



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 484

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 47

celebrada el miércoles, 17 de junio de 1998

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
— Ratificación de la Ponencia designada para informar la proposición de ley sobre creación del colegio oficial de pilotos de la aviación civil (Número de expediente 122/000095)	13924
— Aprobación, con competencia legislativa plena, a la vista del informe elaborado por la Ponencia, de la proposición de ley sobre creación del colegio oficial de pilotos de la aviación comercial. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (Número de expediente 122/000095)	13924
Proposiciones no de ley:	
— Relativa al establecimiento de una línea de cercanías de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) entre Papiol y Mollet. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/000603)	13928
— Relativa a la construcción del tercer carril de la autovía de Aragón a su paso por Guadalajara. Presentada por el Grupo anterior (Número de expediente 161/000826)	13930

-
- **Referente a la autovía de la N-620 en la provincia de Salamanca. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (Número de expediente 161/001017) 13935**
- **Por la que se insta al Gobierno para que se incluya en los próximos Presupuestos Generales del Estado el Plan ferroviario de la ciudad de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000957) 13940**
-

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

- **RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR LA PROPOSICIÓN DE LEY SOBRE CREACIÓN DEL COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS DE LA AVIACIÓN CIVIL (Número de expediente 122/000095).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Vamos a comenzar la Comisión de hoy, que tiene como primer punto del orden del día la ratificación de la ponencia designada para informar la proposición de ley sobre creación del colegio oficial de pilotos de aviación civil.

¿Se ratifica la ponencia? (**Asentimiento.**)

- **APROBACIÓN, CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, DE LA PROPOSICIÓN DE LEY SOBRE CREACIÓN DEL COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS DE LA AVIACIÓN COMERCIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 122/000095).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto, que es el debate de la proposición de ley sobre creación del colegio oficial de pilotos de la aviación comercial, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Como ya conocen todas SS. SS., las votaciones de esta proposición de ley y de las proposiciones no de ley que veremos a continuación tendrá lugar no antes de la una de la tarde.

A esta proposición de ley han sido presentadas tres enmiendas, dos del Grupo Socialista y una del Grupo de Izquierda Unida.

Para la defensa de sus enmiendas, tiene la palabra el portavoz de Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En efecto, el Grupo Parlamentario Socialista fijó claramente su posición en el debate plenario que tuvo lugar el 24 de marzo de este año, cuando se produjo el acuerdo de aceptación a trámite de esta proposición de ley procedente del Grupo Parlamentario Popular. Sería conveniente que quien así lo estimase oportuno relejese el contenido de la intervención de este

diputado, en representación del Grupo Parlamentario Socialista en esa sesión plenaria en la que indicábamos que, en efecto, nos parece necesaria la creación de este colegio oficial de pilotos civiles comerciales. Lo hacíamos en coherencia con los planteamientos que también el Grupo Parlamentario Socialista defendió bastantes años atrás, cuando se tomó la decisión por parte del Gobierno de la creación del Colegio Oficial de Marinos Mercantes Españoles. La profesión de piloto de líneas aéreas comerciales tiene un paralelismo innegable con el de oficiales de la marina mercante española, concretamente en la especialidad de puente —no es equiparable a la especialidad de máquinas o de oficiales radiotelegrafistas—. La realidad es que las enseñanzas de marina mercante a lo largo de las décadas de los ochenta y los noventa se han incorporado al sistema educativo nacional, se han reglado académicamente y parecía bastante lógico que los profesionales reivindicasen también la normalización profesional al efecto de erigirse, al amparo de la normativa legal vigente, en un colectivo que pudiese servir de asesoramiento a la Administración pública cuando ésta así lo requiriese.

En efecto, en el caso que nos ocupa, el mundo de los profesionales de la aeronáutica española no ha ido evolucionando normativamente con el dinamismo que la empresa transportista, que la aeronáutica y que la tecnología incorporada a ella lo ha venido haciendo a lo largo de los últimos años. De aquí que haya varias asignaturas pendientes, sin duda alguna, y una de ellas es esta de naturaleza asociativa, de naturaleza colegiada.

En la intervención del Grupo Parlamentario Socialista, insisto, a través de este diputado, quedó clara en la sesión plenaria a la que he hecho referencia en dos ocasiones en la que aceptamos a trámite la proposición de ley, la indicación de que nos parecía oportuna la creación de este colegio oficial, pero reiteramos en esa intervención el carácter de, digamos, voluntariedad de la colegiación futura. Nos parece fundamental la existencia del colegio; nos parece importante el papel que puede tener como órgano asesor, como órgano de consulta, como colectivo que canalice preocupaciones de los profesionales, que canalice los conocimientos de los profesionales de la misma y que los pongan al servicio de la Administración pública en defensa de los intereses colegiales o profesionales de todos y cada uno de quienes integrarán próximamente ese colegio.

Pero nos parece fundamental que se encuentre un punto de equilibrio entre la normativa que recoge la reglamentación en vigor por la cual se regulan los colegios profesionales (dadas las características de esta profesión) y la no obligatoriedad de la colegiación. En ese sentido, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado dos enmiendas. La que figura como número 3 es una enmienda de modifica-

ción del artículo 1.º, en la que nosotros planteamos que el texto quede redactado así: Se crea el colegio oficial de pilotos de la aviación comercial como corporación de derecho público reconocida por el Estado, con personalidad jurídica propia y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines, al que se incorporarán con carácter voluntario los profesionales que se encuentren en posesión de los títulos aeronáuticos civiles de piloto comercial y de piloto de transportes de líneas aéreas en sus modalidades de avión y helicóptero. En ningún caso será requisito para el ejercicio de las atribuciones correspondientes a los citados títulos la incorporación al colegio oficial de pilotos de la aviación comercial.

Sabido es, señorías, que muchos profesionales de titulación académica superior, como la de ingeniero o licenciado, para el ejercicio de su actividad en la empresa privada no tienen obligación de la colegiación pertinente; es decir, un ingeniero industrial o de telecomunicaciones que ejerza en la empresa privada que fuere, para el ejercicio profesional no precisa de la colegiación con carácter obligatorio. Pensamos que la especificidad tajante de la obligatoriedad resta libertad para el ejercicio de la profesión y podría conllevar también la vertebración de una estructura profesional colegiada paralela a la de un sindicato, que es suficientemente conocido, que tiene mucho poder sindical, al que prácticamente el 95 por 100 de los profesionales están afiliados. El establecimiento de otra especie de estructura que conlleve una afiliación tan elevada como la del sindicato que domina el ámbito sindical de los profesionales pilotos de la aeronáutica española, cara a la liberalidad que han establecido las normativas, los reglamentos y las directivas comunitarias de aplicación ya en España, que está posibilitando tal variedad de empresas aeronáuticas, chocaría precisamente con la evolución de la propia empresa transportista aeronáutica española. De ahí que nosotros reiteramos el planteamiento que hemos hecho en Pleno y que hacemos hoy en Comisión, en la defensa de esta enmienda número 3, y en coherencia con su contenido, planteamos en la enmienda número 2 la modificación de algunos párrafos de la exposición de motivos, en el sentido de proponer que la modificación del párrafo 3.º y la adición de un nuevo párrafo 4.º en la exposición de motivos tenga un contenido que es el que les leo a continuación: Los pilotos de aviación comercial han venido defendiendo todos estos intereses por intermedio de la asociación que los citados pilotos tienen constituida, la cual, en representación de sus asociados, ha solicitado la creación de un colegio oficial de pilotos de la aviación comercial. No obstante la ley, en uso de la amplia libertad de configuración normativa que permite el artículo 36 de la Constitución, establece expresamente que el ejercicio de la profesión a que habilitan los títulos de piloto comercial y piloto de transporte de líneas aéreas por sus especiales características no requiere la colegiación obligatoria.

Termino, señor presidente, señoras y señores diputados. En los últimos años, concretamente en 1995, la Orden Ministerial número 9 del mes de mayo del Ministerio de Educación y Ciencia impulsó de manera importante la estructuración del reconocimiento del nivel de los pilotos de transportes de líneas aéreas, equiparándolo al título de diplomado universitario. Aquella fue una iniciativa de la Dirección General de Aviación Civil del entonces Minis-

terio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que fue hecha suya por el Consejo de Universidades, que analizó las posibles equivalencias al título de diplomado universitario de los títulos aeronáuticos civiles de naturaleza profesional de pilotos de transportes de líneas aéreas. Consiguientemente, en esa orden ministerial se recogieron los dos artículos y la disposición transitoria de que consta dando a estos profesionales de la aeronáutica un nivel académico del que carecían. Su colegiación es una demanda justa que, insisto, nosotros apoyamos, pero exclusivamente con ese requisito específico, del cual hacemos bandera de principio, de la no obligatoriedad en la colegiación, y por ello hemos mantenido para su defensa en esta Comisión de Infraestructuras, en este debate con competencia legislativa plena, tales contenidos y solicitamos que ambas enmiendas se sometan a la consideración y votación pertinente de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: En principio, tengo que decir que esta proposición de ley fue suficientemente debatida en el trámite parlamentario del Pleno del Congreso, pero que, no obstante, por nuestra parte queremos recordar que el artículo 36 de la Constitución española reconoce el derecho de las profesiones tituladas a colegiarse. Este artículo establece un único límite y es que los colegios profesionales tengan un carácter democrático. Es curioso que los redactores de la Constitución profundizaran en este aspecto, en que los colegios debieran ser democráticos. Nosotros creemos que esto se debió —en su momento, cuando se redactó la Constitución española— a la propia trayectoria de los colegios profesionales que, por otra parte, son históricos, datan del siglo XIV.

Entendemos que los colegios deben ser democráticos, pero también que el artículo 36 de la Constitución española en ningún momento establece que la colegiación deba ser obligatoria. Por tanto, es un derecho constitucional de los titulados el poder colegiarse libremente, pero también entendemos que es un derecho constitucional que estos profesionales no tengan que colegiarse obligatoriamente. De ahí deriva nuestra única enmienda al artículo 1.º, mediante la que nosotros proponemos sustituir el término «obligatorio» por «voluntario». La justificación es la que viene en la enmienda: que sean los pilotos los que decidan inscribirse en el colegio, pero que no sea algo inexcusable para ellos, que no tenga que ser obligatoriamente.

Nosotros esperamos que el grupo que sostiene al Gobierno en esta Cámara y los grupos que lo apoyan estén de acuerdo con estas teorías, tanto con la que ha expuesto el señor Segura como con la que estoy exponiendo yo mismo. Tenemos otros precedentes. Últimamente en esta Cámara se están tramitando varios proyectos de ley de colegios profesionales y éste, de momento, es el único que mantiene la colegiación obligatoria, véase el caso del colegio de geógrafos, donde ha desaparecido este concepto de colegiación obligatoria. Por tanto, votaríamos favorable-

mente esta proposición de ley siempre que se eliminara ese precepto de colegiación obligatoria.

El señor **PRESIDENTE**: Para consumir un turno de fijación de posiciones, tiene la palabra, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió) el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, iba a decir brevemente, pero generalmente cuando se dice esto después no se cumple, pero es la palabra que te sirve para ganar unas décima de segundo al empezar.

Nuestro grupo ya fijó concretamente su posición el día que se debatió la toma en consideración de la proposición de ley. En aquel momento estábamos de acuerdo en que se eliminase la obligatoriedad del texto del artículo 1.º No voy a entrar, por tanto, a hablar sobre la filosofía general de la creación del colegio oficial de pilotos de aviación comercial, que consideramos sumamente positiva, no sólo desde un punto de vista profesional propio de los integrantes del colectivo, sino también porque puede ser un cauce de defensa y beneficio para el usuario. Por tanto, nosotros vemos muy bien la creación de este colegio profesional. Pero este texto entra en una especificación, que es dar el carácter obligatorio a la colegiación. Nosotros vemos bien que se elimine este carácter. Hay que tener en cuenta que, además, la Ley de Colegios Profesionales, de 1974, define cómo tiene que ser la creación de los mismos y, por tanto, nos remitimos a ella.

En todo caso, nuestro grupo votaría el texto, quitando la expresión «con carácter obligatorio», pero aquí tendríamos que hacer una enmienda *in voce*, transaccional o como se crea oportuno. Nuestra propuesta sería que en el artículo 1.º se quitaran las tres palabras «con carácter obligatorio». El texto diría: con personalidad jurídica propia y plena capacidad para el cumplimiento de sus fines, el cual agrupará para el ejercicio de la profesión, de conformidad con lo dispuesto en la ley 2/1974... Por tanto, ya lo dejamos a lo que dice la ley que, en el fondo, era en lo que, al menos, yo intuía que habíamos quedado en la votación de la toma en consideración de la proposición de ley.

Con ello quedarían resueltas dos enmiendas, la número 1 del Grupo de Izquierda Unida y la número 3 del Grupo Socialista. En cuanto a la otra enmienda de la modificación de la exposición de motivos, nosotros no la vemos tan conveniente, pero si fuese posible quizá ahí también podríamos hacer una transacción parcial que sería aceptar el primer párrafo de la enmienda número 2, que elimina tres líneas del proyecto en el tercer párrafo de la exposición de motivos, desde donde dice «que los integre corporativamente» hasta el final. En todo caso, la adición del cuarto párrafo que se nos propone creemos que provocaría entrar otra vez en hablar de la no obligatoriedad y eso había quedado resuelto con la aplicación de la inicial Ley de Colegios Profesionales.

Nuestro grupo propone quitar las palabras «con carácter obligatorio» en el artículo 1.º y, en todo caso, aceptar parcialmente el primer párrafo de la enmienda número 2, del Grupo Socialista.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Las dos enmiendas del Grupo Socialista y la enmienda del Grupo de Izquierda Unida se reducen prácticamente a una, como ya se ha citado; plantean la colegiación voluntaria en vez de la obligatoria, como se señala en el texto de la proposición de ley.

He de recordar que el artículo 36 de la Constitución está dentro del capítulo de derechos y libertades, pero está en la sección 2.ª de ese capítulo, de los derechos y deberes de los ciudadanos. Al hablar de los colegios profesionales, ese artículo 36 acepta derechos y establece deberes para los ciudadanos. No entra, en absoluto, como bien se ha dicho, en el régimen de colegiación, se limita a señalar que la ley regulará las peculiaridades propias del régimen jurídico de los colegios profesionales y el ejercicio de las profesiones tituladas.

No podemos olvidar que la Ley 2/1974, de Colegios Profesionales, fue modificada parcialmente precisamente al día siguiente de la entrada en vigor de la Constitución española; es una ley de 1978, de 26 de diciembre. Y fue finalmente modificada, bien recientemente, por la Ley de 14 de abril de 1997, de medidas liberalizadoras en materia de suelo y de colegios profesionales. En el artículo 3.2 de esa ley, votada y aprobada por este Congreso de los Diputados rectificando otro artículo 3.2 de la ley anterior, se dice lo siguiente: Es requisito indispensable para el ejercicio de las profesiones colegiadas hallarse incorporado al colegio correspondiente. Continúa con otros temas, pero lo fundamental es eso; artículo, por cierto, considerado legislación básica en la disposición final segunda de esta ley.

Que es profesión titulada la de piloto de líneas aéreas, civiles y comerciales desde el 9 de mayo de 1995, ya lo ha citado el portavoz del Grupo Socialista. Por orden del Ministerio de Educación y Ciencia se declara equivalente a diplomatura universitaria. Esa libertad de colegiación o no colegiación es absolutamente distinta del término asociación, que sí es voluntaria, de profesionales o de colegiados. El debate se suscitó en los años ochenta y el Tribunal Constitucional, en una sentencia de 11 de mayo de 1989, determinó que no es inconstitucional la obligatoriedad de colegiación de los pilotos de la marina mercante, profesión que, por cierto, en la propia proposición de ley se cita por su equivalencia o similitud con la de pilotos de líneas aéreas y comerciales.

Ayer, en el Pleno de este Congreso, se aprobaron tres proposiciones de ley planteadas por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), el Grupo Socialista y el Grupo Popular, sobre la creación del colegio de geógrafos, y todas ellas lo incluyen en su articulado. Cito el texto de la proposición de ley del Grupo Socialista para resaltar su «coherencia», entrecomillada, entre la intervención de ayer y la de hoy, con la propuesta de enmiendas. En su artículo 2.2 se dice: La colegiación tendrá los efectos establecidos por la legislación general sobre colegios profesionales.

Yo manifesté, como representante del Grupo Popular en el debate de la proposición de ley sobre el colegio de pilotos, que era una redundancia decir «con carácter obli-

gatorio», cuando ya se dice en el propio texto «de conformidad con lo dispuesto en las leyes 2/1974 y 7/1997», que es lo que ayer, por unanimidad (y recalco la «coherencia», entrecomillada, del portavoz del Grupo de Izquierda Unida hoy en esta Comisión), se aprobó. Repito: La colegiación tendrá los efectos establecidos por la legislación general sobre colegios profesionales.

Aún más; en nuestro deseo de consenso y esperando que el Grupo Socialista y el Grupo de Izquierda Unida sean coherentes con lo que ayer votaron para el colegio de geógrafos, hago nuestras las propuestas del señor Sedó de aceptar la supresión, dentro de esa enmienda, de «con carácter obligatorio», manteniendo el resto del texto.

Aceptamos, asimismo, en la enmienda número 2, del Grupo Socialista, al propuesta que ha indicado de concluir el párrafo tercero de la exposición de motivos: «en representación de sus asociados, ha solicitado la creación de un colegio oficial de pilotos de aviación comercial», suprimiendo las tres líneas de dicho párrafo.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar un nuevo turno de réplica a los enmendantes, pero pretendo que al mismo tiempo que repliquen los argumentos señalen, si es posible, su posición con respecto a la propuesta que hace el señor Sedó.

Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, si me lo permite S.S., me voy a tomar la libertad de leer un párrafo de la intervención del señor Carreño en la sesión plenaria del 24 de marzo de 1998, cuando se aceptó a trámite la proposición de ley del Grupo Parlamentario Popular que estamos debatiendo.

Después de la intervención de todos y cada uno de los portavoces de los diferentes grupos terminó el debate con la intervención del señor Carreño y, luego, con una pequeña mía, a la que no voy a hacer referencia. El señor Carreño dijo: «Así como la libertad de asociación está regida por una ley preconstitucional de 1974, la Ley de Asociaciones, los colegios profesionales están claramente regidos por una ley postconstitucional, porque la ley de 1974 fue modificada por ley en 1978 y actualizada con medidas liberalizadoras en 1997». Apostilla a continuación: «Estamos de acuerdo, porque es una redundancia la repetición de las tres palabras “con carácter obligatorio”, con la referencia al ejercicio de la profesión, de conformidad con lo dispuesto en las leyes de 1974 y 1977. Nuestro grupo, por tanto, da su conformidad a la supresión de las palabras “con carácter obligatorio”, por la repetida redundancia que supone con el resto del texto».

Es decir, ya el Grupo Parlamentario Popular nos indicó, en la admisión a trámite de esa proposición de ley, su aceptación de lo que nosotros estamos reivindicando. No vamos a modificar la normativa legal de los colegios. Simplemente, en el texto del artículo 1, nosotros pretendíamos —y así lo indicamos y lo hemos materializado con la enmienda número 3— la eliminación de ese párrafo que dice: «con carácter obligatorio para el ejercicio de la profesión», y que

ahora, a modo de enmienda transaccional, ha planteado el portavoz del Grupo Catalán (Convergència i Unió), que nosotros aceptamos, y cuando se produzca la votación y tengamos redactada la enmienda transaccional, previsiblemente nos va a posibilitar votar a favor.

Sin embargo, señoras y señores diputados, vamos a hablar con absoluta claridad, porque nos encontramos donde nos encontramos, lógicamente. Ayer, en efecto, se admitió a trámite una proposición de ley del Grupo Parlamentario Socialista por la cual solicitábamos la creación del colegio oficial de geógrafos. Son profesiones de muy diferentes características, de muy diferente impacto social y de muy diferente trayectoria histórica profesional. Recordemos que existe un sindicato, el Sindicato Español de Pilotos de Líneas Aéreas, al que están afiliados casi el 98 por 100 de los pilotos españoles, sindicato que, en diferentes ocasiones —la historia es la que es y no es el momento de evaluarla—, le ha planteado retos notables a la Administración y a la ciudadanía con huelgas de celo que han paralizado la aeronáutica civil española. En consecuencia, nosotros estimamos que es fundamental que este colectivo se incorpore colegiadamente —y redundo con la terminología—, colectivamente, a la normativa que regula el ejercicio de toda actividad profesional española, y nos preocupa que las características estructurales del colegio lo puedan ir vertebrando en un «segundo» —y lo digo entrecomilladamente y a modo de metáfora— sindicato Sepla que refuerce el poder de un colectivo que, en ocasiones, no ha actuado en la defensa global del bien común en nuestro Estado. De ahí nuestra preocupación (y lo digo clara, rotunda e intencionadamente, para que quede constancia en el «Diario de Sesiones») de que este nuevo colectivo, en el que se integrarán quienes se encuentran afiliados al sindicato al que he hecho referencia, tiene que ser un colectivo que sirva, que coadyuve a la normalización del ejercicio de una profesión que, en ocasiones, se ha alejado de la normativa laboral a la que nos acogemos el resto de los ciudadanos españoles.

Esa es nuestra preocupación y la intención que nos mueve. Desde luego la historia ha puesto de manifiesto que las actitudes laborales de los colectivos no son iguales. En concreto, la de los geógrafos no ha sido la misma que la de quienes han permanecido afectos al sindicato Sepla, en la línea conocida por todos los ciudadanos españoles.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia entiende que si se acepta la enmienda presentada.

Señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Nosotros seguimos defendiendo, a pesar de la transaccional que nos proponen el Partido Popular y Convergència i Unió, nuestra enmienda, que no solamente elimina el concepto «obligatorio», sino que lo sustituye por «voluntario». Creemos que hay una diferencia importante. No se trata solamente de eliminar el concepto «obligatorio» para remitirnos a la ley de 1974, modificada posteriormente, sino de abrir una nueva puerta que en el futuro posibilite que las profesiones

colegiadas no tengan que ser colegiaciones obligatorias. Por lo tanto, para poder votar favorablemente esta proposición de ley tendría que ser aceptada nuestra enmienda, muy sencilla, que es la de sustituir «obligatorio» por «voluntario».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nosotros creemos que la diferencia que puede existir entre un colegio profesional y un sindicato está suficientemente marcada. En realidad existe un gran sindicato, no esperamos que exista un segundo sindicato. En la disposición transitoria primera se cita que el colegio tendrá sus propios estatutos; dentro de ellos, y de acuerdo con la normativa legal vigente, es donde, en todo caso, algún gesto de voluntariedad se puede establecer. Me parece que tan fuerte es decir obligatorio como, aunque quizá no tanto, voluntario. Nosotros creemos que hay que quitar el carácter obligatorio, pero tampoco establecer el carácter voluntario, sino dejarlo abierto; es decir, daríamos el marco y, con la libertad que puedan tener los propios pilotos para establecer su estatuto, que por allí se muevan, se definan, trabajen, dejando bien claro que en defensa del usuario, que es un punto muy importante en este tema, el colegio puede hacer mucho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Estoy encantado con que haya releído el señor Segura mi intervención del 24 de marzo porque ratifica absolutamente lo que he dicho. Lo que no puede pretender es que el hecho de decir que se suprime «con carácter obligatorio» lleve implícito la aceptación de «con carácter voluntario». Se suprime «con carácter obligatorio» y se cita la referencia de que tienen que colegiarse de acuerdo con las leyes vigentes sobre colegios profesionales. Insisto en lo que han votado el Grupo de Izquierda Unida y el Grupo Socialista ayer para el colegio de geógrafos.

Yo no tengo el temor de que la actuación de un sindicato, muy diferente como ha dicho el señor Sedó, permita adoptar una postura de presunción respecto a que se extienda su actuación. Los colegios profesionales tienen una actividad clarísimamente definida en la ley de 7 de abril de 1997; tan importante es una de ellas que lo diferencia de lo que pueden hacer las asociaciones, y es que los órganos superiores de los colegios informarán preceptivamente los proyectos de ley o disposiciones de cualquier rango que se refieran a las condiciones generales de las funciones profesionales, el ámbito, los títulos oficiales, el régimen de incompatibilidades. Nada más y nada menos que eso, que es muy diferente seguramente de las actividades sindicales. Y como quiera que la ley dice que es obligatorio estar colegiado en las profesiones tituladas, nosotros, con el respeto de la ley, en esta proposición de ley de creación del colegio de pilotos decimos y ratificamos que la colegiación debe ser obligatoria, aunque, insisto, aceptamos el que no se citen las tres palabras «con carácter obligatorio».

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a hacer una ronda de intervenciones, si alguien quiere, de un minuto como máximo.

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, es evidente que con esta proposición de ley no vamos a modificar toda la normativa legal por la que se regula la creación y vertebración de los colegios; eso está claro.

Este interviniente ha querido dejar clara la preocupación política de su grupo, creemos que está recogida en el «Diario de Sesiones» y quien quiera entenderlo que lo entienda.

Aceptamos el planteamiento que ha hecho el portavoz de CIU, señor Sedó, de eliminar el párrafo del artículo 1.º al que ha hecho referencia, y nosotros seguimos defendiendo los nuestros. Ello no obsta para que mantengamos nuestras enmiendas, que se someterán a votación, y darán el resultado que la Cámara indique a través de la delegación competencial que ha dado a esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna intervención más? **(Pausa.)**

Yo interpreto que la enmienda de Izquierda Unida permanece tal como está, porque no acepta la transaccional, y el Grupo Socialista acepta la enmienda *in voce* que ha planteado el Grupo Catalán. Ésta es la interpretación que yo doy. De todas formas, como a la una vamos a proceder a la votación de esta proposición de ley junto con las proposiciones no de ley, en el momento de la votación esta Presidencia establecerá con toda claridad qué es lo que se va votar y cómo quedan los textos definitivos.

Proposiciones no de Ley:

— RELATIVA AL ESTABLECIMIENTO DE UNA LÍNEA DE CERCANÍAS DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) ENTRE PAPIOL Y MOLLET. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000603).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día, proposición no de ley relativa al establecimiento de una línea de cercanías de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles entre Papiol y Mollet. Es autor el Grupo Socialista del Congreso y para su defensa tiene la palabra el señor Corominas.

El señor **COROMINAS I BUSQUETA**: Con esta proposición no de ley el Grupo Parlamentario Socialista lo que pretende es precisamente que se realicen los estudios necesarios para incrementar de manera especial las líneas de cercanías en las grandes ciudades.

La zona metropolitana de Barcelona ha tenido un crecimiento muy importante durante estos últimos años; se

han desarrollado las infraestructuras económicas, comerciales e incluso universitarias alrededor de Barcelona y también se han incrementado las líneas existentes de ferrocarril para el transporte de viajeros, pero queda una dificultad, que es la de establecer las conexiones transversales entre estas comarcas del cinturón de Barcelona, como el Baix Llobregat, el Vallés oriental y el Vallés occidental. Creemos que, dadas las dificultades de comunicación existentes, sería conveniente poder establecer esta nueva línea de conexión transversal, evitando además la fórmula de transporte habitual, que es radial, en la que todo coincide en la ciudad de Barcelona.

Además, vemos que quedan ciudades importantes, como Rubí y San Cugat, con más de 50.000 habitantes cada una de ellas, que no tienen conexión con Renfe, y creemos que sería conveniente poder establecer una infraestructura de este tipo que permitiera la conexión. Existe la ventaja añadida de que ya hay una primera infraestructura que hace esta conexión transversal, que en el momento actual se trata de una infraestructura que se utiliza sólo por Renfe para transporte de mercancías, con estaciones ya construidas y establecidas en este trayecto, y lo que pedimos desde el Grupo Parlamentario Socialista es que se estudie por parte del Gobierno la posibilidad de transformar esta línea de mercancías en una línea de transporte de viajeros de cercanías. Creemos que es útil la utilización de estas infraestructuras existentes, adaptándolas a las necesidades que van surgiendo, y de ahí la necesidad de esta proposición no de ley.

Aprovecho el turno para decir que el Grupo Socialista acepta la enmienda de modificación presentada por el Grupo Parlamentario Popular a esta proposición no de ley. Entendemos —y esperamos que nos lo confirme el portavoz del Grupo Popular— que se trata de una modificación del punto 1.º de la proposición no de ley y que no se modifica el punto 2.º Por tanto, nosotros aceptamos el texto que ha remitido el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Para la presentación de esta enmienda, que ha sido anunciada ya por el portavoz del Grupo Socialista, tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular, señor Sanz.

El señor **SANZ PALACIO**: Quiero agradecer al Grupo Socialista la aceptación de la enmienda y confirmarle que, efectivamente, la modificación se refiere sólo al punto número 1 y se mantiene el punto número 2.

Asimismo, celebramos que exista un amplio consenso entre todas las fuerzas políticas en cuanto a esta petición, que ha sido ampliamente solicitada y debatida tanto en el Parlamento de Cataluña como en el Congreso de los Diputados. Esperamos que los estudios que se van a realizar permitan establecer la viabilidad del proyecto.

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

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: A nuestro grupo parlamentario la proposición no de ley que nos plantea hoy el Grupo Socialista nos parece sumamente oportuna, porque afecta al transporte en lo que se denomina la corona metropolitana de Barcelona, cuestión de suma actualidad.

Precisamente, la línea Papiol-Mollet, que transcurre prácticamente paralela a lo que se denomina la autopista B-30, es una línea que en su transcurso afecta a tres comarcas que han experimentado un importantísimo crecimiento, tanto en términos poblacionales como en términos económicos y, por tanto, de creación de puestos de trabajo, en los últimos años, y me estoy refiriendo a las comarcas del Baix Llobregat, del Vallés occidental y del Vallés oriental. Paralelamente a este crecimiento en cuanto a la población y a la actividad económica se ha producido una notabilísima mejora en los transportes por ferrocarril, que ha afectado fundamentalmente a Renfe, a través de la mejora del servicio de cercanías, como se dice en la exposición de motivos de la proposición no de ley, y a Ferrocarriles de la Generalitat, con la mejora de las líneas que atraviesan esas comarcas y muy especialmente con la implementación de lo que se ha denominado el metro del Vallés. Realmente, esta línea Papiol-Mollet, paralela a la B-30, es una línea que debería y podría contribuir a mejorar las comunicaciones por ferrocarril entre estas comarcas desde una perspectiva que no ha sido resuelta por la mejora de la línea de Renfe o incluso por las inversiones realizadas por Ferrocarriles de la Generalitat, ya que tanto Cercanías como Ferrocarriles de la Generalitat, en su concepción, funcionan de una forma fundamentalmente radial; es decir, trenes con origen o con destino en la ciudad de Barcelona, quedando muy cojas las comunicaciones entre estas comarcas.

Por tanto, repito, la potenciación del uso de esta línea —una línea existente desde hace muchos años pero con un uso ínfimo— para el tráfico de viajeros contribuiría a resolver un problema real, un problema constatable que padecen los habitantes de estas comarcas o aquellas personas que deban desplazarse hasta allí por motivos de trabajo o incluso de estudio, y quiero destacar el hecho de que en el eje de esta línea se encuentra la Universidad Autónoma de Barcelona.

En consecuencia, nuestro grupo parlamentario va a votar favorablemente esta proposición no de ley, con la voluntad de que los estudios que en ella se reclaman y las conclusiones de estos estudios hagan ver al Gobierno y a las distintas fuerzas políticas la necesidad urgente de potenciar la línea.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque ya ha manifestado la aceptación de la enmienda, tiene la palabra el señor Corominas para cerrar este punto.

El señor **COROMINAS I BUSQUETA**: El Grupo Parlamentario Socialista, como ya he manifestado, acepta la enmienda y se congratula de la unanimidad de todos los grupos parlamentarios de la Cámara, porque, como decía el señor Recoder, creemos que realmente se trata de una mejora sustancial para la corona urbana de Barcelona. Esperamos que, como se dice en el punto 2.º, a la mayor

brevedad posible tengamos información de estos estudios y de los avances que haya.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DEL TERCER CARRIL DE LA AUTOVÍA DE ARAGÓN A SU PASO POR GUADALAJARA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000826).**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al punto 4 del orden del día, proposición no de ley relativa a la construcción del tercer carril de la autovía de Aragón a su paso por Guadalajara. Esta iniciativa es del Grupo Socialista y, para su defensa, tiene la palabra el señor Ros.

El señor **ROS MAORAD:** Como recordará S.S., ésta no es una iniciativa aislada que el Grupo Parlamentario Socialista haya traído a esta Comisión buscando siempre el desarrollo de unas óptimas comunicaciones para el corredor del Henares, sino que hace unos meses esta misma Comisión tuvo ocasión de aprobar una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista para que en Guadalajara hubiese una estación del AVE, así como también en fecha recientes mi grupo presentó otra iniciativa instando al Gobierno a que, en el plazo máximo de un año, se iniciaran las obras de la autopista Madrid-Tudela. Por tanto, ésta no es una ocurrencia aislada que ha tenido un diputado, sino el resultado de una defensa coherente de los intereses del corredor del Henares en la provincia de Guadalajara.

En aquel momento tuve ocasión de explicar a SS.SS. que el corredor del Henares seguramente es el objetivo de desarrollo económico más unánimemente compartido por todas las instituciones provinciales y regionales, independientemente de cuál sea su signo político, hasta el punto de que hay un acuerdo marco firmado por diputación, ayuntamientos y gobierno regional, empresarios, sindicatos, etc., buscando como banderín de enganche del desarrollo de la provincia de Guadalajara precisamente esta parte que llamamos el corredor del Henares.

En los estudios que han hecho estas distintas instituciones respecto al futuro de ese corredor aparece siempre como un objetivo prioritario la dotación de unas infraestructuras óptimas para el corredor. ¿Por qué? Porque el corredor del Henares no es algo que esté dividido administrativamente; cualquiera que conozca el terreno sabe perfectamente que el corredor del Henares, independientemente de que su responsabilidad administrativa y política corresponda a dos comunidades autónomas, la Comunidad de Madrid y la Comunidad autónoma de Castilla-La Mancha, es en sí mismo una unidad geoeconómica muy importante.

Por tanto, nosotros planteamos que esa unidad geoeconómica y social que supone el corredor del Henares tenga, en ambas partes de esa frontera administrativa, una misma igualdad en el desarrollo de sus comunicaciones. No hablamos sólo de intensidad de tráfico; hablamos de que haya una igualdad de oferta de comunicaciones indistintamente de que alguien viva en una o en otra parte de la raya de Meco, que es la que divide la comunidad de Madrid y la de

Castilla-La Mancha. Estamos reclamando el apoyo del resto de los grupos de la Cámara para que, sobre esa base de la igualdad y de los equilibrios territoriales, sea posible, en un futuro que tampoco pretendemos inmediato ni con ansia y desasosiego, que haya una misma oferta de infraestructuras, base, no a mi juicio, sino al de todas las instituciones, partidos políticos y sindicatos, para el desarrollo del corredor del Henares.

Estamos hablando, señorías, de futuro. No estamos hablando de si esta mañana ha habido o no un atasco, depende de la hora y de los días; estamos hablando de que en esa parte el corredor del Henares tiene nada menos que cinco millones de metros cuadrados de suelo industrial y de que las expectativas de crecimiento de Guadalajara pasan por el desarrollo de ese suelo industrial y por la creación consiguiente de los puestos de trabajo. Es ya una realidad evidente la propia actividad industrial que existe, con presencia de muchas empresas líderes en distintos sectores. Pero es que además yo quiero informar a SS. de que en esta zona se están instalando, de una forma bastante intensa, muchas empresas de carácter logístico, que producen un gran volumen de movimiento de mercancías, sea empresas líderes del transporte por carretera a nivel nacional, sea el único puerto seco que existe como fractura de carga para el puerto de Barcelona, de Bilbao y de Santander, ubicado también ahí, más todo el volumen de mercancías que producen, como digo, empresas muchas de ellas líderes en su sector.

Es, por consiguiente, un objetivo que reclamamos no en competencia con ninguna otra infraestructura; nada tiene que ver la proyectada autopista de peaje, que será de peaje y que unirá la parte central del Valle del Ebro con toda la zona del desarrollo aeroportuario de Madrid, con la M-50, la M-40 y la M-30, y que lógicamente supondrá abanicos no tanto de dispersión cuanto de ir poco a poco desarrollando los tráficos en las direcciones que vayan, pero a partir lógicamente de esa autopista de peaje; No lo planteamos, repito, como una alternativa a esa autopista de peaje, sino como una necesidad de cara al futuro para el corredor del Henares.

Insisto, señorías, en que no es una cuestión de ir a contar hoy los coches, que son muchos —hay tramos con 120.000 vehículos—, sino de hablar del futuro de una zona que, como digo, debe tener por parte de la Administración central un mismo tratamiento en sus infraestructuras desde el punto de vista de la solidaridad, independientemente del territorio donde esté colocado. No podemos volver a repetir enfrentamientos de efectos frontera o luchas por ver dónde se desarrolla más una industria, si en el lado de la linde de Madrid o en el lado de Castilla-La Mancha. No hay problemas, por otra parte, de tipo técnico. El propio proyecto, cuando se hizo la autovía Madrid-Zaragoza, contemplaba ya la posibilidad de desarrollar y ampliar el tercer carril, exactamente igual que se ha hecho, como saben —y se ha inaugurado hace unos meses—, el tercer carril desde el límite de Alcalá hasta el entronque con el Aeropuerto de Madrid y, por tanto, ya con la ciudad de Madrid.

Luego si no hay problemas técnicos, si incluso cuando se proyectó esa autovía ya se contemplaba la posibilidad de hacer el tercer carril, y desde este aspecto es un proyecto absolutamente viable, que no entra en competencia en

absoluto, ni lo pretende, con otras alternativas que tienen otra filosofía, que tienen otros trazados y que en el fondo van dirigidas a otro tipo de tránsitos, muchas veces de tipo internacional o interterritorial; si, como parece, aunque pueda entender dificultades coyunturales puntuales presupuestarias, tampoco estamos reclamando una gran inversión, yo creo que, dejando aparte las intensidades de tráfico, debemos pensar en el futuro. Yo invitaría a todos los grupos de la Cámara a que, puesto que ya se ha apoyado la estación del AVE y la construcción de la autopista de peaje Madrid-Tudela, se piense o no, como digo, en los coches que hoy pasan, sino fundamentalmente en una igualdad de desarrollo territorial que depende de la Administración central del Estado y se apueste por la posibilidad de un desarrollo económico y social importante para la zona del corredor del Henares, que está ubicado dentro de la provincia de Guadalajara.

Por tanto, como la propia redacción dice, para no cansar a SS. SS. porque creo que es evidente el asunto, nuestra proposición no de ley pide que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a redactar y ejecutar los proyectos necesarios para la construcción de un tercer carril en la autovía de Aragón en el tramo comprendido entre la ciudad de Guadalajara y el punto kilométrico 23,700 que es el que se acaba de abrir, me imagino que siguiendo esta misma filosofía y estos mismos criterios. Por ello pediría el apoyo de todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE:** Se ha presentado una enmienda del Grupo Popular, y para su defensa tiene la palabra la señora Mato.

La señora **MATO ADROVER:** Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular de nuevo en esta Comisión para hablar de un tema importante para todos los españoles, fundamentalmente para los ciudadanos no sólo de Guadalajara, de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, sino también, y muy especialmente, para los ciudadanos de Madrid y para los miles de personas que utilizan el tramo de carretera que va de Madrid a Guadalajara.

En primer lugar, me han sorprendido las justificaciones que da el portavoz del Grupo Socialista para presentar esta proposición. Nosotros estamos absolutamente de acuerdo con que tiene que haber infraestructuras; de hecho, el Gobierno del Partido Popular, desde que tomó posesión, ha hecho esfuerzos importantísimos para homogeneizar las autopistas, de manera que todas las comunidades autónomas estuvieran bien servidas. Lo que no tiene mucho sentido, si me lo permite, es mantener que hay que tener las mismas autopistas, las mismas autovías, el mismo número de carriles en cualquier comunidad, en cualquier carretera de España, haya o no haya densidad de tráfico, porque no estaría bien que hiciéramos una autopista para ir de Madrid a Pozuelo o de Guadalajara a un pueblo chiquitito de al lado para tener las mismas posibilidades que el resto de las Comunidades Autónomas. Hay que garantizar que haya las mismas posibilidades, que el tráfico discurra con normalidad, facilitar la creación de nuevas industrias, fundamentalmente en el corredor del Henares, que yo comparto que es

una zona industrial, una zona en crecimiento, que tiene un tráfico de mercancías muy importante y que hay que potenciar, porque, además, su desarrollo es una creación de riqueza para España y para estas dos comunidades autónomas, y sobre todo, y lo más importante, es una fuente de creación de empleo que todos debemos apoyar y fomentar. Nosotros lo vamos a apoyar.

Ahora bien, lo que el señor Ros no puede pretender es que las infraestructuras se traten por separado y se diga: se ha hecho una autopista, de acuerdo, pero yo quiero también el tercer carril; va a haber un tren de alta velocidad que va a parar en Guadalajara, pero además de eso yo también quiero un tercer carril. Estoy de acuerdo con usted, si hace falta un tercer carril se hará, pero si no hace falta un tercer carril porque con la autopista el tráfico que no es de mercancías se va a desviar a otra carretera y si con el AVE el tráfico que tampoco es de mercancías se va a desviar a otra infraestructura diferente, probablemente la carretera, que ahora tiene dos vías, se quede suficientemente libre como para que las mercancías puedan circular con total tranquilidad y con total libertad.

Por tanto, yo creo que las infraestructuras en España hay que tratarlas en su conjunto; las infraestructuras de Castilla-La Mancha, de Castilla y León y de Madrid, en este caso de Madrid y de Castilla-La Mancha, hay que tratarlas en su conjunto. Si hay necesidad de hacerlas habrá que hacerlas. ¿Y sabe por qué, señor Ros? Fundamentalmente porque estamos haciendo las infraestructuras con un dinero público, que es de todos, limitado; que no es que no sea de nadie, como parecía en otros tiempos, sino que es de todos y que lo pagamos todos. Con ese dinero habrá que ver cuáles son las prioridades.

Si en este momento no es una prioridad hacer un tercer carril de Madrid a Guadalajara porque ya hay una previsión para construir una autopista que va a permitir que no haya necesidad de esa tercera vía, creo que no se debe hacer.

No obstante, para mayor tranquilidad del señor Ros y porque nosotros tenemos una especial preocupación por la zona del corredor del Henares, que, como digo, es una zona industrial muy importante que el Partido Popular siempre ha defendido, hemos presentado una enmienda con la que hacemos una petición mayoritaria —seguro que el señor Ros la conoce— de las grandes industrias, de los pequeños empresarios que están trabajando y que se están ubicando en esa zona, puesto que la intensidad de tráfico a partir de Alcalá de Henares —que es donde ustedes pretenden hacer el tercer carril— solamente es de 40.000 vehículos y la autovía parece suficiente para las necesidades de ese tráfico. Además, a partir del momento en que se ponga en marcha la autopista, el año que viene o el siguiente, se rebajará esa cantidad y ellos creen que en estos momentos sería más conveniente que se ampliaran, mejoraran y terminaran las vías de servicio en ambos sentidos.

Atendiendo esa petición, esa propuesta de los industriales de la zona del corredor del Henares, que, como digo, repito y reitero es muy importante y nosotros la tenemos muy en cuenta, con mayor realismo y menos demagogia, con menos electoralismo y con más realismo —motivo por el que se están haciendo esas infraestructuras—, lo que proponemos es que el Gobierno remita un estudio a esta

Cámara sobre la necesidad, la posibilidad, la viabilidad, el coste que tendría la ampliación de esas vías de servicio.

En segundo lugar, señor Ros, podríamos modificar nuestra enmienda en el sentido de solicitar un estudio no solamente de la necesidad, la viabilidad, la posibilidad y el coste de esas vías de servicio, que creemos que son necesarias y que suponen una demanda más importante que un tercer carril, sino que solicitaríamos que ese estudio se ampliase a la posibilidad, a la viabilidad, al momento, al coste y a la necesidad de la construcción de dicho tercer carril.

Lo que no tiene sentido, señor Ros, es que instemos ahora al Gobierno, porque me parece un asunto de puro electoralismo, a que redacte un proyecto para un tercer carril que, como usted sabe y ha reconocido, en estos momentos no es necesario, puesto que, en principio, se va a cubrir ampliamente con otras infraestructuras que ya se están llevando a cabo y que el Gobierno del Partido Popular ha tenido especial interés en construir; además, un proyecto que no sabemos si en estos momentos hace falta ni si es imprescindible. Es verdad que ustedes en el texto pretenden pedir un estudio y luego un proyecto, pero yo creo que las cosas hay que hacerlas por partes. Vamos a pedir el estudio al Gobierno; que el Gobierno nos lo remita y nos diga si es necesario hacer un tercer carril, si es necesario ampliar las vías de servicio, cuánto cuestan esas vías, si se pueden hacer este año o el que viene. Una vez que tengamos ese estudio técnico y económico, y según los resultados del mismo, el Grupo Parlamentario Popular instará al Gobierno a hacer lo que tenga que hacer. En cualquier caso, le garantizo que si el Gobierno ve la necesidad de esa vía la va a hacer, puesto que ya ha dado buenas pruebas de tener especial interés por esa zona importante de Madrid y de Castilla-La Mancha para el futuro desarrollo estratégico de estas dos comunidades.

Por tanto, insto al Grupo Parlamentario Socialista y también a otros grupos parlamentarios a aprobar esta enmienda que nosotros hemos presentado. Como digo, la ampliaríamos al estudio de la construcción de un tercer carril, aunque en estos momentos no hay necesidad, pero por si es previsible que el año que viene o el siguiente la hubiera. Como digo, en principio, con el tráfico existente en la autovía, con las previsiones que hay para la autopista y para el futuro tren de alta velocidad, no es necesario, pero a lo mejor para el año 2000 haría falta ese tercer carril, pues estupendo. Pidamos que para el año 2000 haya un proyecto para el tercer carril, pero no lo pidamos ahora, sin fecha fija, sin ningún motivo y cuando hay otras previsiones de otras infraestructuras. Y, sobre todo, no caigamos en decir que como se ha hecho una infraestructura hasta Alcalá de Henares resulta que hay que hacer otra hasta Guadalajara, porque también puede ser hasta Córdoba, hasta Burgos y hasta todos los sitios. No tiene sentido homogeneizar.

Yo entiendo que haya que homologar y hacer infraestructuras viables, rentables utilizables y de posible utilidad para todos. Lo que no es posible es que digamos: todos iguales; ¿hay que hacer infraestructuras aquí porque hay necesidad? Pues también para este otro sitio aunque no haya necesidad. Eso no es real. Y le reitero que el dinero que hay debe utilizarse para las prioridades. En este caso nosotros queremos ver si el estudio demuestra que es una

prioridad hacer el tercer carril, porque un tercer carril cuesta un dinero que, como digo, es de todos. Por tanto, si hay una necesidad real y es una prioridad hacer el tercer carril, por supuesto que el Grupo Parlamentario Popular a la cabeza instará al Gobierno para que se realice, pero si no es una necesidad real, nosotros creemos que en estos momentos con el estudio es suficiente, y por eso pedimos que se acepte la enmienda que hemos presentado.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señorías, quiero recordar que hace bastante tiempo, en una comparecencia con el ministro de Fomento, señor Arias, en esta Comisión, nuestro grupo le propuso que estudiara la viabilidad de ese tercer carril que hoy nos ocupa. Ya hace aproximadamente año y medio nuestro grupo veía esa posibilidad, veíamos que había un espacio físico donde se podía construir un tercer carril para descongestionar la Nacional II hasta Guadalajara. De hecho, después hemos constatado que una parte se ha realizado. Ya hay unos kilómetros en donde se ha aprovechado ese espacio existente para la construcción de un tercer carril, lo cual nos hace pensar que es posible que el propio proyecto, cuando se hizo esa obra contemplara esa posibilidad.

Yo no sé hasta qué punto está desarrollado el proyecto que existe y no sé si contemplaba la posibilidad de desdoblarse esta carretera o se dejó un margen de suelo suficiente para estudiar posteriormente una nueva situación, pero tenemos la impresión de que físicamente se puede realizar porque no es una obra de un alto valor económico y ambientalmente no hace una nueva ocupación, sino que aprovecha lo existente, motivo por el que creemos que la proposición no de ley que plantea el Grupo Socialista es oportuna. Todos conocemos los problemas que hay en esa zona por la alta densidad de tráfico rodado. Tal como lo plantea el Grupo Socialista, instar al Gobierno a ejecutar los proyectos necesarios para la construcción de un tercer carril, sin poner una fecha determinada, no nos parece que tenga mayores inconvenientes.

Oponerse a esta proposición no de ley tampoco tiene mucho sentido, teniendo en cuenta, además, que hay puntos kilométricos en los que se está haciendo. En todo caso, esta proposición se podría condicionar a que técnicamente se pueda ampliar la carretera. Yo no sé si en todo el recorrido hasta Guadalajara es posible hacer un tercer carril; ese sería el único condicionamiento: que se hagan los estudios pertinentes para que si técnicamente es viable se puedan redactar los proyectos oportunos. Pero la situación de este tramo de carretera necesita una solución. Todos sabemos que hay proyectada una autopista de peaje. Y también sabemos que llevará un tiempo, incluso años. Mientras tanto si se puede ir buscando una solución para una autovía de enorme importancia para las comunicaciones entre Madrid y Zaragoza, todo lo que sea mejorar esta vía como autovía sin peaje nuestro grupo lo compartirá.

Por todo esto, vamos a apoyar la proposición no de ley del Grupo Socialista. En todo caso, nos gustaría que si el Grupo Popular quiere establecer algún tipo de limitación, ésta sea de orden técnico y no por otros factores, parece lo lógico.

Creo que todos conocemos, porque todos pasamos por esta carretera, las enormes dificultades que tiene y por eso cualquier solución que se adopte, bienvenida sea.

El señor **PRESIDENTE:** Para la aceptación o para hacer los comentarios que le parezca sobre la enmienda planteada, tiene la palabra el señor Ros.

El señor **ROS MAORAD:** Yo no voy a entrar a teorizar, como comprenderá, sobre todas las comunicaciones de España. Se trata de una proposición no de ley que afecta directamente a un territorio, la provincia de Guadalajara, pero como siempre, por la vieja técnica de la elevación, parece que todo se diluye y que todo es razonable.

Me sorprende que la señora Mato sea la portavoz de tantos pequeños, medianos y grandes empresarios de Guadalajara. Seguramente si en esta proposición no de ley —y yo no voy a meterme a indicar al Partido Popular quién debe defender, libreme Dios, sus distintas posturas— hubiese intervenido un parlamentario de Guadalajara, esas cosas no hubiesen sido dichas.

Y no se me puede acusar de electoralismo. Electoralismo sería venir a presentar esta proposición no de ley y decirle al grupo parlamentario que apoya al Gobierno: usted no quiere hacer el tercer carril desde Guadalajara porque quiere potenciar la autopista de peaje y su negocio. Eso sería electoralismo, cosa que yo me he cuidado muy mucho de hacer.

Por otra parte, ¿cómo vamos a instar al Gobierno a hacer unos viales de servicio que contempla, como usted muy bien sabe, cualquier autovía que tenga este país? Y cuando hablo del tercer carril no excluyo, por supuesto, las vías de servicio. Es que en la propia concepción de la autovía, ya tenga dos o tenga tres carriles es necesario desarrollar las vías de servicio. Y esto no es un antojo, como se ha querido decir; esto es que una misma zona, sea en Torrejón, sea en Alcalá de Henares o sea en Azuqueca de Henares —no estamos hablando de todo el país ni del mundo entero, para no entrar en el asunto—, tenga una misma posibilidad de desarrollo. Estamos hablando del futuro del desarrollo.

No quiero indicar plazos, no quiero poner el Gobierno contra las cuerdas, porque ustedes tendrán mayoría, votarán en contra y aquí paz y después gloria, pero no se pueden decir esas cosas. Yo sé que el Partido Popular está muy interesado en el desarrollo de las infraestructuras, como cualquier gobierno que tenga sentido común. Fíjense ustedes, señor presidente y señora Mato, que cuando se dice que están preocupados por esa zona vemos que hay fundamentalmente dos obras en marcha, una es la 320, en la circunvalación de Guadalajara, que une Cuenca con Torrelaguna para coger la autovía de Burgos. Este es un proyecto aprobado aproximadamente hace cuatro años, que afortunadamente ya está a mitad de ejecución y que ha supuesto una inversión de 6.000 millones de pesetas. No faltaría más

que el Partido Popular hubiese frenado ese proyecto porque fuera del Partido Socialista. ¿En qué cabeza cabe?

En cuanto al tercer carril, al que aquí también se ha hecho referencia, es un tercer carril proyectado también en tiempos del Gobierno socialista y que, lógicamente, ha tenido que desarrollarlo el Gobierno del Partido Popular. De la misma manera que proyectos que ustedes hagan en el Gobierno será otro gobierno, con coherencia, el que tendrá que desarrollarlos. Por tanto, no estamos hablando ni de demagogia ni de electoralismo; estamos hablando de cosas serias, del desarrollo territorial y por mucho esfuerzo que se haga es muy difícil de explicar que el corredor del Henares tiene dos partes, una A, que es la de Madrid, con la M-30, la M-40, la M-50, etcétera, que comprende toda la zona de Barajas, y otra parte B, porque está medio metro más allá. Pero las autonomías no están hechas para dividir a este país, las autonomías están hechas para gestionar mejor los intereses de los territorios, y esto es algo absolutamente de cajón.

Sobre todo no se quiere entrar en el fondo de la cuestión, y el fondo de la cuestión no son los viales de servicio, que, repito, en todo caso ya están contemplados y que tendrán que estar en todas las autovías, sino en dotar a un territorio en pleno desarrollo de unas mismas condiciones de infraestructuras, y eso es lo que hoy parece que el Partido Popular está dispuesto a negar.

Voy a mantener el texto íntegramente y no voy a aceptar la enmienda del Partido Popular, porque no puedo instar al Gobierno a que haga lo que tiene que hacer y que hará antes o después, ni puedo caer en la trampa de cambiar unas cosas por otras. Pero créanme señor Presidente y señora Mato que son muchos los empresarios de Guadalajara que no creen que lo que se necesitan son vías de servicio sino capacidad para desarrollar sus negocios, que, insisto, en un porcentaje prácticamente de un 20 por 100 son empresas de logística y de servicio. Por tanto, no se aceptará por mi grupo la enmienda que ha presentado el Partido Popular.

(La señora Mato Adrover pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE:** Ya no debería producirse ninguna intervención, pero como vamos bien de tiempo y creo que éste es un tema muy importante y de mucha trascendencia, le voy a dar la palabra señora Mato, supongo que para una réplica, y luego, por supuesto, se la volveré a dar al señor Ros. Sin embargo, me ha parecido oír que el Grupo Popular ofrecería una transaccional dentro de la propia enmienda. Si es así, me gustaría que se explicitara para que el señor Ros también pudiera opinar sobre esa transaccional a la propia enmienda del Grupo Popular.

Tiene la palabra la señora Mato.

La señora **MATO ADROVER:** Señor presidente, he pedido la palabra a efectos de réplica porque creo que se trata de un debate muy importante, aunque sea ya reiterativo tanto en esta Cámara como en el Senado, donde se trató en su último Pleno y en Comisión esta misma proposición que presentó el Grupo Socialista y que defendió el senador señor Gris Gallego, que también es alcalde de Guadalajara.

Decía que era a efectos de réplica —y lo comprenderá muy bien el señor presidente— por lo que he oído en esta Cámara. No me importa mucho que el portavoz del Grupo Socialista cuestione o no la idoneidad de mi portavocía en esta cuestión, pero lo que sí le quería decir al señor Ros es que los diputados nacionales estamos aquí para defender los intereses nacionales, los intereses de todas las comunidades autónomas. Como él mismo ha dicho, los gobiernos autonómicos son los que tienen que defender los intereses y cuestiones de sus territorios, pero el Gobierno central tiene que defender los intereses de todas las comunidades autónomas y de todos los territorios. Por tanto, me creo tan facultada para defender los intereses de los ciudadanos de Guadalajara como usted, elegido por Guadalajara pero no sólo para defender los intereses de Guadalajara, sino los intereses nacionales. Además, señor Ros, le recuerdo que soy diputada por Madrid, y que como éste es un tema que afecta fundamentalmente a la Comunidad Autónoma de Madrid tengo especial interés en él. Lo tengo por todos los asuntos de todas las comunidades autónomas, pero como diputada por Madrid, repito, también lo tengo en defender los intereses de todos los españoles y no sólo de los madrileños.

En cualquier caso, y ya que tengo la posibilidad de réplica, señor Ros, le diré que se puede jugar con las palabras, se puede jugar con la retórica, se puede jugar con el electoralismo o se puede jugar con la demagogia, me da igual. No obstante, los ciudadanos saben que el Gobierno del Partido Popular ha puesto en marcha proyectos importantes para que las zonas que tenían mayor congestión de tráfico, las zonas que necesitan un mayor impulso industrial, como puede ser la zona del corredor del Henares, tengan capacidad y posibilidades para ello. Si usted quiere entrar en una dinámica de decir que llega hasta la Comunidad de Madrid y no hasta la de Castilla-La Mancha, tengo que señalar que hay datos reales para comprobarlo. A partir del punto kilométrico 18, la intensidad del tráfico es de 122.000 vehículos diarios; a partir del punto 21 pasa a 102.000; a partir del punto kilométrico 24 la intensidad del tráfico es de 51.000 vehículos, y después de Alcalá de Henares, en el punto kilométrico 35, pasa a ser de 40.000 vehículos. Es decir, no existe una decisión arbitraria de que a partir de ahí se deja de hacer la tercera vía, es que a partir de ahí ha disminuido sensiblemente el tráfico y, por tanto, habrá que solucionar los problemas de tráfico pero no habrá que hacer autovías cuando no hay necesidad de ello.

Estoy de acuerdo en que si es posible, y hay espacio técnico —y ojalá sea así—, se pueden ampliar las carreteras, porque creo que siempre es bueno que cuando se haga una autovía se hable de una autopista, ya que es previsible que en un futuro pueda haber un incremento de tráfico, pero el problema es que se está haciendo una autopista.

Es verdad —lo decía el portavoz del Grupo de Izquierda Unida— que la construcción de una autopista lleva tiempo, pero también lleva tiempo la construcción de una tercera vía; no se crea que la construcción de la tercera vía se hace sólo con un chasquido de dedos, por lo que se harán a la par. Si se está haciendo una autopista, y en este momento para el tramo de Alcalá de Henares a Guadalajara no hay necesidad de una tercera vía, habrá que esperar para ver

qué pasa con la autopista y habrá que esperar para ver qué pasa con las otras infraestructuras, como el tren de alta velocidad, que ya se ha aprobado para Guadalajara; habrá que ver si hay necesidad real de ello. No es que yo defienda más los intereses de otras comunidades autónomas ni que trate de rehuir el debate, pero tal vez haya más necesidad real de hacer otra autopista, otra autovía u otro carril en otra comunidad autónoma. Y si hay más necesidad y en Guadalajara no la hay, no es necesario que el Gobierno central la haga.

Si el Gobierno de Castilla-La Mancha tiene tanto interés, que adopte medidas adecuadas para solucionar los problemas de sus empresarios, que es lo que tiene que hacer. Y usted, si tiene tanto interés, hable con sus compañeros de Castilla-La Mancha y defiendan única y exclusivamente los intereses de los ciudadanos de Guadalajara. Pero nosotros tenemos la obligación de defender aquí los intereses de los ciudadanos de Guadalajara, de los de Madrid, de los de Burgos, de los de Valencia y de los de Cataluña; aquí estamos para defender intereses generales, no particulares. En cualquier caso, sepa que los intereses de los ciudadanos de Madrid, de los ciudadanos de Guadalajara —en este caso concreto del corredor del Henares, que, como decía el presidente, es un tema muy importante—, están absolutamente estudiados y planteados por el Gobierno central, que ya ha tomado medidas al respecto.

Le reitero que creemos que sería importante y conveniente que desde este Parlamento se instara al Gobierno a que realizara un estudio sobre la ampliación de las vías de servicio, porque pueden estar previstas ya que esta autovía no es nueva —no la ha hecho el Gobierno del Partido Popular—, esa autovía tiene ocho o diez años y lleva esos ocho ó diez años sin vías de servicio, pero a lo mejor es necesario realizarlas en este momento, por lo que yo pido un informe para ver si es necesario invertir un dinero público en acondicionar, en mejorar y en acabar las vías de servicio de esa autovía de Aragón en su tramo Madrid-Guadalajara.

La transaccional que planteaba era ampliar el estudio que pedimos al Ministerio para ver la viabilidad no sólo técnica, sino para ver si es necesaria o no esa viabilidad, la necesidad real de establecer o acabar esas vías de servicio y construir un tercer carril en el tramo Madrid-Guadalajara.

Por tanto, nosotros acogeríamos la propuesta que ha hecho el Grupo Socialista, que nos parece adecuada, siempre que sea para saber más sobre las necesidades de un territorio, saber más sobre las necesidades de unas empresas y de un sector importantísimo, no solamente para Castilla-La Mancha y para Madrid, sino para toda España. Porque todo lo que pasa de bueno en creación de empleo en una comunidad autónoma es bueno para toda España.

A mí me gustaría que el Grupo Socialista, sin perjuicio de que puede mantener su idea de que sería mejor que se presentara ya un proyecto dijera una fecha, que puede ser el año 2000, el 2010, porque es verdad que su proposición no lo dice. A mí me parece más lógico que cuando pidamos algo al Gobierno le instemos de verdad para que cumpla. Si yo le pido que me presente un proyecto sobre la autopista que se va a realizar de aquí a Guadalajara sin fecha, lo puede llevar a cabo este Gobierno, el siguiente, el otro, etcétera. Esto no me parece real; me parece mucho más lógico que se le pidan cosas que de verdad nos interese. Yo

les pido un estudio en el que me digan si en estos momentos, en el año 1998, en vísperas del año 2000, es necesaria la construcción de un tercer carril; si en este momento, en vísperas del año 2000, va a ser necesaria con las autopistas y sabiendo las previsiones existentes, la ampliación de las vías de servicio. Eso es lo que yo pido al Gobierno, eso es lo que quiero saber. Una vez que tenga un informe del Gobierno que me diga que hasta el año 2002 no va a hacer falta, ya le instaré para que en el año 2002 me haga esa tercera vía, pero primero habrá que seguir los pasos uno a uno si de verdad tenemos interés en mejorar las infraestructuras. Si lo único que pretendemos es decir que estamos defendiendo los intereses de los ciudadanos de Guadalajara por encima de los demás intereses de toda España, en ese tema no voy a entrar.

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

El señor **ROS MAORAD**: Producido un nuevo desahogo de la diputada Mato, yo querría solamente puntualizar dos cuestiones. Una, que yo no vengo aquí a defender los intereses de un grupo de ciudadanos de este país frente al resto de los ciudadanos; eso debe quedar absolutamente claro. Dos, que me parece de un gran valor político lo que acabo de oír, porque se dice que cuando se inste al Gobierno debe hacerse con fecha. Mi grupo va a tomar buena nota de este asunto, porque prácticamente los debates que se producen en todas las proposiciones no de ley y en los que el Gobierno empieza a marear la perdiz, siempre tiene que ver con que no se ponga una fecha concreta para que el Gobierno pueda, con cierta flexibilidad, llevar a cabo esos proyectos. Ejemplo: las mismas señorías que hay aquí seguramente recordarán que cuando trajimos a colación el asunto de la autopista de peaje Madrid-Tudela, el gran debate era no poner la fecha a la iniciación de las obras. Después de muchísimos esfuerzos logramos poner una fecha de un año, porque es un proyecto que se viene arrastrando de mucho tiempo atrás, y a duras penas fue aceptado por el Partido Popular. Hoy esa teoría ha cambiado. Pongo por testigo al propio presidente de la Comisión. Yo pasaré nota a mi grupo para que en todas nuestras proposiciones pongamos una fecha a partir de ahora, porque si no la ponemos parece que estamos jugando a no sé que cosas extrañas.

Hay cuestiones que tampoco se pueden decir, y aquí hay personas que han tenido y hemos tenido responsabilidades en gobiernos autónomos; cocinero a tu cocina, pastelero a tus pasteles o como se quiera decir. ¿Qué es lo que ocurriría si de golpe y porrazo un gobierno autónomo empieza a hacer una infraestructura de carácter nacional? Se le tacharía de loco o se pensaría que le sobra el dinero. Cada uno tiene sus responsabilidades. Esta no es una cuestión de que se lo cuente uno a sus amigos; esto no lo planteo como un tema entre amigos, lo planteo como responsables políticos, a mí me gustaría saber las instrucciones que su grupo ha recibido del Ministerio. Estoy exponiendo una cuestión coherente y lógica. Por tanto, no se desahogue más, porque en la medida en que se vaya desahogando va profundizando en un asunto y entramos en terrenos un tanto resbaladizos.

Para no cansar más a la Comisión, señor presidente, he de decir que estamos hablando de una cuestión esencialmente de presente y de futuro y que no comprender esto e intentar hablar de las vías de servicio es tocar las campanas y que repiquen en otro sitio.

Así, pues, señor presidente, mantenemos el texto tal y como está.

El señor **PRESIDENTE**: O sea, que se mantiene el texto íntegro de la proposición no de ley.

REFERENTE A LA AUTOVÍA DE LA N-620 EN LA PROVINCIA DE SALAMANCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001017.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos entonces a la siguiente proposición no de ley, la referente a la autovía N-620, en la provincia de Salamanca, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular y para cuya defensa tiene la palabra el señor Iglesias.

El señor **IGLESIAS GARCÍA**: Es para mí un honor defender esta iniciativa legislativo que, de ser aprobada, puede suponer, sin duda, la cuenta atrás de lo que podríamos calificar como punto de no retorno, de cara al desdoblamiento de la N-620, entre los tramos que restan por realizar, es decir, entre los tramos de la capital salmantina y la frontera portuguesa, en la localidad española de Fuentes de Oñoro.

En efecto, la proposición no de ley que se trae a discusión y que se ha presentado en nombre del Grupo Parlamentario Popular sale en defensa de la agilización de los trámites para el comienzo de la construcción de la autovía entre los referidos trazados. **(La señora vicepresidenta, Heras Pablo, ocupa la Presidencia.)** Se solicita, en concreto, que, de cara a los Presupuestos Generales del Estado de 1999, se habilite una partida para que el Gobierno, sin perder un solo minuto, tenga la posibilidad de agilizar los trámites para la contratación de las obras y posterior ejecución de las mismas, si puede ser a finales de 1999 o principios del siguiente año.

Es justo reconocer que el debate de esta iniciativa legislativa es hoy posible gracias a la voluntad inequívoca de realizar la autovía que ha manifestado el Ministerio de Fomento; voluntad concretada en las acciones llevadas a cabo en otoño de 1996, es decir, pocos meses después de tomar posesión su nueva titular, el ministro Rafael Arias-Salgo, en la que fueron licitados y adjudicados los proyectos de ejecución de la N-620 entre Salamanca y Fuentes de Oñoro.

Difícilmente se podrían poner los mecanismos de adjudicación de la obra si no contásemos con la adjudicación de los proyectos y su posterior realización. El montante total, el esfuerzo financiero hecho por el Ministerio para estos proyectos supera los 1.000 millones de pesetas. Pues bien, a finales de este año o comienzos del próximo, según los casos, estos proyectos estarán terminados. Por tanto, será posible comenzar los procesos de expropiación de terrenos y licitación de las obras, lo cual se pone de manifiesto en la proposición no de ley que nos ocupa.

La sensibilidad del Ministerio de Fomento ha quedado clara, y sólo deseamos que siga en la misma línea de cara a que se puedan agilizar, como he dicho en reiteradas ocasiones, los trámites para llevar a cabo las obras de la autovía entre Salamanca y Fuentes de Oñoro.

No solamente esta inequívoca voluntad ha quedado puesta de manifiesto en la adjudicación de los proyectos entre los tramos de Salamanca y Fuentes de Oñoro, sino que, además, el Ministerio, en este año, dotó una partida presupuestaria con más de 20.000 millones de pesetas para la ejecución de las obras de la N-620, del desdoblamiento de esta carretera entre las localidades de Tordesillas y Salamanca. Conviene recordar que el desdoblamiento de la N-620 es una vieja aspiración de Castilla y León. El trazado discurre en su totalidad por la comunidad más extensa de Europa, conformando una auténtica e importante espina dorsal de la región, que se extiende desde el noreste al suroeste.

A mi juicio, esta vía constituye un verdadero símbolo de desarrollo para la comunidad de Castilla y León y así lo ha entendido su presidente, Juan José Lucas, quien ha manifestado que las relaciones comerciales entre Castilla y León y Portugal pasan por el desdoblamiento de la N-620, y ha calificado dicha vía de comunicación, y lea textualmente, como la carretera más importante de España junto a la de Madrid-Valencia. Además, es de agradecer que el presidente de Castilla y León no ha escatimado esfuerzos, siempre que le ha sido posible, para solicitar, por activa y por pasiva, del Ministerio de Fomento la construcción de la referida autovía.

En estos momentos se encuentran en proceso intenso de ejecución los tres tramos en que se han dividido las actuaciones entre Tordesillas y Salamanca. El Ministerio de Fomento ha realizado un importante esfuerzo financiero. A finales de este año o principios del que viene contaremos, por primera vez en la provincia de Salamanca con importantes tramos de autovía, más de 70 kilómetros entre la capital salmantina y la localidad de Tordesillas.

Quiero referirme a las características de estas carreteras, a los efectos de argumentar la conveniencia de la aprobación de la proposición no de ley que debatimos hoy en esta Cámara. En primer lugar, voy a resaltar el hecho de que constituye la vía de comunicación europea E-80, encuadrada, por tanto, en la red transeuropea de carreteras. Conviene no olvidar que discurre por lo que constituye la vía terrestre más corta desde el continente europeo y el noroeste de la península Ibérica hasta Portugal, lo que le ha valido el sobrenombre de ruta de los portugueses.

En segunda lugar, quiero reflejar la importante repercusión, desde el punto de vista económico comercial, de la N-620 para Castilla y León, provincia de Salamanca, y sobre todo para la comarca de Ciudad Rodrigo, a la que me referiré más tarde. Sirva como dato el que más de un tercio de las exportaciones de la provincia de Salamanca tienen como destino el país vecino, Portugal.

En tercer lugar, es obligado destacar su alto índice de peligrosidad, que se debe, por una parte, a las elevadas intensidades medias de vehículos, que en algunos tramos cercanos a la capital salmantina superan los 16.000 vehículos diarios, siendo en la mayoría de ellos mayor de 7.000 vehículos; debido a esta intensidad se aconseja el desdoblamiento en autovía. Esta alta densidad, además, cuenta con un importante factor estacional, dado que en épocas estivales y otros periodos vacacionales tiene una gran afluencia de emigrantes portugueses al resto del continente europeo, por lo que el tránsito se puede calificar en esas épocas de insostenible.

Este índice de peligrosidad tiene como máximo exponente el hecho de que un altísimo número de vehículos, entre el 20 y el 25 por ciento, que transitan esta carretera son vehículos pesados, lo que reducen velocidades medias a los 70 ó 75 kilómetros, en el mejor de los casos, para transitar por esta importante vía internacional. En ocasiones, señorías, le ha valido el triste calificativo, por los medios locales y provinciales, de carretera de la muerte, ya que desgraciadamente cuenta con numerosos accidentes.

Especial atención en el debate merece el hecho de que Salamanca, en el año 2002, tendrá el alto honor de ser la capital europea de la cultura. Sería conveniente procurar aunar y concentrar esfuerzos para que en ese año puede ponerse en servicio el mayor número de tramos de la N-620 entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, si bien entendemos desde el Grupo Parlamentario Popular que es un objetivo ambicioso, dada la escasez del tiempo con que cuenta el Ministerio de Fomento para su ejecución, aun en el caso de apretar el acelerador.

Quiero expresar mi convencimiento de que los más beneficiados con la construcción van a ser la extensa comarca de Ciudad Rodrigo y las comarcas aledañas. En Ciudad Rodrigo llevamos más de diez años soñando con la posibilidad de construir lo que puede constituir uno de los factores de desarrollo más importantes de esta extensa comarca. No en vano estoy seguro de que una de las causas del estrangulamiento del desarrollo de esta comarca ha sido la escasez en las infraestructuras viarias, lo que nos ha alejado de los centros más dinámicos de creación de riqueza de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

A los miobrigenses nos cuesta creer que un Gobierno tenga la sensibilidad suficiente para reconocer esta carencia de primer orden. Reconozco que esta iniciativa del Grupo Parlamentario Popular puede verse con cierta desconfianza por parte de la población más directamente afectada, como es la población de la comarca de Ciudad Rodrigo, pero también intuyo que en esta ocasión todos los salmantinos, especialmente todas las gentes de Ciudad Rodrigo y su comarca, empiezan a retomar la esperanza de que este Gobierno que preside José María Aznar hará posible lo que tanto anhelamos; en esa ocasión la gente intuye que va en serio.

Permítanme SS.SS. que analice y trate de desgranar las repercusiones directas de la construcción de la autovía sobre la población que sin duda saldrá más beneficiada. Estamos hablando de más de 50.000 personas, todas de la provincia de Salamanca. Estoy seguro de que la futura autovía devendrá como principal activo para el desarrollo socioeconómico de esta importante comarca y de todas las comarcas que atraviesa la N-620 entre los tramos de Salamanca y Fuentes de Oñoro. A buen seguro, esta futura autovía será el embrión de cara a una mayor creación de riqueza, y por tanto de puestos de trabajo, para esta gran comarca tradicionalmente olvidada por las instituciones. Esta autovía tendría asimismo una incidencia clara en el

turismo de la zona como vía alternativa al desarrollo económico. El intenso trasiego histórico acontecido en Ciudad Rodrigo y la prodigiosa conservación de la ciudad, ha permitido que llegue hasta nuestros días una verdadera joya en términos históricos y artísticos, lo que le confiere un destacado potencial turístico. Pues bien, la futura autovía sería un espaldarazo definitivo de cara al lanzamiento de la ciudad y de la comarca, rica en parajes naturales, propios para el prometedor turismo rural. No obstante, el efecto más beneficioso, positivo y mejor valorado por los ciudadanos sería la mejora sustancial de cara a la seguridad vial que traería consigo el desdoblamiento de la N-620 entre Salamanca y Fuentes de Oñoro. Llamo la atención de S.S. sobre que en este caso entiendo el concepto de seguridad en su acepción más amplia.

La lejanía de algunas de las poblaciones de la capital salmantina que más se beneficiarían con la nueva autovía confieren a la misma un carácter de tutela de los servicios más elementales a que esta población tiene derecho. Me estoy refiriendo a la atención sanitaria, que en la comarca de Ciudad Rodrigo, en la conciencia colectiva de sus ciudadanos, de su población y de su comarca se percibe como una de las mayores deficiencias existentes en esta zona de la provincia de Salamanca. Por tanto, en los inevitables traslados médicos urgentes a centros hospitalarios de Salamanca se conseguirían tiempos mucho más razonables una vez concluidas las obras de desdoblamiento de la autovía N-620. No en vano, en la comarca de Ciudad Rodrigo se dice por muchas de sus gentes que no hay mejor hospital que la realización de la autovía de la N-620.

Finalizo, señor presidente, diciendo que esta importante vía de comunicación ha sido origen de tragedias y muertes, de inseguridades y miedos, que desgraciadamente hemos padecido una parte significativa más directamente de la población de Salamanca, de Castilla y León, incidiendo de una manera acusada en las poblaciones de Ciudad Rodrigo y sus comarcas aledañas.

Pues bien, señorías, si esta proposición no de ley es aprobada por los distintos grupos políticos y el Gobierno demuestra una vez más su voluntad de llevar a cabo lo que se pide por el Grupo Parlamentario Popular, tengan la seguridad S.S. de que no solamente estaremos contribuyendo al desarrollo futuro de Castilla y León, al de la provincia de Salamanca y al de la comarca de Ciudad Rodrigo, sino que además estaremos aportando nuestro granito de arena para transformar lo que hoy constituye una verdadera pesadilla para un número importante de la población de la provincia de Salamanca en lo que sentará las bases para una mayor calidad de vida para miles de salmantinos residentes fundamentalmente en Ciudad Rodrigo y su comarca.

Por todo lo expuesto, señor presidente, solicito el voto favorable de los grupos políticos aquí representados.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): El Grupo Socialista ha presentado tres enmiendas a esta proposición no de ley. Para su defensa, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Después del esfuerzo desplegado por el señor diputado y su entusiasmo, al que sólo ha faltado, tras la reverencial cita

de don José María Aznar, ponerse en pie, queda un pequeño problema, y es que, señoras y señores diputados, el 29 de abril de 1997 esta misma Comisión de Infraestructuras aprobaba la siguiente proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, y que tuvo el gran honor de defender. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a mantener los objetivos y previsiones contemplados en el Plan Director de Infraestructuras —que recibió el pronunciamiento favorable de esta Cámara— con respecto al tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro —al que se ha referido S.S.— en la N-620, etcétera. Como segundo punto insta al Gobierno a incluir en el anunciado Plan sectorial de carreteras —que nos dijo el señor ministro que iba a traer y no ha traído— a presentar a las Cámaras el referido tramo como autovía libre de peaje, así como las dotaciones necesarias para su ejecución.

He de decir, por tanto, que, aunque lo que abunda no daña, en principio esta iniciativa no es necesaria, dado que hace un año se pronunció esta Comisión por unanimidad en el sentido de lo que hoy solicita el señor diputado; se pronunció, como diré luego, de modo más amplio, porque la iniciativa del señor diputado y del Grupo Parlamentario Popular es parcial. Quiero alejar de mi mente el malévolo pensamiento de que el Gobierno sólo cumple las resoluciones de esta cámara cuando lo son a instancias de su grupo parlamentario y no cuando lo son a instancia de otros grupos parlamentarios. Eso no puede ser. Conocida su lealtad constitucional y el modo en que se conduce con las Cámaras me temo que esto no puede ocurrir.

Ha pasado un año desde que aquí mandamos al Gobierno a que ejecutara y pusiera en marcha las dotaciones presupuestarias necesarias para que el tramo que discurre entre Salamanca y la frontera portuguesa Fuentes de Oñoro, pudiera comenzar a ejecutarse; en consecuencia, estoy encantado de realizar de nueva el debate, pero ya hace un año, insisto, decidimos que así fuere. Por tanto, el señor Iglesias sin duda va a ser acreedor a las distinciones que regulan los reglamentos de honores, y desde luego yo voy a apoyar esta iniciativa intentando mejorarla, porque en mi opinión es parcial.

La exposición de motivos de aquella iniciativa que tuve el gusto de defender en nombre de mi grupo parlamentario, y que se aprobó en el mes de abril del año pasado, ya reconocía que este tramo se enmarca en los llamados itinerarios que contribuyen a la integración en la red internacional europea. Es importantísima esta vía de comunicación, no sólo por su volumen de tráfico, que lo es y muy elevado, no sólo por la trágica siniestralidad que ha azotado a esta infraestructura, que lo es, sino también por el hecho de que permitirá acercar más aún los pueblos de Europa, permitirá que Portugal y España incrementen notablemente su ya altísimo nivel de relaciones en todos los sentidos, especialmente en el económico y también en el cultural.

Hay que tener presente, señorías, que por esta vía circula la mayor parte del tráfico pesado portugués en sus comunicaciones con Europa. En consecuencia, claro que es importante, y lo que hace esta iniciativa, hoy defendida por el Grupo Parlamentario Popular, es concretar, de modo parcial, la necesidad de ejecución a partir del año 1999 de uno de sus tramos.

He de criticar, de igual modo, señorías, el hecho de que esa proposición no de ley caiga en el error que suele acompañar a toda declaración política que formulan los miembros del Grupo Parlamentario Popular. Se dice que este Gobierno, del Partido Popular (que parece que cuando llegó al mismo en el año 1996 no existieran previamente infraestructuras en España) todo lo consigue, y se dice que gracias al impulso dado por el mismo se encuentran en fase de ejecución las obras de desdoblamiento de esta vía entre Salamanca y Tordesillas. Pues, señoras y señores diputados, fue un anterior Gobierno el que lo hizo, hay un principio básico, como antes recordaba el señor Ros, en las administraciones públicas que es la sucesión en las obligaciones, y fue el anterior Gobierno, repito, quien, no por su mera voluntad sino en nombre de los ciudadanos, adjudicó e inició la ejecución del tramo de obras que hoy se está desarrollando entre Salamanca y Tordesillas, que ha de tener su continuidad, lógicamente, hasta la frontera portuguesa, y lo hizo en nombre de los ciudadanos españoles y administrando sus recursos.

No es de recibo, señorías, lo que he escuchado yo en la provincia de Salamanca, utilizando a modo de explicación política el siguiente argumento: Es cierto que ustedes adjudicaron la obra, ustedes la iniciaron, pero la está pagando el Gobierno del Partido Popular. No, señor Iglesias, no la paga el Gobierno del Partido Popular, la paga el Gobierno constitucional español con los recursos de todos los ciudadanos, sucediendo, en la obligación de continuar una obra muy necesaria en cuanto a las infraestructuras, a la que acometió el anterior Gobierno.

Esta es la parte crítica de la exposición de motivos de la iniciativa que ha defendido el señor Iglesias. En lo demás, lógicamente comparto el resto de los criterios que aquí ha expresado. Pero he de decir que para el trayecto completo que estaba citando entre Salamanca y Tordesillas, el anterior Gobierno, para una de las fases previas a la adjudicación del mismo, que es la existencia de un proyecto de construcción, concedió un plazo de doce meses, debido a la urgencia en la realización de las obras, para que fueran finalizados los proyectos de construcción. Sin embargo, en lo que compete a este Gobierno actual, en el tramo entre Salamanca y la frontera con Portugal se han concedido dos años, exactamente el doble, y creo yo que ello está condicionando e impidiendo que en el año 2002 (en que se celebrará un magno acontecimiento al que a todos ustedes y también al señor Iglesias invito a participar, como será el que la bellísima, cultísima y extraordinaria ciudad de Salamanca represente la capitalidad cultural de todos los europeos), pudiéramos haber tenido ya esta infraestructura finalizada. Aún con ello creo que es posible, porque los proyectos de construcción finalizan sus plazos en este otoño, no sólo de los dos tramos que concretamente defiende el señor Iglesias que es Ciudad Rodrigo-Martín de Yeltes y la variante de Salamanca, faltan otros dos que son Martín de Yeltes-Salamanca y Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro. En consecuencia, si así es, si esta ruta es un itinerario de interés europeo, que goza de financiación muy importante por parte de los diversos instrumentos de que dispone la Unión Europea, creo yo que sí, si en septiembre del año 1998 están ya finalizados los proyectos de construcción, podría perfectamente, con un esfuerzo que desde

aquí le pediríamos al Gobierno, conseguir que antes del 31 de diciembre del año 2001 esta obra estuviera ejecutada.

Haya otro detalle que a mi me hace recelar de la verdadera voluntad del Gobierno, y es que el 12 de junio del año 1998, sustituyendo probablemente al tantas veces anunciado Plan sectorial de carreteras, el Gobierno, por la vía de urgencia, ha aprobado la ampliación de diversas infraestructuras, entre ellas varios autovías, y ahí no está tramo alguno, que podría haberse comenzado a ejecutar directamente en el año 1999, de este trayecto entre Salamanca y Fuentes de Oñoro.

En todo caso, la posición de mi grupo parlamentario quiere ser constructiva. Está dispuesto a votar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, pero querríamos que se pudieran incorporar, si no todas, sí al menos algunas de las enmiendas que presenta mi grupo. Si Ciudad Rodrigo-Martín de Yeltes está en el tramo intermedio entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, una consecuencia la lógica de ese argumento es que se precisa para su maximización, para los beneficios de que habla el señor Iglesias, tener completa la infraestructura. Hay que intentar por todos los medios que en un breve lapso de tiempo, en pocos meses, se pudiera concretar y finalizar. Por tanto, sugiero añadir tras Martín de Yeltes, que también se incorporen los tramos Martín de Yeltes-Salamanca y Ciudad Rodrigo-Fuentes de Oñoro, y que se acaben en su integridad antes del 31 de diciembre del 2001, en atención a que los proyectos de construcción estarán finalizados este otoño.

Por último, quiero referirme al municipio de Ciudad Rodrigo. Se dice en la exposición de motivos, y lo comparo, que constituye una joya histórico-artística de España; así lo es, señorías. Su alcalde, como es lógico, lo ha defendido, pero quien no es ciudadano mirbrigense también les recomiendo su visita. Es una verdadera joya histórico-artística del patrimonio español que debe contar con esta infraestructura; además dispone de un segundo momento positivo, y es que esta ciudad tan bella, tan entrañable, está hermanada con otra de la provincia de Salamanca, de la que yo soy natural, que se llama Béjar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): El portavoz del grupo proponente tiene la palabra, solamente, por favor, para decir si acepta o no las enmiendas del Grupo Socialista.

El señor **IGLESIAS GARCÍA**: Señor Caldera, muchas gracias por reconocer el entusiasmo de este humilde diputado y alcalde de Ciudad Rodrigo en la defensa de esta proposición no de ley; entusiasmo que, sin duda alguna, les faltó a ustedes, que durante catorce largos años tuvieron la posibilidad no solamente de iniciarla, porque coincidió plenamente con usted en la urgencia de la realización de esta obra, sino de haberla terminado. Yo opino, igual que usted, que esta carretera, el desdoblamiento de la autovía nacional 620 entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, corre marcha prisa realizarla, que en la comarca de Ciudad Rodrigo estamos muy necesitados de ella, pero desde luego esta necesidad viene de hace muchísimos años, y quiero recordarle que ustedes durante catorce años ni siquiera consideraron la posibilidad de convertirla en autovía. Solamente dos meses antes de las elecciones nacionales de marzo

de 1996, en el Plan director de infraestructuras, aprobado en diciembre de 1995, el Gobierno socialista incluyó, como urgente y necesario, el desdoblamiento de la nacional 620. Le digo más, señor diputado. En Ciudad Rodrigo, durante muchos años, tengo veintinueve años y desde que era un niño lo recuerdo, una y otra vez se nos ha estado comentando por parte de las autoridades locales y nacionales del momento la posibilidad del desdoblamiento. En 1989, un alcalde de Ciudad Rodrigo —que, por cierto, era del Partido Socialista y fue senador— anunció que a principios de los años noventa podría estar concluida esa carretera. Recuerdo que a mis veinte años todo era ilusión en la comarca de Ciudad Rodrigo para que así fuera. Pasados los años nos hemos dado cuenta de que hasta diciembre de 1995 el Gobierno socialista no incluyó dentro de sus planes el desdoblamiento de esta carretera. Señor diputado, si es necesario que este diputado se ponga en pie cuando se menciona el nombre del presidente se puede poner, todo en aras a que esta carretera se pueda llevar a cabo y el desdoblamiento sea una realidad. No tengo ningún inconveniente, y, además, si todos los aquí presentes, todas SS.SS., poniéndonos de pie podemos agilizarlo, no tenga usted la menor duda que este alcalde y diputado se lo pediría a SS.SS. para conseguir esa agilización. Pero, en honor a la verdad, creo que no ayudaría demasiado.

Es cierto que hace aproximadamente un año se presentó una proposición no de ley el Grupo Socialista...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señor Iglesias, tiene que decir si o no a las enmiendas. No tiene que reanudar otra vez su turno, porque ahora, si el otro grupo quiere también intervenir, tendríamos que continuar. Diga simplemente sí o no a las enmiendas del Grupo Socialista.

E1 señor **IGLESIAS GARCÍA**: Un minuto, simplemente para recordar que la proposición no de ley que se aprobó por esta misma Comisión hace aproximadamente un año se refería a lo que era evidente. El Partido Socialista hacía una petición que ya estaba archiexplicada por parte de los parlamentarios del Grupo Popular y de todo el Partido Popular en la provincia de Salamanca. Simplemente proponía que este desdoblamiento no fuese una autopista de peaje, sino una autovía; por tanto, de no pago. Era una proposición no de ley a todas luces asumida por el Gobierno, aunque era innecesaria; pero como la abundancia es buena, no la deseamos y fue acogida de buen grado por el Partido Popular.

Refiriéndome a las enmiendas, no se aceptarán las que hacen referencia a los tramos, por una sencilla razón, no porque no se esté de acuerdo, ni muchísimo menos, sino porque desvirtuaría el sentido de la proposición no de ley, en el sentido de que, si hay pridades por parte del Gobierno de alguna de los tramos, el Partido Popular tiene interés en que fuera la variante de Salamanca y los tramos comprendidos entre Ciudad Rodrigo y Martín de Yeltes.

La enmienda número 2 propone que en el año 2001 concluyan todos los tramos de esta carretera. Vuelvo a reiterarle que coincido con usted en la urgencia, pero no es menos cierto que, desde un punto de vista técnico, es poco menos que imposible terminar estos 100 kilómetros de

autovía en el plazo récord de un año y pico. Insisto en que el Gobierno socialista tuvo catorce años y que sólo dos meses antes de las últimas elecciones, que perdió, se acordó de este desdoblamiento de la nacional 620, entre estos tramos de Salamanca y Fuentes de Oñoro. Le confieso que sorprende que esta enmienda venga del Grupo Socialista una vez más, dado la trayectoria del Gobierno anterior al respecto. Me gustaría aceptar esta enmienda, pero tengo que decir que no se puede admitir sencillamente porque el Gobierno del Partido Socialista en su momento no hizo los deberes que le correspondía, no se ocupó de la zona que nos trae hoy a debate en la proposición no de ley presentado por el Partido Popular. En todo caso, dado el interés —que yo comparto con usted, señor Caldera— en que la realización de la autovía entre los tramos de Fuentes de Oñoro y Salamanca pudiera estar lo más avanzada posible de cara a la capitalidad cultural de Salamanca, me gustaría proponerle en orden a recoger ese sentido común, la siguiente enmienda, que se añadiría a la proposición no de ley: Dado que en el 2002 Salamanca será capital europea de la cultura, se insta al Ministerio de Fomento a que agilice, dentro de sus posibilidades, la ejecución de los tramos comprendidos entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, en orden a conseguir terminar ese año el mayor número de tramos. Entregaré a la Mesa el texto. A mi juicio, ése es el máximo esfuerzo que podemos pedir al Ministerio de Fomento. Al Ministerio de Fomento, cuyo titular, unos meses después de haber tomado posesión, adjudicó los proyectos técnicos en los tramos que nos ocupan, no podemos ponerle entre la espada y la pared, dado que será poco menos que imposible haber terminado en esa fecha, en el 2001, todos los tramos propuestos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Entiendo que es bueno recoger el sentido de la capitalidad cultural europea de la capital salmantina, cosa desconocida, por otra parte, cuando este diputado presentó esta proposición no de ley, y propongo al señor Caldera que aglutinemos todas las enmiendas en ésta que propone el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, algo es algo. En consecuencia, me veo obligado a aceptar la transaccional. Pero recomendaría al señor diputado que abandone ya la cantinela de los catorce años. Su Gobierno recibió un patrimonio en infraestructuras, levantado con el esfuerzo de todos los españoles, que ha sido la admiración de la comunidad internacional. En ese patrimonio está el acondicionamiento de la primitiva y vieja carretera nacional 620 al primer Plan de carreteras, por importe de varios miles de millones de pesetas. Le recuerdo que en el año 1985 ni su volúmenes de tráfico ni su situación despertó siquiera en los parlamentarios del Grupo Popular el celo de presentar una enmienda proponiendo el desdoblamiento de esta autovía. Y eso que estaban en la oposición, y ya sabe usted cómo se las gastaba el Partido Popular en la oposición, disparaba a todo lo que se movía. Ni siquiera les despertó el celo de presentar una enmienda. Por tanto, vamos a dejar a un lado esas críticas que, en mi opinión, no conducen a ninguna parte.

Ha dicho usted —y le delata el subconsciente— que el Gobierno del Partido Popular tiene interés en los tramos de la variante de Salamanca y Ciudad Rodrigo-Martín de Yeltes. ¿El Gobierno del Partido Popular? ¿Y el interés de los ciudadanos dónde queda? Yo le supongo al Gobierno interés en esos y en el resto de los tramos, en todos. Habría que hacer un esfuerzo —a ver si así lo conseguimos— para que antes del año 2002 quedara definitivamente acabada esta infraestructura. Si le gustaría aprobar mi enmienda, no sé por qué le sorprende que venga del Grupo Parlamentario Socialista. Porque es una buena enmienda. Reconozco las dificultades que tiene la ejecución de obras con un presupuesto tan elevado y, por tanto, no voy a ser exigente en el establecimiento de una fecha concreta, pero admítame al menos que mi iniciativa, mi enmienda, al menos puede tener la virtualidad de conseguir una posición unánime de esta Comisión que ayude a la provincia de Salamanca a acabar definitivamente estas infraestructuras.

La proposición no de ley de hace un año tenía dos partes. Una referida, efectivamente, a que la autovía había de ser libre de peaje. Ello fue porque en el Senado, el señor ministro de Fomento, respondiendo a un compañero suyo, senador del Partido Popular —eso se llama ir a por lana y salir trasquilado—, contestó que el Gobierno estaba barajando la posibilidad de incluir en el plan previsto de autopistas de peaje este tramo. Fue el propio Gobierno quien manifestó su voluntad. A nosotros nos parecía inaceptable, por el hecho de que este itinerario es de interés europeo y ya una parte muy importante de él se encontraba en ejecución, Valladolid-Tordesillas, Tordesillas-Salamanca. nos oponíamos a cortar esa infraestructura para los 100 kilómetros que restaban hacia la frontera de Portugal, convirtiéndola en autopista de peaje. Pero había un segundo punto, que les he leído antes en mi intervención primera, que decía que se instaba al Gobierno a disponer de las dotaciones necesarias para su ejecución.

Acabo deseándole que su entusiasmo y su ánimo, *animus* de defensa del Gobierno, no le lleve a tener un planteamiento ilógico. ¿Cómo que no se acordó el Partido Socialista o el Gobierno Socialista —prefiero hablar del Gobierno de la nación, que es quien hace las infraestructuras— hasta el año 1995 de este itinerario? Por favor, si en marzo del año 1996 comenzaron las obras, que se finalizarán, venturosamente y me alegro de ello, en este ejercicio, entre Salamanca y Tordesillas, que son 80 kilómetros. ¿Cómo si empezaron en marzo de 1996 —y el señor presidente de la Comisión tiene una amplia experiencia en esta materia— se iban a haber decidido tres meses antes? ¿Y la declaración de impacto ambiental? ¿Y los proyectos de construcción? No, cuatro años antes, aquel Gobierno decidió incorporar este tramo del itinerario de interés europeo en las previsiones, no sólo del Gobierno español, sino de solicitud de financiación comunitaria. Desde el año 1992 esa decisión estaba tomada.

El señor **PRESIDENTE**: Como autor de la proposición no de ley, voy a dar la palabra al señor Iglesias para terminar esta discusión, que creo que ha sido suficientemente amplia. Me permito decir que quizá los diputados que no son de esta Comisión, cuando se discute este tipo de temas, tienden a darles un tinte político no tan centrado en

el tema, como es costumbre que hagan los diputados que son de esta Comisión.

Señor Iglesias, un minuto para terminar y pasamos a la siguiente proposición.

El señor **IGLESIAS GARCÍA**: Simplemente quiero agradecer al portavoz socialista que acepte nuestra enmienda transaccional.

No está en el ánimo de este diputado, ni mucho menos, hacer referencias al pasado. Simplemente quiero recordarle que es cierto que los parlamentarios del Partido Popular, cuando fuimos a visitar al recién nombrado ministro en verano de 1996, vimos que, de los trazados a los que estamos haciendo referencia en esta proposición no de ley, entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, este proyecto estaba literalmente metido en el cajón y que no había, ni muchísimo menos, voluntad del anterior Gobierno, de realizarlo. En todo caso, yo no he dicho que el Gobierno anterior no comenzase los tramos entre Tordesillas y Salamanca. Estamos hablando de los tramos Salamanca-Fuentes de Oñoro y es cierto que el Gobierno anterior sólo en diciembre de 1995 consideró necesario su desdoblamiento en estos tramos concretos de la nacional 620. Quiero recordarle que en la legislatura anterior el Gobierno dedicó 872 millones para la realización de las obras entre Tordesillas y Salamanca, en estos presupuestos se han dedicado más de 20.000 millones.

Termino agradeciendo al señor diputado los piropos que ha dedicado a la bonita ciudad de Ciudad Rodrigo aunque sin lugar a dudas se los merece, y cualquier señoría que quiera pasarse por allí será bien recibida.

POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE SE INCLUYA EN LOS PRÓXIMOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO EL PLAN FERROVIARIO DE LA CIUDAD DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000957)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos con el último punto del orden del día, que es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que se incluye en los próximos Presupuestos Generales del Estado el plan ferroviario de la ciudad de Málaga, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Izquierda Unida presenta esta proposición no de ley pretendiendo que mediante el soterramiento de la vía férrea se supere la fractura urbanística y social que sufre la ciudad de Málaga.

Presentamos una iniciativa que, de ser aprobada, permitiría la recuperación de espacios libres en los barrios más densamente poblados de la ciudad malagueña y abrir el camino para una de las mayores inversiones que espera esta ciudad. Por desgracia, no estamos hablando de un proyecto nuevo, de un proyecto reciente, sino que desde hace años toda Málaga viene exigiendo... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Centella. Por favor, ruego silencio para que puede escucharse al interviniente.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Muchas gracias por su amparo, señor presidente.

Decía que por desgracia no estamos hablando de un proyecto nuevo, sino que desde hace años toda Málaga viene exigiendo, viene esperando el soterramiento de la vía del ferrocarril; exigencia que ya en 1994 empezó a plasmarse en el estudio realizado por el entonces Ministerio de Obras Públicas sobre la propuesta de ordenación de los terrenos afectados por el acceso ferroviario a Málaga para su integración en el entorno. Este estudio señaló cinco alternativas que luego quedaron reducidas a tres. También la memoria informativa del Plan general de ordenación urbana de Málaga, aprobado en 1995, señaló muy acertadamente que la barrera que supone la línea del ferrocarril, que actualmente sólo está franqueada por los pasos a distinto nivel, se vería enormemente disminuida por el soterramiento de la vía férrea.

Creemos que este es el momento idóneo, señorías, para poner en marcha este proyecto de soterramiento; y lo creemos así porque la Junta de Andalucía ya ha manifestado su disposición favorable a participar en el proyecto, en la misma medida en que lo han hecho en otras ciudades andaluzas. Por ello, nuestra iniciativa pretende ser un instrumento para alcanzar el acuerdo, un instrumento para alcanzar el consenso, consenso que esperan los malagueños y las malagueñas de sus representantes en esta Cámara.

Desde Izquierda Unida no queremos permitir que Málaga pierda esta oportunidad. Por ello, el Ayuntamiento de Málaga aprobó una moción en la que se exigía la más rápida realización de la ya reclamada obra del soterramiento de la vía férrea a su paso por la ciudad de Málaga, así como también se exigía la remodelación de la estación. Quizá para no tener que responder de este acuerdo sea una de las razones por las que este diputado no vea a la alcaldesa de la ciudad de Málaga y diputada en este Congreso, en esta Comisión, para no dar la cara. Vemos que una vez más se esconde, en lugar de estar aquí defendiendo los intereses de su ciudad.

Me gustaría resaltar también que hay una respuesta del Gobierno a este diputado en la que se decía que este año se estaba realizando un estudio sobre la problemática de la integración del ferrocarril en las ciudades y que cuando se llegase a un acuerdo con las distintas administraciones sobre su financiación se podría incluir el soterramiento en próximos presupuestos. Pues bien, ya existe esa posibilidad de acuerdo. Como ya he dicho, el pleno del Ayuntamiento de Málaga ya se ha pronunciado, la Junta de Andalucía también, solamente falta en estos momentos el compromiso, el acuerdo del gobierno central, y eso es lo que intentamos con esta iniciativa, alcanzar ese compromiso para que se incluya en los próximos Presupuestos Generales del Estado el inicio de las actuaciones ferroviarias que necesita la ciudad de Málaga y que, de forma inaplazable, contemplen el soterramiento de la vía férrea. Nosotros no podemos entender y será muy difícil de explicar que haya algún diputado o diputada malagueño que pueda estar en contra de incluir esta partida necesaria para permitir iniciar

el proyecto. Téngase en cuenta que no pedimos que se incluyan en los próximos presupuestos la cantidad de 14.000, 15.000 ó 16.000 millones de pesetas que puede costar el proyecto; entendemos que eso sería una postura inadecuada. Lo que queremos es que se incluya la cantidad que permita iniciar los trabajos, trabajos que entendemos que se deben de ser a realizar en varios años; que se deje bien claro, a través del convenio correspondiente, que se va a realizar el proyecto que defendemos.

Nuestro grupo está dispuesto a decir que si a la nueva estación y al soterramiento. Ya lo hemos dicho en el Ayuntamiento de Málaga y ya lo ha dicho el propio pleno del Ayuntamiento de Málaga en el Parlamento andaluz. No queremos poner en duda que el Partido Popular respetará la voluntad mayoritaria de la corporación malagueña, pues nos sería muy difícil entender que el Partido Popular solamente respete los acuerdos en la medida en que le son favorables. Insisto en que estamos dispuestos a decir que sí a las inversiones que Málaga necesita, porque, señorías, nosotros creemos que no se puede seguir condenando a Málaga a quedar marginada de la modernización ferroviaria, modernización que toda la ciudad reclama. Si alguien pone en duda esta circunstancia, que salga a la calle, que hable con los malagueños y con las malagueñas y que comprenda que en estos momentos es una reivindicación unánime de toda la sociedad malagueña. Quien se autoexcluya en este camino, quien se sitúe enfrente de esta reivindicación, quien impida que Málaga se suba al tren de la modernidad, tendrá que dar cuenta de ello ante sus propios ciudadanos.

Nosotros no queremos jugar en este tema al desgaste de nadie, no queremos venir a evidenciar las carencias de una alcaldesa que ejerce de paseante en el Congreso, que no ha intervenido ni una sola vez en la defensa de los intereses de su ciudad, que no ha venido ni una sola vez a presentar ninguna iniciativa que mejore a la ciudad de Málaga. Por el contrario, nosotros queremos jugar a resolver la situación, queremos, por encima de la rentabilidad política, resolver un problema que tienen los malagueños y las malagueñas. Porque, señorías, si hoy se aprobase nuestra iniciativa, no tendría a partir de mañana el sello de Izquierda Unida, tendría el patrimonio de toda la ciudad de Málaga. Málaga no puede seguir siendo una de las pocas ciudades que, con el peso demográfico que tiene, con el potencial turístico importante que desarrolla, continúe sin resolver este problema que, afortunadamente para ellas, han resuelto ya muchas ciudades de España. Málaga tiene derecho propio para figurar en los próximos Presupuestos Generales del Estado, sin que ello signifique marginar a nadie, Señorías, sigue siendo injusto negar a Málaga una inversión, que, como mucho, tendría, en varios años, el coste de 16.000 millones de pesetas cuando esta provincia lleva años aportando su esfuerzo y los beneficios que produce su industria turística para contribuir a la mejora de desarrollo de este país. Es injusto seguir situando a Málaga fuera de las inversiones que necesita y es injusto seguir tratando a Málaga con un doble rasero, que no es el que se aplica a otras ciudades de su misma envergadura. Porque es evidente que el soterramiento de su vía férrea a su paso por el casco urbano de la ciudad de Málaga es imprescindible para abrir la posibilidad de desarrollo de una gran parte de la ciudad, que

precisamente son los barrios más populares y los barrios más densamente poblados.

Málaga sufre un estrangulamiento por la existencia de un recorrido urbano del ferrocarril, por tanto, es necesario dar una respuesta acorde con los tiempos, una respuesta que impida que Málaga siga estando en desventaja, que siga estando dividida por el ferrocarril, que elimine el freno que supone esta fractura urbana para el desarrollo urbano y social. Por ello, planteamos, como decía, que los próximos Presupuestos Generales del Estado no pasen de largo por este problema, sino que asuman este compromiso.

Quisiera que SS.SS. supiesen que con el voto favorable a esta iniciativa se está permitiendo también desarrollar el plan Renfe de la ciudad de Málaga, el cual permitiría la construcción de una nueva estación término. El pleno del Ayuntamiento de Málaga ha aprobado el pasado mes de mayo el desarrollo de este plan, ligado, como no podía ser de otra manera, al soterramiento de la vía férrea. Por tanto, quien hoy vote favorablemente este punto también está votando favorablemente al plan Renfe de la ciudad de Málaga y quien con su voto impida que se desarrolle esta iniciativa también con su voto está impidiendo que se desarrolle el plan Renfe de la ciudad de Málaga, está impidiendo que varios miles de millones se inviertan en la ciudad de Málaga.

En definitiva, Izquierda Unida quiere apostar por el futuro de Málaga, quiere apostar por el futuro de ferrocarril. No es justo, señorías, que Málaga llegue al siglo XXI con unas infraestructuras ferroviarias que son propias del siglo XIX. Con esta iniciativa, nosotros esperamos alcanzar el consenso de los grupos mayoritarios de la Cámara, al menos de los grupos que tienen diputados en la provincia de Málaga. Cuando hemos visto que no había enmiendas presentadas, quisiéramos haber entendido que significaría que nuestra iniciativa había alcanzado el consenso y que podía ser admitida, sin embargo, la realidad nos puede hacer pensar que la mayoría que el Partido Popular puede aglutinar va a oponerse a nuestra iniciativa sin ni siquiera haber intentado buscar el consenso. Señorías, votar hoy en contra de esta iniciativa, sin ni siquiera haber presentado una simple enmienda, que podía haber abierto el camino a algún tipo de acuerdo, evidencia realmente cuáles son las intenciones del Partido Popular, intenciones que no son otras que la de no contemplar de ninguna manera el soterramiento de la vía férrea a su paso por la ciudad de Málaga.

Ustedes, señores del Partido Popular, nos tememos, como decía, que van a votar en contra de los intereses de Málaga y lo van a hacer, repito, sin intentar ni siquiera llegar al acuerdo. Ahora es evidente el porqué la alcaldesa de Málaga, la diputada Villalobos ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, permítame que le diga que, como vamos bien de tiempo, después de la intervención de los diversos grupos, si usted me pide la palabra para réplica y para poco tiempo, se la daré. Se lo digo por si no quiere adelantarse a lo que pueda ocurrir. Nada más. que por eso.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente, pero como uno ya no puede negar la evidencia tengo que decir que me hubiese gustado que hubie-

se habido alguna enmienda, pues no presentar enmiendas, uno ya está acostumbrado a que signifique que ni siquiera se ha intentado buscar ese acuerdo. Repito que para nosotros eso tiene la significación de que ni siquiera se ha hecho ese esfuerzo por parte del Gobierno, por parte del Partido Popular, de alcanzar este acuerdo, que entendemos sería muy importante para la ciudad de Málaga. Nosotros, a pesar de la última parte de mi intervención, no queremos dar por perdida la batalla y todavía esperamos que de aquí a la hora de la votación los diputados del Partido Popular convenzan a su propio Gobierno, para que invierta en Málaga, porque, como ya hemos dicho otras muchas veces, invertir en Málaga es invertir en el futuro de este país.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ninguna enmienda. ¿Grupos que quieren intervenir?

Damos la palabra al portavoz del Grupo Socialista, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**: Asistimos hoy a un nuevo debate en esta Comisión sobre la demanda de infraestructuras para Málaga y, la verdad es que lo hacemos sin muchas esperanzas de ver satisfechas nuestras pretensiones sobre la cuestión que nos ocupa.

Señorías, en los tiempos que corren ni nuestros contrarios siquiera del PP niegan la evidencia que sostiene nuestra afirmación de que las mejoras en el transporte ferroviario para Málaga y su provincia han experimentado considerables mejoras en los últimos años. Igualmente resulta ocioso a estas alturas, en estos momentos, argumentar que esas mejoras se han producido gracias a actuaciones importantes en infraestructura ferroviaria realizada en Málaga o en provincias limítrofes en el transcurso del mandato del Gobierno socialista, actuaciones que se han concentrado fundamentalmente en el corredor Bobadilla-Málaga, en el que persisten aún deficiencias relacionadas con problemas geotécnicos, en el tramo Bobadilla-Córdoba y en el enlace que desde esta última localidad nos permite hoy incorporarnos a una red de alta velocidad.

Estos avances se han traducido en una reducción considerable de los tiempos de recorrido a Madrid, Córdoba o Sevilla, por poner algunos ejemplos, en algunos casos hasta de dos horas, así como en la seguridad en los desplazamientos. A nadie se le escapa que las mejoras introducidas en esta modalidad de transporte ejercerán una influencia muy positiva sobre el desarrollo del potencial turístico de la Costa del Sol y en el asentamiento de otros tipos de actividades industriales, así como en las consecuencias que ello tendrá sobre el incremento y la estabilización del empleo en esta zona. Es evidente que en esas legislaturas de mayoría socialista no se habían resuelto todas las deficiencias en esta materia, acumuladas durante años de abandono, y que era preciso lograr una actuación sostenida que permitiera resolver paulatinamente las cuestiones pendientes, pero existían prioridades concretas que vendrían a completar los avances conseguidos y con ello a modernizar definitivamente el transporte ferroviario hasta Málaga y la Costa del Sol, uno de los principales destinos turísticos del territorio nacional. Contábamos también con la posibilidad de acudir con ideas y proyectos a las ayudas comunitarias para financiar el elevado volumen de inversiones previstas, lo cual

nos permitía albergar a los malagueños esperanzas fundadas de ver cubiertos los objetivos programados en un plazo razonable. Nos encontrábamos en ese momento cuando arrecia la ofensiva conservadora prometiendo soluciones para todo más rápidas, más económicas y con menos impuestos. No voy a negar ahora que ese mensaje electoralista tuvo relativo éxito y como consecuencia de ello es ahora a un gobierno del Partido Popular al que corresponde fundamentalmente resolver las carencias de Málaga en la materia que nos ocupa.

A estas alturas de la legislatura, las desatenciones que el Gobierno viene prestando a las infraestructuras ferroviarias de Málaga son igualmente evidentes. Promesas sobre actuaciones dispersas que en su conjunto quedan muy lejos de configurar el borrador de un plan ferroviario para Málaga, escaso o nulo nivel de compromiso sobre las principales demandas de los malagueños y un respaldo presupuestario que no pasa de ser testimonial en relación con la valoración de las necesidades más acuciantes son los elementos más significativos de la respuesta dada por el Gobierno a nuestras carencias sobre el particular.

De los 190 millones de pesetas presupuestados para 1997 en actuaciones ferroviarias se han invertido solamente 2,5 millones de pesetas. Presumiendo el mismo porcentaje de ejecución en lo presupuestado para este ejercicio, 230 millones de pesetas, la inversión neta en 1998 será de unos tres millones de pesetas. Y si esta tendencia no se invierte sustancialmente las atenciones que el Partido Popular habrá tenido con las carencias ferroviarias de Málaga en dos años de gobierno supondrán todo un esfuerzo inversor de 5,5 millones de pesetas. Comparando esta cifra con las inversiones en esta materia previstas para todo el Estado o con su distribución no resulta difícil aventurar que en poco tiempo, quizá con una legislatura más, estaremos bastante más cerca de África.

Por las respuestas obtenidas a diferentes iniciativas parlamentarias de nuestro grupo conocemos hoy también la ausencia de previsiones del Gobierno acerca de la recuperación de las instalaciones ferroviarias en desuso, o sobre la mejora del transporte ferroviario en la Costa del Sol mediante la recuperación del ferrocarril para la Axarquía o la mejora de la ampliación del trazado a Fuengirola. Tampoco nos quedan dudas ya de su falta de voluntad política para ampliar el trazado de alta velocidad hasta Málaga, pese a la reciente promesa de consignar en los próximos Presupuestos Generales del Estado una cantidad testimonial para este proyecto y de dilatarlo hasta el próximo marco de apoyo comunitario. Llegado a este punto, quiero significar que no me cabe ninguna duda de que esta situación no es fruto de los deseos de los representantes del Partido Popular en Málaga, con su alcaldesa al frente, sino que más bien corresponde a la consecuencia lógica del escaso eco que sus propuestas encuentran en el Gobierno de su propio partido. La única actuación a corto plazo que se nos ofrece es la remodelación de la estación de Málaga, dentro de lo que eufemísticamente se ha denominado plan especial Renfe. Se trata de modernizar las instalaciones de una obsoleta estación de ferrocarril, dotándola de zonas de ocio y zonas comerciales, sin que se contemple ninguna mejora de los accesos precisamente ferroviarios a ella.

Nuestro grupo considera que el plan Renfe para Málaga no puede obviar una vez más esta antigua demanda ciudadana y que las mejoras de la estación no pueden desligarse de la remodelación de los referidos accesos, que recorren la ciudad con un trazado de aproximadamente dos kilómetros, que vienen obstaculizando su desarrollo urbanístico en la zona oeste y que se configura como un tramo extraordinariamente molesto y peligroso para la población.

Desde 1995 se cuenta con los estudios técnicos que dan solución a los problemas que comporta el trazado, contamos con el compromiso de colaboración de la Junta de Andalucía, sabemos cuál es la posición de la alcaldesa y de su grupo, queda por conocer cuál será la disposición del Grupo Parlamentario Popular para lograr que el Gobierno se comprometa desde los próximos Presupuestos Generales del Estado a solventar las cuestiones relacionadas con la financiación de este proyecto, que resulta ciertamente costoso, unos 15.000 millones de pesetas.

Por todo ello, nuestro grupo respaldará esta iniciativa, deseando que el Grupo Popular haya rectificado su posición inicial de obstaculizar una vez más su realización al querer ligar esta actuación a su hipotético proyecto de AVE para Málaga.

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

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** No es la primera vez que el asunto del soterramiento de vías férreas que el desarrollo de las ciudades ha ido incorporando al entorno urbano se plantea en el Parlamento. Fue en el Senado donde una moción de Grupo Socialista, el 8 de abril de 1997, presentó el tema en su totalidad. En aquella ocasión el portavoz del citado grupo, señor Laborda, dijo textualmente —voy a leer un párrafo de la transcripción hecha en el «Diario de Sesiones»— lo siguiente: Lo cierto, hemos de decirlo en honor a la verdad, es que el problema no lo puede resolver el Estado, lo tienen que resolver las comunidades autónomas y hay veces que, como éstas tienen muchas ciudades concernidas, no quieren priorizar este tipo de resoluciones. Es muy costoso políticamente decir vamos a hacerlo primero en Burgos y después en Palencia o en Logroño y después en Murcia. ¿Por qué? Porque hay una emulación. Nosotros podríamos haber entrado a jugar en ese terreno, nos iría bien; mañana presentaríamos una moción a favor de tal ciudad, montaríamos una rueda de prensa, movilizaríamos a la sociedad cuando por ejemplo hay problemas, no digo nada cuando hay accidentes, etcétera. Pero hemos querido, porque somos congruentes con lo que cedíamos cuando éramos Gobierno, hacer un marco general y pedirle al gobierno que se comprometa, que tiene cualificación técnica pero que al mismo tiempo tiene que tener capacidad de pactar con las comunidades autónomas y que nos diga, en función de cómo se ha solucionado el problema en algunas ciudades, cómo se puede solucionar en otras donde esto es una necesidad apremiante y que además en la mayor parte de ellas ha concitado un amplio consenso entre las fuerzas políticas representadas en los respectivos ayuntamientos con la propia sociedad civil. Aquí termina la cita del señor Laborda. Parece que es una postu-

ra sensata a la hora de abordar un problema que incumbe a numerosas ciudades por su propio desarrollo.

Con la moción que fue aprobada se pretendía que se hiciera por parte del Ministerio un estudio de la situación real de las vías férreas en estas ciudades para que a partir de ello se pudieran establecer las soluciones que en cada caso se consideraran pertinentes. Por tanto, no sólo nos parece una solución sensata, sino también respetable y especialmente respetada por el Parlamento en su totalidad y desde luego por el Congreso de los Diputados.

Como consecuencia de esta moción, recientemente, el 22 de mayo de 1998, el Gobierno ha presentado el informe ante el Senado, y, en lo que se refiere a Málaga, después de analizar los problemas relativos a la ciudad, se habla de cómo en el año 1994, por encargo del entonces Moptma, de la Administración anterior, se encargó un análisis funcional y una propuesta de ordenación de los terrenos afectados por el acceso ferroviario a Málaga para su integración en el entorno. El resultado fueron cinco alternativas. En reunión mantenida el 11 de julio de 1994, el ayuntamiento socialista del momento, el entonces Moptma, la Junta de Andalucía, el Gobierno civil y Renfe descartaron la alternativa segunda y cuarta. La alternativa segunda es precisamente el soterramiento de las vías de acceso a la estación de Renfe en Málaga.

Así son los hechos, por eso entendemos que se haya hablado, desde la posición socialista, de remodelación de los accesos y sólo al final se haya dicho que se va a votar favorablemente la proposición de Izquierda Unida. El Plan general de ordenación urbanística de Málaga, elaborado en gran parte durante la legislatura municipal anterior, también recogía la dificultad del soterramiento y sólo lo contemplaba en algunos metros de los cuatro kilómetros que comprenden las vías totales que se quieren solucionar. Posteriormente, Renfe presentó un plan especial para la terminal de Renfe de la ciudad de Málaga y tengo que decir, porque los hechos son así, que la alcaldesa de Málaga, tantas veces citada antes de presentar el proyecto al pleno municipal hizo una consulta con el Ministerio de Fomento para que quedara claro si con ese plan especial en el futuro se podía proceder al soterramiento de las vías y a la llegada de la alta velocidad a Málaga. Yo creo que eso sí es interés político por una cuestión. Se llevó al pleno y el resultado es el que por lo menos los representantes políticos de Málaga conocemos. La oposición decidió ligar la puesta en marcha de ese plan especial al asunto del soterramiento de las vías, con gran contestación, por otra parte, de las asociaciones de vecinos.

Esa es la situación y es suficientemente descriptiva. En cualquier caso, es el momento de buscar soluciones. Se quejaba el señor Centella de que no hayamos presentado enmiendas, pero a cambio de la enmienda, le ofrezco algo que es más importante, que es una posible solución. El Ministerio de Fomento se ha comprometido públicamente a pedir fondos del próximo marco de cohesión 2000-2006 para la llegada de la alta velocidad Córdoba-Málaga. La Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía ha dejado claro que la terminal actual de Renfe en Málaga va a ser utilizada como terminal en su momento de la alta velocidad en Málaga. La Consejería de Obras Públicas de la Junta también ha empeñado su palabra en cooperar técnica y

financieramente al asunto del soterramiento de las vías. Por tanto, parece razonable que en esos estudios previos, en los anteproyectos de la alta velocidad a Málaga, se incluye el asunto del soterramiento de las vías de los accesos a la estación de Málaga. Nos parece que sería una solución leal con los debates que se producen en el Senado y que tratan de llegar a una solución, que sería específica para Málaga como consecuencia de un asunto específico en Málaga como es y sería la llegada de la alta velocidad, y con eso solventaríamos absolutamente el problema, ya que conseguiríamos que la solución a las vías, a la alta velocidad, el proyecto presentado ante la Comisión Europea, incluyera toda la vía desde el kilómetro cero partiendo de la estación Málaga.

Esas son las razones por las que, en coherencia con lo dicho nos vemos obligados a votar que no. Si el señor Centella dice: ¡Viva Málaga!, nosotros decimos: ¡Viva Málaga! Si el señor Centella dice que no puede elegir a sus contradictores en estos debates, nosotros decimos que el Reglamento de la Cámara es como es y que la alcaldesa de Málaga está en el asunto que elevó las consultas a las que antes me referí y está buscando las soluciones reales más adecuadas. Otra cosa es que ustedes, después de la reacción que han encontrado en la sociedad malagueña, en las propias asociaciones de vecinos, en su empeñamiento en ligar el plan especial para la estación de Málaga, que es importante para la ciudad, como el soterramiento de las vías, se vean precisadas a reunir al Parlamento para intentar decir que ustedes más que nadie quieren el bien de Málaga. Nosotros también lo queremos, señor Centella.

El señor **PRESIDENTE**: Veo que hay varios peticiones de palabra, les ruego brevedad, porque no son reglamentarias.

Señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Quiero decir que no he entendido muy bien la intervención del parlamentario del Grupo Popular, porque en una pirueta parlamentaria, lo que no ha presentado como una enmienda lo aporta como solución al final.

A nosotros no nos hubiese importado que se hubiera presentado la enmienda que planteaba el diputado del Grupo Popular, pero cuando no lo ha presentado no nos engañemos, es porque su Gobierno ni siquiera se compromete en esos términos. Si hubiese habido una enmienda en los términos que ha dicho que es la solución el portavoz del Grupo Parlamentario Popular podríamos discutir sobre ella, lo demás es humo, lo demás es una pirueta para decir algo hoy, porque no se puede volver a Málaga sin haber dicho nada. Yo lamento, porque me consta la buena voluntad del diputado del Grupo Parlamentario Popular, que se haya visto obligado a jugar un papelón que debiera haber jugado la alcaldesa, que evidentemente tendrá hoy cosas más importantes que hacer en Málaga, porque la obligación de un diputado es estar debatiendo este tema en esta Cámara. Por tanto, no podemos entrar a valorar lo que no figura en una enmienda y que, de haberse presentado, podía haber propiciado algún tipo de debate.

Nosotros no venimos aquí a decir viva Málaga, venimos a votar a favor de Málaga. Otros vendrán a decir lo

que digan, pero luego tendrán que votar, porque en el Parlamento las intervenciones se concretan en votaciones y hoy vamos a votar algo, unos a favor y otros en contra. Además, la solución que hoy nos ha presentado el portavoz del Grupo Popular no es incompatible con lo que se va a votar. Decir que se va a votar que no a esto, por otra cosa, no es incompatible, votemos hoy esto, y con esa buena voluntad que dice que tiene el Gobierno, cuando salgan más cosas se incluirán en esas otras actuaciones. No estamos diciendo que hoy se inste al Gobierno a incluir los 16.000 millones de pesetas, estamos planteando que se inicie el compromiso. Eso tiene que ir con un estudio previo, con una serie de trámites que somos conscientes que hay que realizar. Lo que hay que votar es que el Gobierno se comprometa al soterramiento, y el Grupo Popular, obligado por su Gobierno y también porque a la alcaldesa de Málaga no le gusta este proyecto, se va a ver obligado a votar en contra de lo que posiblemente a algún diputado del Grupo Popular le gustaría votar. Por eso, nosotros creemos que no hay ningún argumento para votar en contra de esta iniciativa. Al contrario, todo lo que han dicho todos los grupos, el Grupo Popular, el Grupo Parlamentario Socialista, al que agradezco que haya anunciado su voto favorable, nos lleva a pensar que el resto de los grupos van a votar a favor, pueden acabar votando a favor, si se creen lo que aquí se ha dicho. Otra cosa es que nosotros nos tememos que parte de lo que se ha dicho no se lo cree ni siquiera el que lo ha defendido.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, tiene la palabra, pero con brevedad.

El señor **RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**: Seré breve. Tomo la palabra simplemente para contestar al señor Souvirón que la posición que ha referido de mi compañero Laborda no se contradice en nada con la posición que el Grupo Socialista mantiene hoy en el Congreso. En aquel momento se hablaba de un marco general y seguimos hablando de ello, es necesario, pero eso no quita para que coyunturalmente podamos apoyar proposiciones no de ley que abundan en los objetivos que puede plantear ese marco general y ante eso estamos en este caso. Estamos apoyando la proposición no de ley de otro grupo parlamentario, que abunda precisamente en los objetivos que deberían plantearse un plan ferroviario para Málaga. Por tanto, no se contradice. Además, no se contradice porque se proponían, como condiciones indispensables para abordar estos temas, que hubiera consenso, que hubiera estudio, y contamos con ese consenso en Málaga, incluso el de su propio grupo, y contamos con estudios, estudios de 1995. Además tenemos una propuesta de prioridades, que data de 1994, en la que se proponía como un objetivo prioritario tratar sobre el soterramiento de los accesos ferroviarios a la estación de Málaga, no de los accesos a Málaga que ya están determinados a través de sus calles, fundamentalmente porque la ubicación no se va a cambiar y sólo hay que mejorar los accesos que tenemos por carretera. Pero estamos hablando de los accesos ferroviarios, no confundamos una cosa con otra. Es una contradicción hacer cábalas sobre la modernización de una estación de ferrocarril sin contemplar los

problemas que causa, desde hace años los accesos ferroviarios a esa estación, que es de lo que estamos tratando.

Podríamos estar de acuerdo con ligar el proyecto de soterramiento de los accesos ferroviarios a la estación de Málaga al proyecto de alta velocidad, pero si hubiera algo concreto. Hasta ahora, lo que nos han ofrecido son promesas sin sustento financiero, una cantidad testimonial para el año 1994, la posibilidad de incorporar el proyecto de AVE a Málaga, proyecto que se calcula que tendrá una duración de ejecución de aproximadamente ocho a diez años —o sea que estamos hablando de un tiempo dilatado— y la promesa de incluir este proyecto en el próximo marco comunitario de apoyo, no sabemos en que términos todavía. Son promesas. Además, incluirlo sería encarecer mucho más un proyecto al que ustedes vienen planteando grandes dificultades desde el principio, un proyecto que ya es caro, 200.000 millones, el AVE, para diez años. Aquí estamos hablando de algo que consideramos que es costoso, pero que son 15.000 millones, lo que, unido a los 5.000 millones de la estación del plan especial de Renfe, de la remodelación daría una cifra de inversión de unos 20.000 millones de pesetas, a distribuir en las correspondientes anualidades. Se trata de un proyecto que ustedes, por otro lado, no tienen voluntad política, o no la han mostrado, veremos si lo hacen el año que viene, de resolverlo, como es la alta velocidad. Estamos hablando de actuaciones concretas, que sí pueden contribuir a ir configurando un plan ferroviario para Málaga, abordarlo en el menor plazo de tiempo posible, y no obstaculizar esas actuaciones posponiéndolas a otros proyectos mucho más costosos, mucho más prolongados en el tiempo, etcétera.

Por otra parte, esta proposición no de ley viene a abundar en las pretensiones del grupo municipal del Partido Popular en Málaga. Éste se ha manifestado claramente, incluso con los planteamientos del señor de la Torre, a favor del soterramiento de estas vías. Cuenta con el consenso; cuenta con la colaboración de la Junta; le faltaba exclusivamente el apoyo de su propio Gobierno, y hoy conocemos ya, a través de su intervención, que no lo tiene.

E1 señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón.

E1 señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Señor Centella, lo lamento, pero no me consta que desde aquí podamos instar a la Junta de Andalucía a hacer nada. Por eso le brindo la solución y no creo que fuera el trámite presentar una enmienda. Por otra parte, ya le he dicho cuál entendemos desde mi grupo que es la solución y votar otra cosa sería hacer un brindis al sol.

En cuanto al representante del PSOE, creo que, efectivamente, con esta iniciativa se rompe de alguna forma el acuerdo del Senado que intenta, primero, hacer el análisis y, después, establecer soluciones. Y esas soluciones debían ir a los debates que en aquella Cámara se abrirán a partir de ahora, una vez que ya se ha efectuado el análisis, al que antes me refería, en el que se desechaba la alternativa la del soterramiento de las vías en Málaga, por parte de las instituciones a que antes me he referido.

Dice usted que existe una posibilidad que su grupo podría no ver mal, que se ligara al proyecto AVE el asunto del soterramiento, pero que no hay nada en concreto. La

verdad es que las reglas de juego en este asunto siempre han estado muy claras, señor Rodríguez. El Ministerio de Fomento se comprometió a empezar a hablar del tema cuando hubiera más que palabras en la mesa, cuando hubiera proyectos reales. La Junta de Andalucía ha puesto el primer proyecto real en la mesa hace un mes y en ese momento el Ministerio de Fomento ha dado el paso al frente y ha dicho que en los próximos fondos comunitarios va a tratar de conseguir los fondos correspondientes a Málaga. Por tanto, nada de inconcreciones, todo muy concreto y muy claro. Otro asunto es que la Junta de Andalucía haya intentado en todo momento decir que ella sí quiere el AVE para Málaga y que los demás estamos mirando para otro lado.

Yo creo que las reglas tienen que estar claras desde el principio y en este asunto lo han estado. Y como todavía estamos a tiempo, porque hasta julio es posible hacer el anteproyecto, viendo que cuando se ha producido el hecho que todos esperábamos, que la Junta de Andalucía empezara a presentar proyectos, el Ministerio ha cumplido con su compromiso, no hay por qué dudar de la futura voluntad del Ministerio. Son cábalas que no tienen fundamento alguno. Por tanto, yo animo a los restantes grupos para que todos intentemos intervenir con nuestros compañeros en la Junta de Andalucía y en el Parlamento regional, para que apoyen esta solución, que es la que nos parece más adecuada.

Lógicamente, nadie quiere encarecer proyectos. Se trataría de hacer el mejor proyecto y al menor precio, eso de bueno, bonito y barato, pero tampoco, cuando entramos en las magnitudes de las que estamos hablando y se trata de solucionar definitivamente el tema, 20.000 millones más pueden hacer inviable el proyecto total. Yo me reafirmo en lo anteriormente dicho, porque me parece que es una solución adecuada y probablemente será a la que asistamos en el futuro. En cualquier caso, queda constancia de todas nuestras palabras en el «Diario de Sesiones». **(El señor Centella Gómez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, creo que está todo suficientemente debatido. Han reiterado sus posiciones todos los grupos y para cualquier observador imparcial, y yo, como presidente, me considero observador imparcial, están perfectamente claras las posiciones de todos.

E1 señor **CENTELLA GÓMEZ**: Señor presidente, en la medida en que uno ha sido el proponente de la iniciativa entiendo que debe cerrar el turno de intervenciones, como con buen criterio usted ha hecho en la anterior proposición.

E1 señor **PRESIDENTE**: Eso se suele aplicar cuando en efecto hay enmiendas, porque al final el autor de la iniciativa tiene que decir si las acepta o no. En este caso no es así, pero le doy un minuto para que intervenga.

E1 señor **CENTELLA GÓMEZ**: Sólo un minuto, para dejar algo claro. E1 informe del Senado del 22 de mayo, al que se ha hecho alusión anteriormente, no es incompatible con esta iniciativa, sino al contrario. Sólo hay una diferencia. Tenemos el ejemplo de Cádiz, donde en este momento estamos asistiendo a la firma de un convenio para soterrar el ferrocarril. La única diferencia que se refleja es que hay un párrafo que dice: La alcaldesa de Cádiz ha solicitado el

soterramiento de las vías férreas. De Málaga no se dice eso. La alcaldesa de Málaga ha estado muda. Por tanto, esa gran diferencia, recogida en el «Diario de Sesiones» del Senado, es la que hoy día separa el proyecto de Cádiz del de Málaga, que la alcaldesa de Málaga sigue muda, como bien se ha evidenciado hoy.

E1 señor **PRESIDENTE**: Ante una intervención muy corta —y se lo agradezco— pero tan personalizada, no me queda más remedio que darle la palabra al señor Rodríguez y supongo que luego me la pedirá el señor Souvirón.

E1 señor **RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**: Seré muy breve, señor presidente.

Simplemente quiero decir que no podemos ligar este proyecto de soterramiento al proyecto AVE, precisamente porque las reglas del juego no están nada claras. Las reglas del juego, en términos reales, son claras cuando hay compromiso presupuestario. Y la promesa de que el año que viene tendremos una cantidad testimonial —que la podíamos haber tenido en estos presupuestos, y tendríamos las reglas algo más claras— para el AVE no es nada. No lo es. Empezará a ser algo si el año que viene en los presupuestos el AVE de Málaga cuenta con esa cantidad testimonial.

Sin embargo, en el caso de la Junta de Andalucía las reglas sí son claras. Usted sabe perfectamente que en los presupuestos de este año hay dotados 2.500 millones de pesetas, que los estudios previos están realizados, que hay informes, que hay solicitudes de la Junta de Andalucía para reunirse con el Ministerio de Fomento, y que el Ministerio de Fomento ha rechazado todas las solicitudes de reunión para tratar este tema en lo que va de año y en el ejercicio anterior. Por tanto ¿dónde está la claridad de las reglas del juego?

E1 señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Souvirón.

E1 señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Hay que decir que la realidad geográfica de Cádiz es absolutamente distinta de la realidad de Málaga. Hay un matiz bastante cualitativo para que se haya hecho en Cádiz. Eso es así de claro y sólo hay que conocer un poco la realidad física de la ciudad de Cádiz.

En cuanto al señor Rodríguez, lo que tengo que decirle es que hace un mes que estuvo el primer proyecto en la mesa. A partir de ahí no le digo nada más porque me voy a poner muy pesado repitiendo lo mismo que he dicho antes.

E1 señor **PRESIDENTE**: Terminada la discusión de las proposiciones no de ley, como las votaciones serán a la una, se suspende la sesión hasta esa hora. **(Pausa.)**

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

E1 señor **PRESIDENTE**: Continúa la Comisión.

Vamos a proceder a las votaciones de la proposición de ley y de las proposiciones no de ley. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, sólo quiero comunicar la sustitución, en este caso, del señor Recoder por la señora Solsona.

El señor **PRESIDENTE**: Las apuntaremos posteriormente.

Entramos en la proposición de ley sobre creación del colegio oficial de pilotos de la aviación comercial. Se han presentado enmiendas a esta proposición. Vamos a votar, en primer lugar, la enmienda número 1, del Grupo de Izquierda Unida.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos ahora a votar la enmienda número 2, que se refería a la exposición de motivos, del Grupo Socialista. Tal como se ha propuesto por los grupos, vamos a votar por separado los dos puntos que tiene. El primero, consiste en la modificación del párrafo tercero y el segundo propone un nuevo párrafo cuarto. La votación del primer punto, que se refiere a la modificación del párrafo tercero, con la transaccional que se ha explicado en el transcurso del debate.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad. Ahora vamos a votar el nuevo párrafo cuarto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos ahora a la enmienda número 3 del Grupo Socialista. Vamos a votar, en primer lugar, el párrafo segundo según la enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Votamos ahora la transaccional a esta enmienda del Grupo Socialista, que ha sido debatida cuando se ha visto la proposición de ley.

Efectuada la votación, dijo

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

Vamos a votar el texto de la proposición con su exposición de motivos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, tres; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición de ley.

Reitero aquí, para que conste en el «Diario de Sesiones», que esta Comisión tenía competencia legislativa plena.

Pasamos a votar ahora las proposiciones no de ley.

La primera se refería al establecimiento de una línea de cercanías de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE, entre Papiol y Mollet. Hay una enmienda que ha sido aceptada por el grupo proponente, que era el Grupo Socialista. En esas condiciones, se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

La siguiente proposición no de ley se refiere a la construcción del tercer carril de la autovía de Aragón a su paso por Guadalajara. Se va a votar en los estrictos términos en que fue formulada por el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley referente a la autovía de la N-620, en la provincia de Salamanca. Voy a proceder a leerla tal como ha quedado porque ha habido una enmienda de sustitución transaccionada del propio Grupo Popular. Su parte dispositiva queda así: Dado que en el 2002 Salamanca será capital europea de la cultura, se insta al Ministerio de Fomento a que agilice, dentro de sus posibilidades, la ejecución de los tramos comprendidos entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, en orden a conseguir terminar ese año el máximo número de tramos. Con esta redacción, se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Finalmente, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que se incluye en los próximos Presupuestos Generales del Estado el plan ferroviario de la ciudad de Málaga. Se va a votar en los estrictos términos en que ha sido presentado por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

Era la una y quince minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: M. 12.580 - 1961