



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 575

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 54

celebrada el martes, 24 de noviembre de 1998

Página

ORDEN DEL DÍA:

Solicitudes de creación de Subcomisiones y Ponencias:

- De una subcomisión en el seno de la comisión de infraestructuras en los términos que motivaron la aprobación de la moción consecuencia de interpelación urgente sobre redistribución territorial del coste de los peajes actuales en todo el estado. A solicitud del Grupo parlamentario. (Número de expediente 158/000039.) 16822
- De una subcomisión dentro de la comisión de infraestructuras para definir medidas que objetiven, sobre premisas de solidaridad y equilibrio interterritorial, el coste de los peajes de las autopistas, con la finalidad de eliminar las actuales discriminaciones. A solicitud del Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió. (Número de expediente 158/000040.) 16822

Proposiciones no de ley:

- Relativa a la coordinación de los nuevos accesos a Madrid con otras actuaciones sobre el territorio en su ámbito de influencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000581.) 16826

	Página
— Por la que se insta al Gobierno a que inicie los trámites para desafectar la dársena interior del puerto de Alicante. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000876.)	16829
— Relativa al acondicionamiento de la carretera N-330 en su tramo Los Santos (Rincón de Ademuz, provincia de Valencia) a Teruel. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000955.)	16833
— Por la que se insta al Gobierno a que adopte las medidas necesarias y urgentes para exigir al Ministerio de Fomento que cumpla los compromisos adquiridos tanto por este Ministerio como por el Ayuntamiento de Getafe y la Comunidad de Madrid, en relación con el enterramiento de las vías de la línea C-4 de la red de cercanías de Madrid, a su paso por Getafe. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001030.)	16835
— Sobre el cumplimiento por el Gobierno de los compromisos asumidos para el soterramiento de la línea férrea a su paso por Getafe (Madrid). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001116.)	16836
— Sobre llegada de la línea ferroviaria Euromed hasta Almería. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001042.)	16839
— Sobre inclusión en el Plan director de infraestructuras de la conexión de Almería, a través del servicio Euromed, con el corredor ferroviario Murcia-Valencia-Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001031.)	16839
— Para limitar los efectos negativos del incremento de tarifas de las llamadas locales sobre los usuarios de Internet, así como favorecer su difusión mediante la implantación de una tarifa plana. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió. (Número de expediente 161/001165.)	16843
— Sobre dotación a la ciudad de Ourense de un cinturón de circunvalación. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001159.)	16847
— Relativa a la construcción urgente del tramo de variante de la N-340 comprendido entre el final de la variante Altafulla-Torredembarra y el tramo actual en el municipio de Tarragona. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001177.)	16849
— Por la que se insta al desdoblamiento urgente de la N-340 en el tramo comprendido desde la Mora hasta la ronda de circunvalación en el término municipal de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió. (Número de expediente 161/001152.)	16849

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Infraestructuras. Como pueden ver SS.SS., tenemos un orden del día denso; hay muchas proposiciones no de ley, y pediría a todos los participantes en cada uno de los puntos que por favor se atengan a lo estricto de sus intervenciones.

En esta Comisión nunca se ha recortado la libertad de expresión, lo reitero siempre, y cualquiera puede desarrollar sus argumentos por el tiempo que necesite, pero ruego a todos que en lo posible se atengan a diez minutos en propuestas y enmiendas y a cinco minutos en tomas de posición.

SOLICITUDES DE CREACIÓN DE SUBCOMISIONES Y PONENCIAS:

— **DE UNA SUBCOMISIÓN EN EL SENO DE LA COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EN LOS TÉRMINOS QUE MOTIVARON LA APROBACIÓN DE LA MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN URGENTE SOBRE REDISTRIBUCIÓN TERRITORIAL DEL COSTE DE LOS PEAJES ACTUALES EN TODO EL ESTADO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 158/000039.)**

— **DE UNA SUBCOMISIÓN DENTRO DE LA COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS PARA**

DEFINIR MEDIDAS QUE OBJETIVEN, SOBRE PREMISAS DE SOLIDARIDAD Y EQUILIBRIO INTERTERRITORIAL, EL COSTE DE LOS PEAJES DE LAS AUTOPISTAS, CON LA FINALIDAD DE ELIMINAR LAS ACTUALES DISCRIMINACIONES. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN, (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 158/000040.)

El señor **PRESIDENTE**: El primer punto del orden del día es la creación de una subcomisión en el seno de la Comisión de Infraestructuras, en los términos que motivaron la aprobación de la moción consecuencia de interpelación urgente sobre redistribución territorial del coste de los peajes actuales en todo el Estado.

Es creación de una subcomisión consecuencia de la aprobación en el Pleno de la moción, y aunque ha habido algunos intentos por parte de la Mesa y portavoces para buscar un texto único de constitución de la subcomisión, es un hecho que no ha podido lograrse y hay sobre la mesa una propuesta del Grupo Mixto, de la señora Rahola, otra propuesta más detallada del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y alguna enmienda del Grupo Socialista a esa propuesta del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

En estas condiciones y si les parece a SS.SS. voy a dar la palabra a la los grupos que han realizado las propuestas y al que ha realizado la enmienda, y a continuación intervendrán los grupos que así lo deseen.

Por lo tanto, para presentar su propuesta de creación de subcomisión, tiene la palabra la señora Rahola.

La señora **RAHOLA I MARTÍNEZ**: Conociendo el enorme y largo orden del día de esta Comisión, y ante el hecho además de que esta propuesta a instancia de una interpelación urgente de esta diputada ya fue sometida a dos debates en Pleno, el debate de la interpelación urgente y el debate de la moción consecuencia de la interpelación urgente, no me voy a alargar en los argumentos ni en los motivos que nos trajeron a este doble en plenario y a la creación de esta subcomisión, ahora ya en la Comisión de Infraestructuras.

Recordaré algunos aspectos fundamentales. La preocupación que se da entre los ciudadanos de Cataluña por la situación de discriminación grave en materia de peajes, el hecho indiscutible de que no hay en Europa ningún precedente como el que se da en España, puesto que en España hay autopistas libres y autopistas de peaje en función de las zonas por tanto conviven dos modelos que son discriminatorios para los ciudadanos de Cataluña y crean un agravio muy importante, agravio que nos lleva a hechos como que el 72 por ciento de los peajes del Estado se dan en Cataluña, o que el 75 por ciento de los usuarios gravados por peaje en todo el Estado son como se sabe catalanes. Otro dato más es que diez de cada dieciocho tramos de peaje que existe en el Estado se encuentran en Cataluña, etcétera, etc.

Cataluña padece una situación de agravio comparativo que nos lleva realmente a un coste suplementario y hace que en Cataluña se pueda hablar claramente de que

se vive y por tanto se malvive en una situación de cultura del peaje en referencia a la red viaria. Fruto de todo ello, de la situación y la necesidad de encontrar una solución a un hecho de agravio comparativo que yo creo ha sido reconocido por todas las partes, incluyendo el propio ministro en la interpelación urgente que se produjo, originó la voluntad de crear esta subcomisión.

El planteamiento que hace esta diputada es que la subcomisión creada en esta Comisión de Infraestructuras trabaje durante el plazo de seis meses y haga un estudio global de la situación que permita definir las medidas idóneas tendentes a nuestro parecer a objetivar, en premisas de solidaridad y equilibrio interterritorial, el coste de los peajes de las autopistas y a que en todo caso se eliminen las actuales discriminaciones. Esto es lo que se planteó en el Pleno. Por supuesto, nuestra voluntad es que mientras la subcomisión trabaje en este plazo de seis meses, cualquier acuerdo vinculado a las autopistas, y por tanto un acuerdo como es el de alargar las concesiones, fuera neutralizado en espera de que la subcomisión pudiera trabajar, conocer las soluciones y finalmente acordarlas.

En todo caso y para acabar, avanzo que nosotros entendemos que cualquier solución que plantee esta subcomisión tiene que ser tendente a vincular los beneficios de las concesionarias a los costes de los peajes, y en consecuencia pensamos que una solución al agravio comparativo y a la situación que hay que resolver pasaría por estudiar por un lado cuánto costaría rescatar las concesiones, y por otro lado si sería posible reformar la Ley de autopistas para que pudieran ser vinculables los beneficios a los costes.

En todo caso, por tanto, somos partidarios de crear una subcomisión con el reglamento que la presidencia considere oportuno, incluso el reglamento que plantea el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) nos parece adecuado, pero que trabaje para llegar a unas conclusiones en el plazo de seis meses.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), ha habido una especie de proposición no de ley para reglamentar la comisión. Tiene la palabra para su defensa el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: En primer lugar quisiera plantear una cuestión de orden. Veo que sobre nuestro documento, que no es una proposición sino un documento de funcionamiento, hay unas enmiendas. ¿Tengo que comentarlas dentro de mi turno o posteriormente, porque no sé la defensa que se hará de ellas?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, como se trata de poder intervenir presente el documento, luego presentarán las enmiendas y habrá turno para los demás grupos, a cualquier grupo que me pida la palabra, aunque haya intervenido ya, se la daré por supuesto.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Muy brevemente, porque en realidad el debate fuerte del tema, que era la creación o no de la subcomisión, ya se hizo en Pleno. Se creó la subcomisión con el voto mayoritario y lo único que pretende nuestro documento es dejar unas reglas de orga-

nización y funcionamiento de la subcomisión. Estas reglas hablaban de la composición, de la adopción de los acuerdos; prácticamente es marcar la forma en que funcionan todas las subcomisiones. Marcamos el objeto de la subcomisión, que no creemos necesite la información por parte del Ministerio, y que dentro de esta información quede muy claro que interesa nos mande las referencias indicadas en los cuatro puntos, o sea la relación de autopistas de peaje actualmente existentes, con sus índices medios diarios, la relación de las autovías actualmente existentes o en construcción y los IMD correspondientes o estimados, la relación de carreteras convencionales susceptibles de ser convertidas en autovías, también con sus correspondientes índices de intensidad, y la previsión de construcción de nuevas autovías. Estos son documentos que el Ministerio creemos que tiene, y por tanto no le va a ser difícil. También fijamos que tiene que haber comparecencias de miembros del Gobierno. Prácticamente es dejar escrito todo aquello que necesitará la subcomisión para trabajar, son unas reglas que ha presentado nuestro grupo pero que podían ser un resumen en general de las que funcionan en todas las subcomisiones, entrando en los detalles del proceso que vamos a estudiar.

También se marca el plazo de seis meses desde que quede constituida la subcomisión, que no es el día de hoy sino el momento en que los grupos hayan nombrado quiénes van a ser los miembros que van a formar parte de la subcomisión, teniendo en cuenta que hoy simplemente se vota o se aceptan las normas y estas pequeñas reglas de organización y funcionamiento de esta subcomisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista se han presentado unas enmiendas a esta especie de proposición no de ley. Como SS.SS. se darán cuenta, estamos en un procedimiento un poco atípico respecto a lo que es la discusión de una proposición no de ley.

Tiene la palabra el señor Sabaté para defender las enmiendas del Grupo Socialista.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Coincidiendo con usted en que es un procedimiento atípico, sé que se me va a decir también que por lo menos esta primera enmienda puede resultar atípica, pero en definitiva fue lo que ya defendimos en el trámite de discusión de la moción que dio lugar a la formación de esta subcomisión, y viene al caso por el rechazo social que se ha producido y se está produciendo todavía, que ha llegado incluso a movilizaciones que desde hace dos meses se están produciendo en diversos puntos de Cataluña y en concreto en la provincia de Tarragona, donde el último domingo se cortó la carretera 340 en cinco puntos diferentes.

En definitiva y para no alargarme más, la primera enmienda es suficientemente explícita y se refiere a que en el objeto de la subcomisión también se contemple renegociar el acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Generalidad de Cataluña y Acesa, introduciendo los criterios que ya explicamos en su momento: por una parte disminuir las tarifas de los peajes en contraprestación a los grandes beneficios de la empresa concesionaria —por tanto, ya se entiende que estamos en desacuerdo en que se alargue la concesión—, y el que quizá es más

importante todavía, acordar la gratuidad para camiones y vehículos de transporte colectivo en los tramos que se están construyendo variantes de carreteras nacionales, a fin de descongestionar dichas vías y prevenir los accidentes que de forma repetida se están produciendo.

La segunda enmienda se refiere a los efectos de los trabajos en el plazo de realización de esta subcomisión. Pretendemos añadir una nueva letra E a la iniciativa con el siguiente texto: «Durante la duración de los trabajos de la subcomisión, hasta la aprobación de sus conclusiones por el Pleno de la Cámara a que se refiere el párrafo primero de la letra D, quedará paralizada cualquier negociación orientada a alargar las concesiones de las autopistas de peaje en cualquiera de los territorios del Estado.» Es simplemente esperar a que sean efectivas las modificaciones normativas que pueda proponer la subcomisión, que afectarán tanto a las negociaciones de las concesiones actuales como a las futuras.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos desean intervenir? **(Pausa.)**

El Grupo Popular va a intervenir sobre toda la cuestión. Tiene la palabra el señor Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Como decía el representante de Convergència i Unió, el grueso del debate lo tuvimos en el Pleno, donde se expusieron todas las singularidades que en el país se constatan con las autopistas de peaje y las autovías. No voy a repetir los argumentos de entonces, pero sí me gustaría dejar claro un tema, y es que no se trata de un hecho singular de Cataluña, sino que existen agravios y desagravios en el resto del país, y repito algún argumento que he dicho en otra ocasión y es que a veces no tenemos en cuenta el coste de no tener las infraestructuras adecuadas, un coste que se paga en tiempo, dinero y en ocasiones en salud de los usuarios de la red viaria, es decir que no sólo es pagar la peseta/kilómetro, sino el tiempo invertido y que el transporte cuesta lo que cuesta.

En ese sentido, el Partido Popular siempre entendió que esta era una subcomisión para debatir todos los problemas que plantea el modelo existente en el país, pero en todo el país y no circunscrito a una sola región; creo que será efectivo y positivo para todos, y una de las lecciones que aprenderemos será intentar objetivar el problema y no circunscribirlo a hechos singulares. El Partido Popular entiende que las normas de procedimiento planteadas por Convergència i Unió son suficientemente explícitas y es un marco adecuado para analizar lo que pretendemos. ¿Qué queremos analizar? Todos los datos de la red viaria, tanto las autopistas de peaje como las autovías alternativas, y los cambios normativos que procedan de ese estudio después de objetivar el problema. En este sentido nos parece adecuada la propuesta de Convergència i Unió, creemos que es un marco adecuado de funcionamiento y será apoyado por el Grupo Popular.

Evidentemente las singularidades que plantea el Grupo Socialista ya se debatieron en el Pleno y no es cuestión de incorporarlas ahora al debate, porque creo que es tomar una decisión inoportuna a la hora de ponerle vallas al campo o condicionar la actuación de la sub-

comisión en su pórtico de salida. En ese sentido, el Grupo Popular apoyará la propuesta presentada por Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen la palabra, primero la señora Rahola y luego el señor Sedó, considerando que estas enmiendas se hacen a sus propuestas de crear la subcomisión.

Señora Rahola.

La señora **RAHOLA I MARTÍNEZ**: Solamente quiero anunciar que acepto las enmiendas del Grupo Socialista a mi propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: No sé si estas mismas enmiendas han sido presentadas a la proposición de la señora Rahola. Si es así, me parece bien.

Respecto a nuestro documento, no aceptamos ninguna de las tres enmiendas. En estos momentos no estamos debatiendo los resultados de la subcomisión sino la manera en que tiene que trabajar. A la subcomisión no le tienen que importar ahora los excelentes resultados económicos de las concesionarias; no vamos a analizar todo lo que está pasando en el tema de autopistas y autovías. En la subcomisión se debatirá y analizará si los resultados económicos de las concesionarias son excesivos o no, si hay que hacer más autopistas de peaje o quitarlas todas, incluso las grandes de las que se está hablando ahora de Madrid, si tienen que ser de peaje o autopistas de otro tipo, si hay que hacer desdoblamiento de calzadas en otras carreteras; todo esto se verá en la subcomisión, no ahora.

La segunda parte de la enmienda habla de disminuir tarifas de peaje y de que ahora tenemos que acordar la gratuidad. Esta mañana en algunas emisoras catalanas el señor Sabaté ha dicho quedo que hoy va a poner a prueba al Grupo Catalán y al alcalde de Tarragona en cuanto a si vamos a aprobar o no la gratuidad de los camiones y vehículos de transporte en los tramos de carretera que van a estar afectados. No estamos hablando de esto, ni exclusivamente de la N 340. Estamos hablando de la propuesta inicial de la señora Rahola que se aprobó en el Pleno, para que se constituyese una subcomisión, y por tanto de cómo va a funcionar esta subcomisión, de cuántos miembros va a tener, cuántos meses va a estar trabajando que es un plazo de seis meses. De esto estamos hablando. Ahora aquí no acordamos, ya que posiblemente no tenemos capacidad, la gratuidad para camiones. En todo caso, señor Sabaté, quisiera decirle que esta discusión la tendremos dentro de la subcomisión, y el día que vayan al Pleno las resoluciones de la subcomisión podrán salir éstas cosas si no se aceptan. Por tanto, creo que esto no lo tenemos que debatir hoy; hoy simplemente tenemos que debatir cómo va a funcionar la subcomisión.

En cuanto a lo que usted dice de que hasta la aprobación de los trabajos de la subcomisión quede paralizada cualquier negociación, tengo que decirle que esto es lo que debía haberse votado en el Pleno y no se votó. Sobre esto había algún punto en la moción que se discutió en el Pleno que a la hora de votarlo no prosperó. Por tanto,

pediría al Grupo Socialista que archive estas tres enmiendas hasta el momento que se den a conocer las resoluciones, en el mes de julio, que es cuando tendremos que votar sobre este tipo de cosas. Hoy simplemente discutimos, si en el tema de las autopistas hay que dar medicamento o no, lo que no discutimos es cuál. Por tanto creo que estas enmiendas son inoportunas y no vamos a aceptárlas. **(La señora Rahola i Martínez, pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rahola.

La señora **RAHOLA MARTÍNEZ**: Cuando he dicho que aceptaba las enmiendas no pensaba que tenía que justificar con un discurso político el porqué, pero ya que el señor Sedó ha justificado ampliamente por qué no, muy brevemente voy a justificar por qué sí solamente en un punto.

La enmienda que plantea el Partido Socialista es pertinente, puesto que no está hablando de a qué conclusiones hay que llegar desde la subcomisión, sino que plantea una cuestión de método, lógica y forma parte del sentido común. Si el Congreso de los Diputados crea una subcomisión para estudiar la problemática de las autopistas, la situación y alternativas, no parece sensato que no se pueda esperar cinco o seis meses para tomar un acuerdo que va a hipotecar las autopistas, como mínimo en Cataluña, durante cinco años más. Por tanto es absolutamente pertinente, forma parte del sentido común y me atrevería a decir que del sentido político, que mientras dura esta subcomisión, y por tanto estamos hablando incluso de una cuestión de formas, se paralice el acuerdo de alargar las concesiones a las concesionarias durante un periodo equis de años. Es una cuestión de método.

En último lugar, en cuanto a por qué no se aceptó, y yo fui la proponente en Pleno, fue porque el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) amenazó con que si este punto se aceptaba no aprobaría la subcomisión, y para salvar la subcomisión esta proponente se tragó literalmente ese punto básico, porque entendemos que hipoteca a Cataluña cinco años más, con la esperanza de rescatarlo en la Comisión de Infraestructuras. Es por ello que acepto en este momento la enmienda socialista y pido que se someta a votación.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rahola, las enmiendas que ha presentado el Grupo Socialista, han sido a la iniciativa del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Esta Presidencia le ha dejado intervenir, pero quiero hacer constar que las enmiendas son sólo a la iniciativa de Convergència i Unió.

Si está suficientemente debatido el tema, porque creo que están claras las opiniones y argumentos de todas las partes, a partir de la una y media, como ocurrirá con el resto de proposiciones no de ley, se votará y lógicamente votaremos la propuesta tal como ha sido presentada, puesto que si damos el mismo tratamiento a la solicitud de creación de esta subcomisión que a cualquier otra proposición no de ley, para poder ser votadas las enmiendas, como SS.SS. sabe, tienen que ser aceptadas por el grupo proponente. En todo caso, la votación de los textos que resulten será a partir de la una y media.

PROPOSICIONES NO DE LEY:**— RELATIVA A LA COORDINACIÓN DE LOS NUEVOS ACCESOS A MADRID CON OTRAS ACTUACIONES SOBRE EL TERRITORIO EN SU ÁMBITO DE INFLUENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000581.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 3, proposición no de ley relativa a la coordinación de los nuevos accesos a Madrid con otras actuaciones sobre el territorio en su ámbito de influencia. Es autor de esta iniciativa el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, y para su defensa tiene la palabra la señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para presentar ante esta Comisión de Infraestructuras un tema de especial trascendencia para nuestro grupo, y en especial para los ciudadanos de Madrid y también de Guadalajara. Planteamos una cuestión que ya se ha debatido en esta Cámara en el mes de marzo y que hoy queremos volverla a traer a esta Cámara, circunscribiéndola a un ámbito territorial reducido, en concreto el de Madrid, para manifestar de nuevo el interés y el compromiso del Partido Popular con la construcción de una autopista que una Madrid con Guadalajara. Digo esto porque hay veces que de los retrasos, por otro lado lógicos cuando se trata de lograr un equilibrio entre el medio ambiente y la necesaria e imprescindible construcción de infraestructuras fundamentales para un territorio (digo lo del medio ambiente porque saben que cuando debatimos la proposición en el mes de marzo se circunscribía a un ámbito superior al de Madrid y Guadalajara), estaba pendiente una declaración de impacto ambiental; declaración que no depende sólo del Gobierno central, como decíamos en su día, sino también de los ayuntamientos y de las comunidades autónomas. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Mato.

Por favor, ruego silencio dentro de la sala. Si tienen algo que discutir —y lo hay en esta proposición no de ley—, les ruego que abandonen la sala.

Continúe, señora Mato.

La señora **MATO ADROVER**: En cualquier caso, cuando se trata de lograr un equilibrio entre la protección necesaria del medio ambiente y la construcción de nuevas infraestructuras indispensables para el desarrollo de nuestro país, es preciso actuar con cautela y respetando al máximo el cumplimiento de la legalidad vigente. Ello a veces permite que algunos grupos parlamentarios, partidos políticos o grupos sociales manifiesten públicamente sus dudas sobre su deseo real de construcción de una vía, como es en este caso la autopista Madrid-Guadalajara, y planteen alternativas que no hacen más que confundir a la opinión pública y que nosotros no podemos compartir, teniendo constancia en esta Cámara de que el Ministerio de Fomento está llevando a cabo, desde la

emisión de la declaración de impacto ambiental, actividades en coordinación con la Dirección General XI de la Comunidad Europea, con las administraciones locales, con la Administración autonómica de Madrid, con las locales de Guadalajara y con la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, y proponiendo alternativas viables para el sur de Meco, que es donde había algún problema, así como también unos estudios sobre los accesos a Guadalajara.

Señorías, saben ustedes que existe una queja de la Dirección General XI sobre el tema —y seguimos con la protección de medio ambiente— que el Ministerio de Fomento, la Administración pública, el Gobierno está haciendo todo lo posible para demostrar el carácter de interés público de esta obra (me estoy refiriendo al tramo de la autopista Madrid-Guadalajara), el cumplimiento de la Directiva Hábitat, el estudio de sus efectos sobre toda la ZEPa y las medidas compensatorias que se tendrán que adoptar en su día, de forma que esta queja se archive por la Dirección General. Por ello, en el día de hoy, nuestro grupo viene a reiterar en foro parlamentario, sabiendo el interés del Gobierno en que se construya este tramo lo antes posible, principalmente en nombre de los madrileños y de los ciudadanos de Guadalajara, el apoyo al Gobierno para la realización de esta obra; apoyo que nos gustaría que fuera compartido por todos los grupos parlamentarios.

Insistimos de nuevo en que se licite la concesión dentro del año 1999, compromiso que ya adquirimos en el mes de marzo al aprobar con el consenso de todos los grupos parlamentarios, mediante una enmienda transaccional, una proposición del Grupo Parlamentario Socialista que se reproduce hoy prácticamente en la enmienda que ha presentado el mismo grupo y que, por tanto, no podemos aceptar porque, en realidad, para aprobar exactamente lo mismo que aprobamos el mes de marzo sobra presentar una proposición, y nosotros hoy hemos querido ir más allá. Queremos volver a expresar el apoyo del Grupo Parlamentario Popular al Gobierno en la construcción del tramo de la autopista Madrid-Guadalajara, apoyo que viene dado pese a los inconvenientes que se están produciendo en la aprobación del impacto ambiental, pese a los que se están produciendo por retrasos, pero con el convencimiento de que la autopista se realizará en el menor plazo posible. Volvemos a insistir en que no podemos aceptar la enmienda del Grupo Socialista relativa a la autopista Madrid-Tudela en su tramo Madrid-Guadalajara —aunque hoy nos referimos sólo a Madrid-Guadalajara— porque reproduce la enmienda que se aprobó en el mes de marzo por todos los grupos parlamentarios y queremos expresar el compromiso firme del Partido Popular de Madrid, de Guadalajara y de España en la construcción de esa autopista, si es posible, en el año 1999.

En la proposición hemos querido ir más allá. Se trata de hablar de la coordinación de las actividades sobre las infraestructuras que se están realizando en Madrid. Todos ustedes saben que la autopista de la que estamos hablando hoy va de Madrid a Guadalajara y pasa no sólo por el corredor del Henares —con actuaciones que se están realizando por la Junta de Castilla-La Mancha—

sino también por el aeropuerto de Madrid, que está siendo objeto de ampliaciones; ampliaciones que están costando mucho esfuerzo y actuaciones que se están llevando con un rapidez inusitada puesto que era imprescindible que se hubieran realizado esas obras hace muchos años y, aunque han sido empezadas con retraso, desde la llegada del Gobierno popular se ha avanzado con gran rapidez en esas obras de ampliación del aeropuerto de Barajas, que tienen que venir acompañadas de obras de acceso. Queremos que exista una coordinación desde el Parlamento —sin duda alguna el Gobierno y las distintas administraciones están en ello— en beneficio de los ciudadanos y de los usuarios de esos accesos, para que los accesos a Madrid, la M-40, la M-45 y la M-50, los accesos al aeropuerto y las actividades que se están desarrollando en torno al corredor del Henares, tengan en cuenta las redes existentes y previstas las otras actuaciones que se están desarrollando.

Por ello —y ya termino, señor presidente— solicito a los grupos parlamentarios que expresen de nuevo una apuesta clara por la construcción de esta autopista que une Madrid-Guadalajara, que duplicará la capacidad de accesos a Madrid y tendrá una influencia importante tanto en la funcionalidad y eficacia de la red actualmente existente como en el crecimiento económico de nuestras regiones. Como todos ustedes saben, contar con una red de carreteras suficiente es imprescindible para asegurar un crecimiento armónico y sostenible.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda del Grupo Socialista que la señora Mato ha rechazado sin dar tiempo al señor Ros a que argumente y le pueda convencer.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Ros.

El señor **ROS MAORAD**: Señor presidente, ya conocía la fogosidad parlamentaria de la señora Mato y, por tanto, me temía que esto era lo que iba a ocurrir.

Me gustaría iniciar la defensa de esta enmienda leyendo el «Diario de Sesiones» del día 10 de marzo, que es la transcripción de lo que ocurrió en esta Comisión de Infraestructura. No este portavoz que les habla, la propia señora Mato decía que estarían de acuerdo en una enmienda transaccional que dijese lo siguiente, referido al asunto que vuelve a traer hoy el Partido Popular: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en el plazo de un año se tomen las medidas necesarias con el objeto de que cumplidos los trámites legales correspondientes, especialmente los referidos a la declaración de impacto medioambiental, se ponga en marcha la construcción de la autopista Madrid-Tudela en su tramo Madrid-Guadalajara». Las señorías que estuvieran presentes en aquella Comisión recordarán que el nudo de la cuestión fue precisamente fijar un plazo para que esta obra se iniciase, porque mucho nos temíamos que si no el Gobierno no iba nunca, bajo esa instancia del menor plazo posible, a empezar la construcción de la autopista Madrid-Tudela. No debíamos andar muy equivocados cuando, en este mes de septiembre, el propio ministro ha contestado en el Senado a una pregunta parlamentaria que hay dificultades y que están intentando lo del menor

plazo posible. Ha habido, por tanto, vacilaciones extraordinarias en este asunto como el certero pronóstico del ministro Arias-Salgado cuando, en unas declaraciones para consumo interno en la propia provincia de Guadalajara, decía que las obras de esta autopista se licitarían con toda certeza antes de que acabase el año 1997.

Esta proposición no de ley del Grupo Socialista se aprobó nada menos que con 38 votos a favor y sólo tres abstenciones. ¿Qué es lo que pasa para que hoy de nuevo el Partido Popular venga con esta proposición no de ley a negar la mayor para poner la menor? Tenemos un plazo, insisto. Si el Gobierno cumple quedan solamente tres meses para iniciar esa autopista. ¿Tan desasosegado está el Partido Popular que tres meses le parece mucho, cuando su ministro ha dicho que estas obras estarían empezadas a finales del año 1997? Esto no cuadra, señor presidente, como usted podrá ver. ¿Qué es lo que ha pasado? Sinceramente creo que ha pasado lo que a veces sucede, cosas de política pueblerina, y lo que ocurre es que cuando el Partido Socialista presenta aquí una proposición no de ley el 29 de abril del año 1997, en el mes de junio de ese mismo año el Partido Popular presenta exactamente la misma proposición no de ley, eso sí, sin dar ningún plazo al Gobierno. Eso es lo que ha ocurrido. El Partido Popular ha ido una vez más a la retranca y ahora no vale venir aquí a esgrimir motivos medioambientales, porque, señora Mato, las avutardas son inocentes y no son responsables de la lentitud, casi de tortuga, que el señor ministro, el Ministerio de Fomento en este caso está teniendo. Pero además de esto me gustaría reclamar un poco de respeto para la propia Comisión.

¿Qué pensarían los ciudadanos que han ido hoy a trabajar a las seis de la mañana si supiesen que personas que se nos supone adultas, con cierta preparación, responsables de los ciudadanos para defender sus intereses, lo que aprobamos en el mes de marzo hoy se vuelve a traer otra vez a esta Comisión y donde ya había un plazo, que como digo es lo fundamental, hoy se cambia de nuevo para que el Gobierno procure en un plazo breve iniciar esas obras? Pero ya que han presentado esta proposición no de ley —insisto en que no echen la culpa a las avutardas—, nuestro grupo debe aprovechar esta ocasión porque, además de esos fantásticos túneles por donde va a discurrir en el subsuelo todo el tráfico madrileño, mucho nos tememos que la autopista Madrid-Tudela, que es el objetivo fundamental que este grupo defiende, quede paralizada. Por tanto, como el objetivo que tenemos es la necesidad de unir Madrid no sólo con Guadalajara sino con la provincia de Soria y llegar al valle del Ebro, por eso presentamos una enmienda que no solamente va a favorecer a los madrileños sino a los de Guadalajara. Eso son cosas de pueblo. Aunque usted sea de Madrid o yo de Guadalajara, aquí estamos para defender intereses generales y esto que hoy discutimos aquí, señora Mato, le interesa muchísimo, aunque usted no lo haya dicho, por ejemplo a todos los ciudadanos de Castilla y León, porque gran parte de la zona más deprimida de Castilla y León va a tener la posibilidad de una excelente infraestructura como es la unión de Madrid con el valle del Ebro. Por eso, puesto que lo primero ya está aprobado, para no decirle a usted que retire la proposición no de

ley y no nos venga con estas historias ahora, hemos pensado que lo mejor sería aprovechar esta circunstancia para que el Congreso envíe un nítido mensaje a todos los ciudadanos de Castilla y León, de Madrid y del valle del Ebro para que sepan que este Congreso está interesado en unir el centro fundamental de este país con el valle del Ebro, que es seguramente el principal eje de desarrollo uniendo el País Vasco con Cataluña. Para eso estamos aquí. Por tanto, antes de escuchar mis explicaciones, recapacite sobre esa negativa, porque al defender sólo y exclusivamente los intereses de Madrid está poniendo en tela de juicio y enviando un mensaje muy negativo para los ciudadanos de Castilla y León, en concreto para los de Soria y Logroño, y no creo que eso esté en el espíritu de lo que defiende el Partido Popular. Por cierto, quien aprueba las leyes no es el Partido Popular, es el Grupo Parlamentario Popular, y a veces las instancias las lleva el propio Gobierno.

Señora Mato, yo sólo le propongo que en lugar de ese texto, que insisto en que ya está aprobado (usted lo que quiere es dar un paso atrás, y respecto al Gobierno del Partido Popular mi grupo no va a dar un paso atrás ni siquiera para tomar impulso), usted escuche lo que dice esta enmienda: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que la autopista de peaje Madrid-Tudela prevista en el Plan director de infraestructuras, aprobado por esta Cámara, sea licitada su concesión en el plazo más breve posible, de tal forma que la empresa adjudicataria tenga la obligación de desarrollar todo el proyecto, aun cuando su ejecución puede realizarse por fases. Este es el meollo de la cuestión. Podría ocurrir, señora Mato, que en su afán de defender exclusivamente unos intereses legítimos de Madrid, esté usted impidiendo que esa infraestructura pueda existir, porque lo del peaje ya lo veremos. Yo no soy de esta Comisión de Infraestructuras, pero por lo que oigo me da la sensación de que deberíamos ser todos bastante cautos a la hora de hablar de los peajes. Esto es lo que plantea mi grupo. Creo que es de absoluto sentido común y que solamente la cicatería política va a hacer que se vote otra vez algo que ya está votado, jugando desde luego a la baja e impidiendo, como digo, que muchísimos ciudadanos y muchos territorios, no sólo a los que usted se refería, sepan que este Congreso está empeñado en que esa autopista llegue a Tudela lo antes posible. De ahí que para nosotros no haya otra solución que la adjudicación a una empresa, a ser posible casi en el mismo acto, para impedir que alguna empresa se quede con trozos mollaros de negocio y, sin embargo, donde prevea que ese negocio no va a ser tan importante se deje *ad kalendas graecas*, como decían hace ya mucho tiempo.

Por tanto, señor presidente, nosotros damos por presentada y defendida esta enmienda. Me gustaría que más allá de lo que se ha podido decir se vote, porque votar lo primero no tiene sentido, está ya votado, y votar esta proposición sería mandar un mensaje de confianza y de ilusión sobre todo, insisto, a muchos ciudadanos de Castilla y León.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea hacer uso de la palabra? **(Pausa.)**

Tiene la palabra la señora Mato para decir si acepta o no la enmienda presentada.

La señora **MATO ADROVER**: En primer lugar, quería disculparme porque he anunciado el sentido de nuestro voto sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, y la verdad es que lo he hecho de buena fe, sin querer faltar al Parlamento. Tenía que haber esperado a hacerlo después, pero lo he hecho a efectos de ganar tiempo en la Comisión, que siempre se agradece, y sobre todo porque había tenido la oportunidad de debatir y de comentar la proposición y la enmienda con el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista en varias ocasiones. La verdad es que me he precipitado un poco. En cualquier caso, quería aclarar unas cuestiones respecto a la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista y los motivos, que los he enunciado muy brevemente en la primera exposición, por los que no se puede aceptar la proposición.

El señor Ros decía que hay que ser serios en este Parlamento, y sin ninguna duda hay que serlo. Yo creo que nuestro grupo parlamentario siempre ha sido serio en estas cuestiones. También decía el señor Ros que aquí hay que venir a defender los intereses de todos los españoles. El Partido Popular siempre defiende los intereses de todos los españoles, lo que pasa es que los madrileños y los ciudadanos de Guadalajara también son españoles y, por tanto, también defendemos especiales intereses de ellos en algunas ocasiones. Por ejemplo, sin ir más lejos, en la Comisión de Infraestructuras de hoy vamos a debatir una proposición en la que se inician los trámites para desafectar la dársena interior del puerto de Alicante, vamos a debatir los acondicionamientos de la carretera N-330 en su tramo de Los Santos a Teruel, vamos a debatir la llegada de la línea ferroviaria a Almería, vamos a debatir la construcción urgente del tramo de variante de la N-340 entre Altafulla y Torredembarra, en el municipio de Tarragona, así como otras cuestiones. ¿Quiere decir que porque debatamos esa proposición no defendemos los intereses de los ciudadanos en las demás carreteras y las demás infraestructuras que faltan por hacer en España? Por supuesto que no. Queremos hacer infraestructuras en toda España. Lo que pasa es que se van haciendo por tramos, y en esta ocasión el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una proposición que difiere de la que el señor Ros ha leído. Es verdad que se aprobó con el voto del Grupo Popular, el 10 de marzo de 1998 —y también tengo el «Diario de Sesiones»—, una proposición en la que se decía: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que, en el plazo de un año, se tomen las medidas necesarias con objeto de que, cumplidos los trámites legales correspondientes —insisto en lo de cumplidos los trámites legales correspondientes—, especialmente los referidos a la declaración medioambiental, se ponga en marcha la construcción de la autopista Madrid-Tudela en su tramo Madrid-Guadalajara. Eso es lo que aprobamos en el mes de marzo. Hablábamos de la autopista Madrid-Tudela, se aprobó por esta Cámara y el Gobierno ya está instado a realizar esta actuación desde el mes de marzo.

Nuestro grupo parlamentario, consciente de las malas interpretaciones que otros grupos vienen dando —y se ha

demostrado en esta Cámara en la mañana de hoy— a los retrasos que se están produciendo, que por cierto no se incumplen en absoluto porque en la proposición que se aprobó el 10 de marzo de 1998 se dice: con objeto de que cumplidos los trámites legales correspondientes, trámites legales que se están cumpliendo y que no dependen sólo del Gobierno central...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Mato, su turno es de aceptación o rechazo de la enmienda. Si usted emplea demasiado tiempo en este turno, me veré en la obligación, si me pide la palabra, de dársela al señor Ros, después a usted otra vez, y así entraremos en una dinámica que deteriora mucho nuestro orden del día y el tiempo indicado. Por eso le ruego que termine su intervención diciendo claramente que no acepta la enmienda.

La señora **MATO ADROVER**: Tiene toda la razón el señor presidente. Mi afán de ganar tiempo en la primera intervención me hace perderlo en la segunda. En cualquier caso, quería decir, señor presidente, que lamentablemente no puedo aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista porque sería repetir lo que votamos en el mes de marzo quitando el plazo de un año que habíamos dado, que yo lo mantengo, y que me gustaría hacer hincapié hoy en esta Comisión, por los madrileños y por los ciudadanos de Guadalajara en que se apruebe el tramo de esta autopista a la mayor brevedad posible.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE INICIE LOS TRÁMITES PARA DESAFECTAR LA DÁRSENA INTERIOR DEL PUERTO DE ALICANTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000876.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la discusión de esta proposición no de ley, pasamos a la siguiente, que es la número 4, por la que se insta al Gobierno a que inicie los trámites para desafectar la dársena interior del puerto de Alicante, como autor es el Grupo Parlamentario Mixto, Nueva Izquierda. Para su defensa tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Imagino que todos y todas SS.SS. tienen la suerte de conocer la ciudad de Alicante y sabrán perfectamente el papel simbólico, emblemático, que el puerto tiene para esta ciudad. Ese papel emblemático no sólo viene derivado de unas determinadas características estéticas, sino del papel que se puerto ha jugado en la historia en la misma construcción de la ciudad de Alicante. Sin embargo, ese papel histórico está en transformación. Lo que eran instalaciones eminentemente portuarias dedicadas al tráfico de personas y de mercancías se ha venido transformando, en los últimos años, para tener cada vez un papel mayor los locales dedicados al ocio, al esparcimiento. En toda la zona del muelle de levante ya se ha producido ese cambio y ahora se va a producir en la zona del muelle de poniente con construcciones ambiciosas. Con independencia de lo que se opine sobre la conveniencia o no del proceso seguido

para la transformación en zona de ocio, no cabe duda de que, como digo se va a confirmar esa transformación de usos básicos del puerto de Alicante. Ello ha hecho que en los últimos años —insisto en que cada vez más— la dársena interior del puerto no sea sino una prolongación lógica y formal del bulevar marítimo que conforma lugares con tanta importancia urbana como el paseo de Canalejas, las explanada del paseo de Gomiz o el paseo de Tomás y Valiente. La ampliación de esos usos ha provocado en los últimos años problemas inevitables. Hay que recordar que en las zonas de ocio también hay aparcamientos subterráneos muy importantes, lo que ha dado lugar a problemas de tráfico y de seguridad ciudadana para los que la autoridad portuaria no tiene recursos humanos ni técnicos, ni siquiera competencias legales para abordarlos. Ello provocó la firma de un convenio con el Ayuntamiento para que de alguna manera éste asuma esas competencias. Por tanto, nos encontramos con una situación contradictoria, con una situación que no es positiva desde el punto de vista de la eficacia. La autoridad portuaria está también tramitando una modificación del plan especial para homogeneizar el uso de la dársena interior del puerto. Nos encontramos, en definitiva, con que la autoridad portuaria de Alicante está teniendo que asumir funciones típicas y características de un ayuntamiento, que tienen poco que ver con las actividades propias para las que fueron creadas. Por tanto, parece que lo más lógico es que se arbitre un mecanismo para la integración urbana del puerto en la ciudad, que permita de manera ordenada, coordinada, justa y positiva abrir la ciudad de Alicante al mar.

Por todo ello se presenta la siguiente proposición no de ley que pretende, resumiendo a SS.SS. cada uno de los puntos que en ella figuran, lo siguiente. En primer lugar, que el Ministerio de Fomento inicie los trámites para desafectar la dársena interior del puerto de Alicante, salvo la lámina de agua, lógicamente, por su carácter eminentemente urbano. En segundo lugar, que el Ministerio de Fomento, una vez producida la desafección, enajene gratuitamente los terrenos de la dársena interior de la ciudad de Alicante representada desde luego, por su ayuntamiento. En tercer lugar, que se firme un convenio de cooperación con participación del Ministerio de Fomento, la Generalitat valenciana, el Ayuntamiento de Alicante y la autoridad portuaria, que garantice no sólo la desafección sino la posible enajenación de los terrenos citados e igualmente el compromiso de todas las administraciones en el posterior desarrollo de la actuación urbanística para el uso ciudadano. En cuarto lugar, que se incorpore a ese convenio una fórmula jurídico-administrativa que permita crear una entidad mixta de gestión con el fin de dar participación a la autoridad portuaria en los futuros ingresos económicos que el desarrollo urbanístico de la zona provoque, paliando así la merma económica que la desafección y enajenación pudiera provocarle en su previsión de ingresos. En quinto lugar, que se solicite a la autoridad portuaria de Alicante la elaboración de un plan de actuación para definir y valorar las actuaciones complementarias de traslado de instalaciones. En sexto lugar, que se constituya una comisión de seguimiento que asignará, programará y coordinará los

trabajos, estudios y proyectos necesarios para la tramitación y desarrollo de las actuaciones contenidas en el mencionado convenio, y que, lógicamente de nuevo esté presente en esa comisión el Ministerio de Fomento, la Generalitat valenciana, el Ayuntamiento de Alicante y la autoridad portuaria. Finalmente, en lo referente a la financiación se contempla en la proposición que cada Administración debe asumir el coste de redacción y ejecución de los proyectos que sean necesarios, en función de sus competencias y de los convenios que existan con otras administraciones o que se impulsen a partir de esta comisión de seguimiento que se pretende crear.

En consecuencia, pido a todos los grupos parlamentarios, pido a SS.SS. en nombre de Nueva Izquierda que aprueben esta proposición no de ley. Entendemos que es una proposición equilibrada que trata de dar satisfacción a todas las partes, una propuesta que se hace desde la racionalidad administrativa, una propuesta que es obviamente buena para la ciudad y el que sea algo bueno para una ciudad, en este caso para los ciudadanos y ciudadanas, debe ser el objetivo último que debe presidir la actuación de todas las administraciones. Estamos convencidos de que si hoy no se aprueba esta proposición no de ley en el futuro, con la forma que Nueva Izquierda propone ahora o con otra, acabará aprobándose, porque va a ser una sinrazón que una autoridad portuaria acabe comportándose como un ayuntamiento cuando ni dispone de los instrumentos legales ni está creada para ello. Por tanto, confiamos en obtener esta aprobación.

Adelantándome al trámite posterior y en aras de la brevedad, he de indicar que el Grupo Socialista ha presentado unas enmiendas que actualizan esta proposición, que fue registrada el 20 de febrero, y que la mejoran. Por tanto, no tenemos ningún problema sino que, todo lo contrario, vemos con satisfacción y agradecemos estas enmiendas y las asumimos.

El señor **PRESIDENTE**: Para la presentación de esa enmienda tiene la palabra el señor Beviá, Ruego que aunque queramos ganar tiempo mantengamos un poco las formas y dejemos que primero se expresen las enmiendas y luego su aceptación o rechazo.

Señor Beviá.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para defender una enmienda, como ya ha indicado el señor Alcaraz, a la proposición no de ley que él acaba de defender. Adelanto que nuestra enmienda no entra en contradicción con el texto de la proposición no de ley, sino que de alguna manera lo que hace es presentar unas modificaciones que la complementan y que la actualizan como el mismo señor Alcaraz ha dicho.

Insistiendo brevemente en las palabras iniciales del señor Alcaraz, es verdad que el puerto y la ciudad de Alicante han estado siempre íntimamente ligados, como los dos polos casi de una conjunción inseparable. Históricamente el puerto de Alicante ha sido el factor principal de evolución y desarrollo de la ciudad, ha servido de entrada y salida de mercancías, de hombres y de culturas, y ha significado un centro de acogida y de distribución no

solamente de los productos sino de las ideas que llegaban a sus muelles. En el breve recorrido histórico es verdad que el puerto de Alicante, a finales de la Edad Media, se dedica fundamentalmente al comercio entre el interior de la Península y el Mediterráneo; posteriormente con la presencia de genoveses, venecianos y luego británicos y franceses amplía su actuación y se incorpora a las rutas del comercio atlántico europeo y tal vez, frente a lo que se pensaba, la liberación de 1778 que permite a los puertos del Mediterráneo negociar con América, sin embargo, no incide mucho en el puerto de Alicante y pierde la ocasión de presentar alternativas renovadoras, por lo que en cierto modo está renunciando a ser una ciudad con puerto para ser más bien un puerto en la ciudad, para ser un puerto urbano. Así, gradualmente se produce ese proceso cruzado al que aludía el señor Alcaraz. Es decir que el puerto, que es un elemento dinamizador y clave de la ciudad, pasa a perder competitividad y la ciudad se va especializando los servicios. Por tanto, el puerto de Alicante ha de ser un servicio más, pero eso no indica que deba cercenar posibilidades de otro tipo, como las comerciales o turísticas, incidiendo en el puerto como de escala de cruceros.

La situación actual, como la ha planteado el señor Alcaraz, es que el muelle de levante y el muelle de poniente, al margen del procedimiento que se ha seguido, se están convirtiendo en zona urbana, fuera de todo servicio portuario y, por tanto, debe estar integrado a la ciudad. De hecho, cualquiera que acude al puerto ve que ya no está al costado de Alicante sino que se ha metido en la ciudad. En consecuencia, están realizando en todo ese entorno que rodea la dársena interior una serie de actividades que nada tienen que ver con las zonas de servicio del puerto, que son actividades urbanas y, por tanto, zonas urbanas. En aplicación del artículo 31, apartado 4, de la Ley de puertos, todos los bienes de dominio público que no sean precisos para el cumplimiento de sus fines serán desafectados y se incorporarán al patrimonio del puerto, que podrá proceder a su enajenación o permuta. La iniciativa del señor Alcaraz indica que se ha enajenado gratuitamente, o sea, que se ha cedido a la ciudad de Alicante. Existe una contradicción en este momento, muy bien planteada por el señor Alcaraz, ya que la autoridad portuaria tiene que hacer frente a algo para lo que no tiene competencia y que de alguna manera está rompiendo la estructura unitaria de la ciudad. Es decir, aparece casi como un ensayo de alcalde dentro de otra ciudad que tiene a su vez su propio alcalde, es decir, rompe el plan especial de ordenación urbana a través del plan especial del puerto y las modificaciones que pretenden.

Con la enmienda que presentamos nosotros complementamos algunos aspectos. En primer lugar, entendemos que lo que debe ser desafectado, de acuerdo con el plan especial del puerto, no es solamente la dársena interior, los sectores 1 y 6, el muelle de levante y el muelle de poniente, sino también los terrenos que próximamente van a ser liberados por el traslado de los depósitos de Campsa (para entendernos más fácilmente el sector 2 del plan especial) en todas aquellas partes que no sean destinadas a actividades portuarias. Fundamentalmente pedi-

mos que el apartado 4 se suprima. ¿Por qué solicitamos que se suprima un apartado que trata de crear una comisión mixta de gestión para dar participación a la autoridad portuaria en los futuros ingresos económicos que el desarrollo urbanístico de esta zona provoque? Yo plantearía otra pregunta: ¿Por qué el tratamiento que se va a dar al puerto de Alicante ha de ser distinto del que se ha acordado para el puerto de Valencia en un convenio de cooperación firmado entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y la autoridad portuaria? Es un convenio firmado el 14 de octubre de 1997 cuyo primer objetivo es, exactamente como en esta iniciativa, promover la mejora de la integración urbana del puerto y aprovechar para la ciudad los espacios urbanos que puedan crearse a partir de suelos no necesarios para usos portuarios. Todo ese proyecto, denominado balcón al mar, pasará como propiedad al Ayuntamiento de Valencia. Será acaso —si no es favorable el voto del Partido Popular a esta iniciativa— que cuando se firma el convenio de Valencia lo que en realidad se está haciendo es un dibujo en el aire y se posponen las obras, que no se sabe cuándo se van a hacer. En la cláusula 3 de ese convenio se dice que para la ejecución de un proyecto concreto, a cargo del Ministerio de Fomento, el acceso ferroviario al puerto de Valencia habrá de estar terminado en el año 1999. Para ello en los presupuestos de 1998 se consignaban, en el programa plurianual, 1.500 millones para invertir en 1999. Pero llega el proyecto de presupuestos para 1999 y esos 1.500 millones para el acceso ferroviario al puerto de Valencia quedan reducidos a 200 y una obra que según el convenio tenía que terminarse en 1999, según el programa plurianual que figura en los presupuestos de 1999 se prolonga hasta el del año 2001. Esto nos hace pensar que el convenio —todo eso del balcón al mar de la ciudad de Valencia, que son unas palabras preciosas, es una ventana dibujada en el aire— se firma alegremente porque no se tiene ninguna intención de realizar. Por el contrario, en el caso del puerto de Alicante —cuando el muelle de levante ya se ha incorporado vitalmente a la ciudad y ha dejado al lado sus usos portuarios y el muelle de poniente está en trámite, pero muy rápido, de hacerlo— no habría motivos para posponer esa cesión y seguramente habrá más dificultades para que esta propuesta salga adelante. Hay otras enmiendas que no quieren reducir el convenio con el puerto de Alicante, el convenio que se solicita en la iniciativa de Nueva Izquierda, al no querer limitar a un uso urbano exclusivamente el puerto, sino que se amplía, exactamente igual que se hizo en el convenio con el puerto de Valencia, a promover aquellos aspectos comerciales que el puerto de Alicante puede desarrollar.

En consecuencia, esta es la enmienda que defendemos y que confiamos que sea aprobada por todos los grupos. Que el Partido Popular no la acepte sería difícil de explicar en Alicante, como en toda la Comunidad valenciana, porque de hecho sólo se firman aquellos convenios que se sabe que no se van a cumplir, sólo se firman aquellos convenios que son mera y simple publicidad y cuando hay un convenio sobre un hecho real, que está ahí, se niega a conceder a los alicantinos aquello que están viviendo como un elemento más de la ciudad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Díaz de la Lastra.

La señora **DÍAZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: Señor presidente, tengo que decir que comparto, como no podía ser de otra manera, las excelencias del puerto y de la ciudad de Alicante, que ha comentado el señor Alcaraz, pero quisiera referirme a una serie de leyes que quizá nos sitúen en el centro de lo que es el ojo del huracán. El artículo 149.20 de la Constitución española establece que el Estado tiene competencia exclusiva sobre los puertos de interés general, y el artículo 148 dispone que las comunidades autónomas podrán asumir competencias en los puertos de refugio, los deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales. No dice nada de los ayuntamientos. El artículo 3.6 de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante dispone que los puertos comerciales que dependan de la Administración del Estado integrarán en la unidad de su gestión los espacios y dársenas pesqueras, así como los espacios destinados a usos náutico-deportivos situados dentro de su zona de servicio. Asimismo, podrán incluir en su ámbito espacios destinados a otras actividades no comerciales cuando éstas tengan carácter complementarlo de la actividad esencial o equipamientos culturales, recreativos, siempre que no se perjudique globalmente el desarrollo de las operaciones del tráfico portuario. Para ceder espacios al ayuntamiento, previamente —y aquí se ha dicho— habría que desafectarlos del dominio público portuario, y para ello es preciso declarar la innecesariedad de los mismos por el consejo de administración, incorporándolos después al patrimonio de la autoridad portuaria, pudiendo proceder seguidamente a su enajenación o permuta, según dice el artículo 49 de la Ley de puertos, denominado régimen patrimonial. Si su valor supera los 500 millones y es inferior a 3.000, su enajenación debería ser autorizada además por Puertos del Estado y, si fuera superior a esa cifra, por el Gobierno. Como puede comprobarse, la Ley de puertos únicamente autoriza la enajenación o permuta, y la base legal para una cesión gratuita probablemente habría que buscarla en la Ley de patrimonio.

De lo anteriormente expuesto, cabría preguntarse: ¿cómo se puede declarar innecesaria para la autoridad portuaria una área productiva como es la zona lúdico-deportiva de que se trata, donde hay otorgada una concesión? Hay que tener en cuenta el peso específico que tienen las concesiones en los ingresos de la autoridad portuaria, superior al 34 por ciento de su volumen de negocio. Es preciso destacar que las actividades complementarias generan recursos que el puerto puede emplear en desarrollar otros espacios estrictamente portuarios. Los puertos de interés general, por el principio de autonomía financiera, no reciben consignaciones de los Presupuestos Generales del Estado, lo que ayuda a la contención del gasto público y obliga a las autoridades portuarias a mantener un equilibrio entre la demanda de servicios portuarios y la oferta de infraestructuras. La cesión de espacios por los que el puerto obtiene ingresos haría que fuera menos competitivo, lo que redundaría en

su perjuicio y en el de la zona de influencia y, en consecuencia, se produciría un perjuicio para la ciudad.

Igualmente, se puede señalar que el carácter urbano de un puerto no obliga, en absoluto, a desafectar las dársenas que están en contacto con la ciudad, ya que ello supondría renunciar a la actividad comercial en gran número de puertos no sólo españoles, sino también en el ámbito de la Unión Europea. La existencia de puertos urbanos sí demanda una adecuada política de relaciones puerto/ciudad, lo que, sin lugar a dudas, se está llevando a cabo por parte de la autoridad portuaria de Alicante. Concretamente, la redacción de los planes especiales es consensuada con la Generalidad y el ayuntamiento, y una prueba muy clara del buen entendimiento que existe entre el puerto y la ciudad se ha puesto de manifiesto recientemente con la modificación del actual Plan especial. Por dejar una mínima salida, podría señalarse que quizá cuando se redacte el Plan de usos del puerto podría ser momento de ver si hay espacios que le resulten innecesarios.

Por otro lado, la colaboración entre el ayuntamiento y la autoridad portuaria a la que se alude —hablo de la proposición del señor Alcaraz— se refería a períodos punta de afluencia de público y únicamente se trataba de regular el tráfico no en la propia dársena, sino en los accesos a la misma, en la denominada plaza del Puerto. El problema, como bien saben el señor Alcaraz y el señor Beviá, ha quedado resuelto con la instalación de una isleta para el giro de los vehículos y la sincronización de los semáforos. Hay que destacar que la autoridad portuaria tiene su propio servicio de grúa para retirada de vehículos mal estacionados, lo que también ayuda a dar mayor fluidez al tráfico. Siguiendo el razonamiento que hace el señor Alcaraz en cuanto al tráfico, podría llegarse a la conclusión de que si la instalación de una gran superficie o un multicentro produce problemas de tráfico y tiene que intervenir la policía municipal, eso significaría que es el ayuntamiento el que debe gestionar dichos centros.

Respecto a la enmienda del señor Beviá, diría que todavía va más allá que la que presenta Nueva Izquierda. En su enmienda se habla de que es necesaria la integración urbana, la integración del puerto en la ciudad y yo creo que el puerto de Alicante es precisamente un ejemplo claro para todos los demás puertos del territorio nacional en lo que supone esa integración, que se dio de una manera natural y, más tarde, con la cesión de uso que se hizo de la entrada, del nuevo acceso al puerto, se ha visto claramente. El señor Beviá pide un compromiso para que haya un incremento de actividades, un aumento de competitividad, pero el señor Beviá sabe —ha sido motivo de discusión en sede parlamentaria, no solamente en el Senado, sino en comparecencias, en preguntas, en la Comisión del Tribunal de Cuentas e incluso en esta misma Comisión de Infraestructuras— que si se analiza el incremento de actividades se ve que las actividades comerciales, las actividades de crucero y los resultados económicos han experimentado un aumento muy positivo. La postura del señor Alcaraz me extraña menos, quizá no hay vocación de gobierno y se presta un poco a la demagogia, pero me extraña sobremanera la postura del Partido Socialista, porque —y tengo que recordar

aquí que he sido concejala del Ayuntamiento de Alicante durante 13 años— tanto el Alcalde, José Luis Lasaleta, como el señor Luna, como la autoridad portuaria, el señor Cuesta, nunca se había manifestado en el sentido que ahora pretende el Partido Socialista.

Aquí se ha hecho referencia al puerto de Valencia y al convenio que se firmó con el ayuntamiento en lo que se refiere al Balcón del Mar. Aunque no hay contrapartida económica del ayuntamiento por la cesión de terrenos, considerados por esta autoridad portuaria como de uso marginal, no supone detrimento en sus ingresos, ya que las concesiones como Temasa o Remolcadores Trasmediterránea se van a trasladar a otros lugares más idóneos y, en último caso, costeándose la propia empresa la nueva estación marítima. También se ceden unos tinglados que el puerto ya no usaba. El ayuntamiento, por la cesión de esos terrenos, apoya al puerto en tres proyectos: el acceso ferroviario, el acceso norte y la ZAL, y en este último es muy importante la actuación del mismo. El puente de los transversales se hará con fondos de la Generalidad y el ayuntamiento convocará concursos de ideas, llevará a cabo la ordenación urbanística y, en general, ayudará a la autoridad portuaria a la consecución de estos tres objetivos señalados, que dependen de él. Desde luego, tengo que decirle que hay una coordinación extrema entre el puerto y el Ayuntamiento de Alicante. Hay que recordar que en el consejo de administración, aparte de agentes sociales y de instituciones, está el propio alcalde de la ciudad de Alicante y, desde nuestro punto de vista, la propuesta del Grupo Mixto haría menos competitivo el puerto de Alicante, con efectos nocivos para el tejido económico y social de la zona de influencia y muy concretamente de Alicante y su entorno próximo. Nosotros pensamos que el ciudadano de a pie en este momento no sabe quién tiene la titularidad; disfruta perfectamente de todas las instalaciones del puerto, en un momento dado, se subsanaron los problemas de tráfico a los que aludía el señor Alcaraz, y los problemas de limpieza, se está utilizando el puerto por la ciudad de Alicante, que se considera parte de la ciudad, y no vemos ningún efecto positivo en la proposición no de ley ni en la enmienda que presenta el señor Beviá, que todavía va más allá y que, como digo, considero un cambio de postura radical respecto a las mantenidas por compañeros suyos, no sólo por la autoridad portuaria, sino por los propios regidores de la ciudad de Alicante en la época de Gobierno socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Alcaraz, tiene la palabra a los solos efectos de decir si acepta o no las enmiendas presentadas.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Señor presidente, he sido aludido de manera impropia.

El señor **PRESIDENTE**: Ciertamente, ha habido una alusión de la señora Díez de la Lastra y, para esa responder a esa alusión concreta, tiene un minuto.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Lamento la intervención de la señora Díez de la Lastra, porque no es su estilo acusar de demagogia a aquel que defiende posiciones

distintas a las que mantiene el Partido Popular. Me parece que la señora Díez de la Lastra —algo impropio en ella— se deja llevar por la prepotencia que su partido está mostrando en Alicante y en la Comunidad Valenciana y le rogaría que en el futuro pudiéramos llegar a acuerdos, a conversaciones civilizadas por el bien de la ciudad; igual que yo no critico sin más su posición, aunque discrepo profundamente de los argumentos que ha dado, le rogaría que en el futuro, insisto, por el bien de Alicante, pasión que compartimos los dos, sea más moderada en sus intervenciones.

En cuanto al otro tema, como ya he dicho anteriormente, acepto las enmiendas presentadas por el Grupo Socialista.

— **RELATIVA AL ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA N-330 EN SU TRAMO LOS SANTOS (RINCÓN DE ADEMÚZ, PROVINCIA DE VALENCIA) A TERUEL. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000955.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley.

Quiero pedir —no sólo para esta proposición no de ley, sino también para las restantes— que, respetando el tiempo necesario para que cada uno de los intervinientes desarrolle perfectamente su argumentación —eso por encima de todo—, se eviten en lo posible reiteraciones, con lo que podríamos ir más rápido en la visión del orden del día.

Este punto quinto del orden del día es la proposición no de ley relativa al acondicionamiento de la carretera N-330, en su tramo Los Santos (Rincón de Ademuz, provincia de Valencia) a Teruel, que presenta el Grupo Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Lo primero que quiero manifestar es que he repartido a todos los grupos parlamentarios, también al señor presidente, tres mapas que creo ilustrarán lo que quiero decir en mi intervención y ayudarán seguramente a comprender mejor la petición que hace el Grupo Socialista a quienes no son de Teruel y no conocen, porque no tienen por qué, el tramo de carretera del que voy a hablar a continuación.

Señor presidente, quiero decir que la alarma ha cundido en mi corazón cuando he comprobado que ninguno de los diputados turolenses del Partido Popular estaban presentes en la Comisión. Ha cundido la alarma en mi corazón y al final he visto que ese mal augurio se va a confirmar por el voto negativo del Partido Popular a mi proposición. Suele ser así, cuando hay que dar malas noticias, lo hace quien no es del territorio y, cuando las noticias son buenas, las da quien es del territorio; en este caso, dar la mala noticia le ha tocado a don Gerardo Camps, a quien yo saludo amablemente. Comprendo su posición, pero de entrada yo anuncio ya formalmente —lo haré después personalmente— que voy a invitar a don Gerardo Camps a venir un fin de semana a Teruel —le trataré como a un hermano, se lo aseguro— para que vea

in situ el tramo de carretera del que le voy a hablar ahora, lo conozca y comprenda mi preocupación porque se rechace hoy esta propuesta. Pero no se alarme, señor Camps, que también voy a llevarle a Albarracín y a más sitios para que vea usted las maravillas de la sierra y de la ciudad y le voy a invitar a comer y a cenar la comida tradicional de Teruel. Así pues, le invito el fin de semana que usted quiera.

Señor presidente, la N-330 une el Rincón de Ademuz con Teruel, la 420 es la carretera que une Córdoba con Tarragona y en el tramo del que hablamos se unen las dos, están superpuestas. Esto lo digo a efectos de que podamos situarnos en la cuestión. Pues bien, la N-420 une Cuenca con Teruel y es el acceso natural entre Aragón del sur, Castilla-La Mancha, Andalucía y el suroeste español. El tramo Teruel-Los Santos es un trazado anterior al Plan de carreteras de 1984 y 1991 y está en muy mal estado, ya que carece de arcones y la calzada de rodadura está compuesta por una capa de lechada bituminosa sobre tratamientos superficiales con gravilla que son muy antiguos, por lo que este tramo de carreteras, señorías, no tiene ni un solo gramo de aglomerado en caliente, siendo probablemente en este momento uno de los poquitos tramos sin acondicionar que quedan en todo el territorio nacional. Esta obra quedó retrasada con el Gobierno socialista, quiero empezar por reconocer eso, repito que quedó retrasada con el Gobierno socialista, pero no se paró, quiero decir que no se ignora, se retrasó. Fue la única obra en toda la provincia de Teruel que se retrasó, pero no se ignoró, porque se fueron haciendo los estudios de impacto ambiental, los estudios de trazado y el correspondiente proyecto. Y digo que reconozco que se retrasó por el Gobierno socialista, porque espero de la inteligencia del señor Camps, que me consta que la tiene, que no recurra al latiguillo de que hemos tenido 13 años para hacerlo y que no lo hicimos, porque, efectivamente, es así, pero es que hicimos muchas otras cosas. Ya no queda ni una sola carretera en Teruel, excepto una, que ya conocemos todos que es por un problema de contratación, que esté sin acondicionar.

Lo que quiero decir con todo esto es que el tramo en cuestión está contemplado en el programa de actuaciones prioritarias de carreteras, el Papca, en el punto 423, acondicionamientos, página 18. Es un tramo que en el programa de actuaciones prioritarias de carreteras ya se contempla y, por tanto, no estamos hablando de una entelequia. Por otra parte, el Plan director de infraestructuras, que fue aprobado en esta Cámara, contempla esta carretera como vía de conexión entre el oeste y el suroeste de la Península con el noroeste y Francia, apoyándose en la autovía Sagunto-Teruel-Zaragoza-Somport. Aquí se ve —y ahora pueden mirar ustedes el mapa número tres que les he entregado— que, efectivamente, se contempla en el PDI como una vía de conexión. Así pues, el Plan director de infraestructuras, que fue aprobado por esta Cámara, pero además redactado por técnicos de reconocida competencia en la materia, ya contemplaba este tramo y, por tanto, le daba la importancia que yo creo que tiene y que debe tener.

El tramo Cuenca, límite con la provincia de Valencia, en el Rincón de Ademuz, se acondicionó hace ya varios años. Se ha terminado el acondicionamiento de la N-330

hasta Torre Baja y ya ha sido inaugurado —y vean, por favor, el mapa número uno que les he entregado— este tramo de la N-330 que va desde Ademuz hasta Torre Baja. Se ha realizado en esta zona un impresionante viaducto, el más grande que existe en las comunidades autónomas de Valencia y Aragón, una obra realmente impresionante, y en cuanto al tramo límite con la provincia de Cuenca hasta Los Santos, ubicado en la N-420, éste está prácticamente acabado y los vehículos ya circulan por el nuevo trazado. Estos dos trazados que ya están acabados, repito, con un impresionante viaducto que se ha construido, son los que figuran en el mapa número uno con el trazado azul; esta «y» invertida en color azul son estos dos tramos que están ya realizados, el que viene de Cuenca, que es el que está prácticamente horizontal, y el que viene de Ademuz, que está en vertical, se lo digo para que se vayan situando.

Por esto, el tramo Teruel-Los Santos, objeto de esta proposición no de ley, se ha convertido en un cuello de botella peligroso. Ustedes pueden comprobar que la zona de color verde es el cuello de botella del que estoy hablando y es el tramo que estoy solicitando que se pueda licitar de manera inmediata. Se trata, como puede verse en este mapa número uno, de una «y» invertida, como les decía. No es, por tanto, una infraestructura nueva la que estamos solicitando, sino un acondicionamiento, y esto creo que es importante resaltarlo, y tampoco, señorías, es un problema de prioridades. Si no se hace esto, será una desidia intolerable y verán por qué. El proyecto técnico fue aprobado definitivamente el 30 de julio de 1997, señorías, hace casi año y medio, tras haber pasado el trámite de información pública a causa de la inclusión de las variantes de Libros? y Mar de Jacinto?, es decir, está todo absolutamente terminado. El presupuesto es de 4.300 millones de pesetas y la traza es de una longitud de 34,240 kilómetros, suponiendo una reducción de unos 2 kilómetros respecto al trazado actual. Tiene un tráfico intenso de camiones pesados a causa del transporte de caolines desde las minas del río Deva hasta la estación de Renfe de Teruel y les aseguro que es una zona peligrosísima. Yo la recorría en bicicleta con cierta frecuencia y he renunciado ya a pasar por allí porque el riesgo es enorme. Los camiones que vienen desde el río Deva, que hacen prácticamente todo el recorrido desde las minas de caolín, tienen unos remolques impresionantes, de 16 metros, y en la mayoría de las curvas invaden la calzada izquierda porque no tienen espacio para pasar si no lo hacen así. No estoy haciendo demagogia, se lo aseguro; el señor Camps va a poderlo comprobar personalmente, porque estoy seguro que va a aceptar mi invitación y lo van a comprobar todos ustedes, si quieren venir.

Les quiero comentar también que han sido rechazadas sendas enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado, una del Partido Socialista, la 263, con una dotación de 100 millones de pesetas, con la que pretendíamos que por lo menos se pudiera contratar ya la carretera, y otra del propio Partido Popular. El Partido Popular tenía una enmienda, la 1462, que dotaba con 500 millones de pesetas a esta carretera y el propio Partido Popular la rechazó. ¿Por qué? Seguramente porque la enmienda la

generó don Antonio Serrano, el diputado del PAR por Zaragoza, que forma parte del Grupo Parlamentario Popular. Pero el caso es que las dos han sido rechazadas y, por lo tanto, en este momento no hay consignación presupuestaria. Esto lo sabemos y yo creo que eso el señor Camps lo va a aducir como argumento, pero de lo que se trata es de que se consigne y de que se pueda hacer.

No puede haber, señorías, por tanto, ninguna razón de tipo político, técnico o económico que justifique el abandono de esta carretera. Teniendo como tiene terminados todos los tramites previos a la contratación y pudiéndose contratar mañana mismo si se desea, nadie podría entender que se negara lo que pido en esta proposición no de ley, que se liciten las obras de forma inmediata. Señorías, no es comprensible que permitamos semejante aberración, que es que toda la carretera desde Cuenca y Valencia por el rincón de Ademuz esté acondicionada, excepto 34 kilómetros que llegan a Teruel, un cuello de botella impresionante, peligrosísimo. Todos los trámites necesarios están terminados y se puede contratar mañana mismo si se quiere; sin embargo, el Gobierno, el Partido Popular se niega a hacerlo. Sinceramente, no podemos entenderlo y no puedo entender que los dos diputados del Partido Popular por Teruel estén ausentes en este momento en esta Comisión y no se hayan preocupado, creo yo, de defender para nada esta posición, que no tiene que ser la del Partido Socialista.

Termino, señor presidente. Se ha aprobado para el año que viene, mediante un acuerdo interno entre el propio Grupo Popular y el PAR, una consignación presupuestaria para la variante de Alcañiz. La variante de Alcañiz, señorías, es muy necesaria. Yo me felicito de que el Grupo Popular haya dado vía libre a esa variante, pero les anuncio ya que el año que viene ni un solo duro de los 300 millones que se han asignado a esa variante se podrá gastar. ¿Y saben por qué? Porque no hay hecho ni un solo papel y los que sabemos un poquito de esto —yo poquito sé, pero algo sé—, sabemos que el año que viene, como no hay en este momento ni un papel, no se podrá gastar ni una peseta de ese dinero. No sabemos a dónde ira a parar, pero ya tenemos experiencias en Teruel al respecto. Yo sólo les pido una cosa, que cuando estemos a mediados del año que viene y ustedes comprueben que yo tengo razón, que no se va a poder gastar ese dinero, que, por favor, cojan dicho dinero, lo trasladen a esta carretera, le den una consignación presupuestaria y la contraten, porque es lo único que necesita, una sola peseta para poderla contratar.

Señor presidente, nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero decirle, como presidente de la Comisión, que le agradezco y le felicito por esta idea de repartir al presidente y a los diputados estos mapas que nos han permitido seguir su intervención con muchísima más atención y, desde luego, con más provecho.

¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

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

El señor **CAMPS DEVESA**: Gracias, señor presidente, por facilitarme esta intervención, debidamente anunciada ya por el portavoz del Grupo Socialista. Además, lo hago de una manera distinta a como he sido citado, toda vez que represento de modo suficientemente explícito y debido a mis compañeros de grupo de la provincia de Teruel, en una discusión que creo que también afecta —porque no creo en las infraestructuras que van de ningún sitio a ninguna parte, que las hay, no hechas por este Gobierno— a la provincia por la que soy diputado, la de Valencia.

Como muy bien ha expresado S.S. esa carretera, en la que se superponen las dos nacionales enlaza con el Rincón de Ademuz, que es una zona periférica de la provincia a la que pertenece mi circunscripción.

Por otro lado, estaré encantado de aceptar la invitación que me ha hecho el señor Torres Sahuquillo, porque sabe de mi afición, compartida con él, al deporte de la bicicleta y sería de todo punto procedente que recorriéramos la vía a la que ha hecho mención S. S., disfrutando también —sabe que usted y yo defendemos la seguridad vial en la carretera para los ciclistas— del paisaje, y acepto hasta sus invitaciones de tipo culinario. Le puedo asegurar que, después de haber veraneado durante muchos años en el mesón El Gallo de Albarracín y de haber visitado en innumerables ocasiones fiestas como la de Tramacastilla, hasta puedo invitar a cenar al señor Torres Sahuquillo a la ciudad de Bronchales, en la que tengo muy buenos amigos, lo cual le demostrará que no me es en absoluto desconocida ni la zona de que estamos hablando ni los pueblos a los que ha hecho mención S. S. con anterioridad.

En primer lugar, quiero dejar una cosa clara y sentada, que el Partido Popular no está en modo alguno en contra de un proyecto que fue aprobado por el propio Gobierno del Partido Popular. Evidentemente el proyecto existe —lo ha reconocido S.S.—, ha acertado con la fecha, 30 de julio de 1997, pero no con el presupuesto que son 302 millones más de los que ha citado S. S., y además fue aprobado por un Gobierno del Partido Popular —y entiéndamelo en positivo— debido al atraso de un gobierno anterior que no fue capaz de acelerar esos trámites hasta donde se aceleraron con el Gobierno del Partido Popular. También dice S.S., y con razón, que no hay consignación o disponibilidad presupuestaria, pero ello no quiere decir que no se esté de acuerdo con un proyecto aprobado y en que se tenga que llevar a la práctica, pero S.S. sabe también, como todos los miembros de esta Comisión, que en materia de infraestructuras siempre tiene que haber unas ciertas prioridades en materia presupuestaria, y más con los últimos presupuestos que ha habido en esta materia, de todo punto austeros, para ir llevando a cabo obras como la que estamos discutiendo en este momento.

Por tanto, dejando sentado que el proyecto es compartido por el Gobierno del Partido Popular, y, si me lo permite S. S., por los diputados del Partido Popular, y en concreto por los diputados del Partido Popular por la provincia de Teruel, habrá que esperar a tener la disponibilidad presupuestaria suficiente para que pueda realizarse de la forma debida. En los estupendos mapas

que han sido facilitados tanto a la Presidencia de la Comisión como a los diputados, usted ha pintado las infraestructuras que ya están acondicionadas, que son justamente las que unen la carretera con el tramo que afecta a mi circunscripción provincial, al Rincón de Ademuz, pero ha obviado S.S. decir cuándo han sido realizadas esas obras y el coste de las mismas. Lo da por hecho como si fuera algo que ya estuviera realizado desde hace mucho tiempo, y que podía llevar mucho tiempo pintado en el mapa, pero S.S. sabe, repito, aunque lo ha obviado, que justamente el tramo de Manzaneruela a Torre Baja, es decir, el que une el punto donde S.S. inicia el proyecto de conexión con Teruel con esa misma N-330, fue inaugurado en junio del año pasado, se gastaron más de 3.000 millones de pesetas y se eliminaron nada menos que 313 curvas, y eso es lo que va a posibilitar que posteriormente se pueda unir Teruel con otra infraestructura viaria que permita la circulación tanto de tráfico pesado como de turismo. Reitero, en este caso se trata de una zona de turismo interior que creo que valdría la pena que no sólo visitáramos usted y yo, señor Torres Sahuquillo, sino la mayoría de los diputados de esta Comisión. Es necesario que esas vías estén unidas entre ellas y por ello tiene sentido que esto se realice cuando se hayan llevado a cabo las obras de infraestructura necesarias para conectarla con el resto de las nacionales. Además, esto se ha producido en una fecha no tan lejana en el tiempo, ya que estamos hablando de junio de este año, y se están produciendo inversiones millonarias para poder acometer el resto de las infraestructuras, entre las que se encuentra la que S.S. ha mencionado.

Por ello, no podemos compartir en la literalidad su proposición no de ley cuando habla de realizarlo de forma inmediata, aunque compartimos en su conjunto el proyecto de realizar esa conexión de Teruel con la N-330 y con la N-420.

Por ello, al igual que ha hecho S.S., en el momento en que exista esa disponibilidad presupuestaria que permita acometerlo —como ha dicho muy bien S.S. ya están todos los papeles, dicho en un término más llano—, invito también al Grupo Parlamentario Socialista para que, entonces, seamos capaces de ponernos de acuerdo para impulsar de la manera que merece esa vía y que posteriormente S.S. y yo podamos recorrerla en bicicleta y sin peligro alguno, que es lo que espero.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE ADOpte LAS MEDIDAS NECESARIAS Y URGENTES PARA EXIGIR AL MINISTERIO DE FOMENTO QUE CUMPLA LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS TANTO POR ESTE MINISTERIO COMO POR EL AYUNTAMIENTO DE GETAFE Y LA COMUNIDAD DE MADRID, EN RELACIÓN CON EL ENTERRAMIENTO DE LAS VÍAS DE LA LÍNEA C-4 DE LA RED DE CERCANÍAS DE MADRID, A SU PASO POR GETAFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001030.)**

— **SOBRE EL CUMPLIMIENTO POR EL GOBIERNO DE LOS COMPROMISOS ASUMIDOS PARA EL SOTERRAMIENTO DE LA LÍNEA FÉRREA A SU PASO POR GETAFE (MADRID). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001116.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las siguientes proposiciones, las números 6 y 7, que se verán conjuntamente. En la número 6 se insta al Gobierno a que se adopten las medidas necesarias y urgentes para exigir al Ministerio de Fomento que cumpla los compromisos adquiridos tanto por este Ministerio como por el Ayuntamiento de Getafe y la Comunidad de Madrid, en relación con el enterramiento de las vías de la línea C-4 de la red de cercanías de Madrid a su paso por Getafe. Esta proposición la ha presentado el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

El Grupo Parlamentario Mixto ha presentado otra proposición sobre el cumplimiento por el Gobierno de los compromisos asumidos para el soterramiento de la línea férrea a su paso por Getafe (Madrid). Esta proposición ha sido presentada por el señor Alcaraz, de Nueva Izquierda.

Para la primera de las dos proposiciones no de ley que vamos a tratar conjuntamente, tiene, en primer lugar, la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, la señora Sabanes.

La señora **SABANES NADAL**: Voy a intervenir para defender esta proposición no de ley que trata básicamente del soterramiento de la línea férrea en su red de cercanías y a su paso por Getafe. La casualidad, y sólo la casualidad, hace que hoy los convenios del Ministerio de Fomento con Madrid sean de gran actualidad gracias al proyecto estrella que el ministro de Fomento ha anunciado, junto con el alcalde de Madrid, sobre las autopistas subterráneas de peaje, por cierto proyecto no pedido y nada sentido en la comunidad y en la ciudad de Madrid.

El Ministerio y el ministro de Fomento, a nuestro modo de ver, deberían abandonar tanta veleidad y plantearse seriamente cumplir los compromisos reales y firmes. Compromisos como el de su participación en el proyecto de integración de las infraestructuras ferroviarias de la línea de cercanías C-4 en el municipio de Getafe, proyecto al que estaba vinculado por la firma del convenio de 6 de febrero de 1996 y del que se retiró recientemente a través de una adenda al mismo convenio. También la necesidad de cumplimiento de sus compromisos en la participación e impulso de convenios para el enterramiento de las líneas de alta tensión, como ha mandatao este mismo Congreso.

Sin embargo, es obvio que el ministro de Fomento está más empeñado en establecer él mismo las prioridades, al margen de mandatos y al margen de compromisos adquiridos en esta Cámara. El incumplimiento del Ministerio de Fomento, no obstante, ha sido solventado provisionalmente por el Ayuntamiento en pleno de Getafe, que acordó garantizar el enterramiento buscando fórmulas financieras y económicas para poder llevar a cabo el proyecto con la Comunidad de Madrid, sin excluir, en ese

mismo acuerdo y en ningún caso, la exigencia permanente de que el ministro de Fomento cumpliera los compromisos contraídos en su día con el Ayuntamiento de Getafe. Éste es básicamente, el objeto de esta proposición no de ley.

Señorías, no debemos olvidar que la solución que se ha adoptado para asumir el proyecto no soluciona el problema y genera la necesidad de comprometer al ayuntamiento en costosas operaciones de endeudamiento. La situación mejoraría sustancialmente si el Ministerio de Fomento asumiera y cumpliera los compromisos.

El municipio de Getafe, situado en la zona sur de la región metropolitana de Madrid, se encuentra atravesado por dos líneas de cercanías, la C-3 y la C-4, así como las de largo recorrido. El crecimiento de este municipio tuvo como consecuencia que el trazado de estas líneas ferroviarias hayan quedado rodeadas por la trama urbana, y más específicamente el trazado de la línea de cercanías C-4. En su momento, el ayuntamiento, en su Plan general de ordenación urbana, planteó la posibilidad de desarrollar actuaciones urbanísticas tendentes a la integración de la infraestructura ferroviaria, mejorando así la estructura urbana del municipio. A su vez, y en su momento, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente formalizó propuestas en este sentido, y en este contexto fue en el que se formalizó el compromiso de financiación en terceras partes con los ayuntamientos.

El incumplimiento del hoy Ministerio de Fomento del compromiso asumido en su día sitúa al ayuntamiento en una posición de especial precariedad por lo que planteamos la reconsideración de la actitud del Ministerio de Fomento y el mantenimiento de sus compromisos adquiridos en 1996, compromisos que responden a necesidades planteadas y reiteradas por el conjunto de la ciudadanía, necesidades reales y largamente reivindicadas y no como otros proyectos que el Ministerio de Fomento establece en Madrid que no responden a ninguna necesidad y a ninguna reivindicación sentida de la ciudadanía.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida plantea hoy aquí que el Ministerio de Fomento reconsidere su posición y cumpla sus compromisos, formalizados en el convenio de 1996, para evitar dejar al ayuntamiento de Getafe, en una situación de especial precariedad, pues con la intención de solucionar el problema interviene en una operación que va a suponer, en último término, un coste y un endeudamiento difícilmente soportable por un ayuntamiento de las características del de Getafe.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Partido de Nueva Izquierda, del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra para defender su proposición no de ley el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Defenderé yo esta iniciativa, aunque está firmada por la diputada por Madrid, doña Cristina Almeida, que se encuentra fuera de España en una labor humanitaria, lo cual explica y justifica su no presencia en un tema por el que tenía especial interés.

La integración de las infraestructuras ferroviarias a los cascos urbanos es un problema que afecta, a Getafe y a otros muchos lugares de España. Hay que constatar que, desgraciadamente, el Ministerio de Fomento no tiene una planificación y, lo que es peor todavía, no tiene una voluntad política de abordar este problema que afecta a la calidad de vida de miles y miles, de decenas o centenares de miles de personas en toda España. Diríase que el Ministerio está más interesado en acciones faraónicas desde la perspectiva de un año electoral, por un lado, y de obtener beneficio privado, por otro, con independencia de que esas actuaciones sean prioritarias —que para nosotros muchas no lo son—, que en la mejora de la calidad de vida, que debería ser el primer criterio a seguir por este Ministerio.

Como ya ha dicho la señora Sabanés, el municipio de Getafe se encuentra dividido por el trazado ferroviario de la línea de cercanía C-4. En 1996, el Gobierno, a través del entonces ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, firmó con el Ayuntamiento de Getafe y el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid un convenio por el cual las tres administraciones se comprometían a cofinanciar diversas actuaciones para la integración de esta infraestructura ferroviaria en el casco urbano.

En ese convenio, cada una de las administraciones aportaría una tercera parte para el soterramiento de la línea férrea, lo cual parece un acuerdo equilibrado, ajustado y positivo, todo ello en los puntos kilométricos 13,200 a 16,200. Sin embargo, el Gobierno actual del Partido Popular no sólo ha dejado de realizar las consignaciones presupuestarias precisas, sino que incluso el Ministerio anunció su intención de no cumplir los compromisos asumidos, lo cual ha dado lugar a la lógica preocupación social y a la constitución de una plataforma vecinal que ha protagonizado movilizaciones y una recogida de firmas, incluso el propio Consejo de Gobierno de la comunidad autónoma ha llegado a tener que modificar su posición proponiendo una aportación del 50 por ciento del presupuesto necesario. Sin embargo, esa propuesta no es de recibo, no es ajustada a la realidad, ya que probablemente era sabido por el Consejo de Gobierno cuando hacía la propuesta, que la corporación de Getafe carecía de créditos suficientes salvo que se embarcara en costosas operaciones de endeudamiento que a medio plazo repercutirían en la vida de los ciudadanos y ciudadanas del municipio.

Por todo ello, el Ayuntamiento de Getafe, en sesión plenaria, solicitó la dimisión del titular del Ministerio de Fomento. A nuestro modo de ver es una actuación lógica respecto de quien no sólo incumple los compromisos en una acción insólita en un Gobierno serio, sino que incluso no ha aceptado reunirse con los responsables municipales para explicar los motivos que le han llevado a no participar en la financiación de las obras.

Es por ello que parece urgente que esta Cámara parlamentaria adopte una propuesta nítida, clara y contundente dirigiéndose al Ministerio para que modifique esta aberrante y nociva actitud. En este sentido, nuestra proposición no de ley pretende simplemente instar al Gobierno para que cumpla los compromisos adquiridos, algo que nunca habría que recordar a un gobierno demo-

crático, con el Ayuntamiento de Getafe y con la Comunidad Autónoma de Madrid para que de esta manera participe en la cuantía que le corresponde, una tercera parte, en la financiación de las obras necesarias de soterramiento de la vía C-4 de la red de cercanías, habilitando para ello los créditos suficientes e incluyendo esta previsión en futuros proyectos de Presupuestos Generales del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**)

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

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, la señora diputada García Hierro, que tiene que intervenir en este punto, llegará en dos minutos, porque está en otra Comisión. Si el Grupo Popular no tiene inconveniente en consumir su turno de explicación antes que nosotros, se lo agradecería mucho.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Señor presidente, precisamente en la Comisión en la que está interviniendo la señora García Hierro yo también tenía que intervenir, y no puedo estar en la Comisión Mixta de la Droga por estar aquí. Por tanto, pido que intervenga otro diputado del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Caldera, hemos esperado hasta el último momento, pero es el turno del Grupo Socialista y debe consumirse ahora.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Con toda brevedad me voy a sumar a los argumentos que han esgrimido la señora Sabanés y el señor Alcaraz, que comparto íntegramente, y que además se enmarcan en un modo de proceder del Ministerio de Fomento inaceptable, que venimos denunciando sistemáticamente en los debates, tanto en el análisis de la política sectorial o de las políticas concretas de este Ministerio como en sus repercusiones presupuestarias.

Consiste en comprometer continuamente inversiones que luego no tienen respaldo presupuestario, y el grave problema con que nos encontramos en esta iniciativa concreta del Ayuntamiento de Getafe se repite con otras, es decir, la imposibilidad material, vistos los Presupuestos Generales del Estado para el año 1999, de respaldo presupuestario para acometer iniciativas tan necesarias como ésta. En consecuencia, mi grupo parlamentario presentó enmiendas, que han sido rechazadas por la mayoría de esta Cámara, es decir, por el Partido Popular, que demuestra su nulo interés en cumplir aquello a lo que parecía haberse comprometido con anterioridad. No es ya el problema de que no se atiendan las necesidades existentes, en este caso para el desarrollo de este convenio, sino que incluso una vez realizado y comprometido con el ayuntamiento ni siquiera se le da un respaldo presupuestario ulterior.

Por tanto, nosotros vamos a votar favorablemente estas dos proposiciones no de ley y hacemos una llamada

de atención al rigor —se lo dije al señor ministro—, a la necesaria vinculación que debe existir entre compromiso y traducción presupuestaria e incluso, a nuestro juicio, entre proyectos que se incluyen en los anexos de inversiones reales y que luego tampoco se ejecutan. Una política presupuestaria rigurosa debería evitar este tipo de circunstancias, y desde luego los ciudadanos de Getafe merecen que se cumpla este compromiso. Votaremos favorablemente las dos proposiciones no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Caldera, por su disposición a intervenir en el turno de portavoz de su grupo.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Bardisa.

El señor **BARDISA JORDÁ**: En primer lugar, quiero decir que estén tranquilas SS.SS., porque el enterramiento de las vías del tren a su paso por Getafe se va a hacer. Están adjudicadas las obras por 7.049 millones de pesetas y se van a hacer gracias a la acción del Gobierno de la Comunidad de Madrid, que está presidido por el Partido Popular, y que es el que ha llevado la iniciativa del enterramiento de estas vías del tren. Por tanto, el problema fundamental, que es el enterramiento de las vías a su paso por Getafe, se va a solucionar, y va a participar el Partido Popular, el Gobierno del Partido Popular.

También hay que destacar que hay un convenio con el alcalde de Getafe, del Partido Socialista. En este sentido yo me siento un poco extrañado de la actitud del Grupo Socialista, puesto que por parte de su grupo municipal en el ayuntamiento de Getafe y su alcalde, de su partido, se está totalmente conforme con el acuerdo a que se ha llegado con el Gobierno del Partido Popular de financiar al 50 por ciento las obras de enterramiento de las vías del tren a su paso por Getafe, que están adjudicadas por 7.049 millones de pesetas, según acuerdo del Ayuntamiento de Getafe, con mayoría del Partido Socialista, y del Gobierno de la Comunidad de Madrid, del Partido Popular.

Por otro lado, no se puede decir que el Ministerio de Fomento ha incumplido ningún convenio, puesto que el mismo se firmó el 6 de febrero de 1996 por el anterior ministro de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, el presidente de la Comunidad de Madrid y el alcalde de Getafe. El citado convenio establecía que, en primer lugar, habría que redactar un anteproyecto para concretar la definición de la actuación, y posteriormente el proyecto, que debían ser redactados por el Ministerio. Por tanto, no se puede decir que se ha incumplido, y además es un convenio que fue firmado por el anterior ministro de Obras Públicas, justo unos meses antes de las últimas elecciones generales.

Hay que tener en cuenta el interés del Gobierno de la Comunidad de Madrid (que, como todos ustedes saben, es un Gobierno con mayoría absoluta del Partido Popular) por acometer de forma inmediata la ejecución de esta actuación, que en el fondo es eminentemente urbanística, por parte del Ministerio, que ha dado todo tipo de facilidades para que ambas administraciones se pongan de acuerdo.

La integración del ferrocarril no solamente a su paso por Getafe, sino por todos los núcleos urbanos, es un problema eminentemente urbanístico, que debe ser abordado en estrecha colaboración con todas las administraciones con competencia en esta materia, y fundamentalmente con las comunidades autónomas. Además, dado el gran número de peticiones existentes, el problema tiene una gran trascendencia económica que hace necesario establecer una priorización de las actuaciones y los mecanismos de ejecución, al margen de los fondos destinados a la modernización de toda la red ferroviaria nacional. En este sentido, el Ministerio de Fomento, por mandato del Senado, está elaborando un estudio específico donde se analiza esta problemática en su conjunto y que debe servir de base para un sosegado debate sobre esta cuestión.

Por tanto, señor presidente, el Grupo Popular va a votar negativamente ambas proposiciones no de ley, una presentada por Izquierda Unida y otra por Cristina Almeida, candidata, por cierto, a la Comunidad de Madrid (lamentamos mucho que no esté presente en esta Comisión defendiendo un tema importante para la Comunidad de Madrid), dejando clara la postura del Grupo Popular, dejando claro que las obras de enterramiento de las vías del tren se van a hacer, porque el Partido Popular está de acuerdo y además ha sido el que ha impulsado desde Madrid el enterramiento de estas vías.

Por último, el ministro de Fomento va a dar todas las facilidades. Además, nos alegra mucho que el ministro de Fomento, como ha dicho la señora Sabanés en su primera intervención, esté hoy con el alcalde de Madrid en la presentación de un importante proyecto para Madrid, que va a ser la construcción de 100 kilómetros de autopista de peaje subterránea, por cierto, con financiación totalmente privada y con 30.000 plazas de aparcamiento para la capital. Eso significa que tanto el alcalde de Madrid como el ministro de Fomento están mirando al futuro, al siglo XXI, y estoy seguro de que la señora Sabanés, cuando sea alcaldesa de Madrid o concejal del Ayuntamiento de Madrid —porque eso lo dirán los electores; de todas formas, yo le deseo mucha suerte en cualquiera de los dos cometidos que tenga—, siempre intentará defender los intereses de los ciudadanos madrileños.

Nada más, señor presidente. Vuelvo a reiterar la postura del Grupo Popular y decir que vamos a votar en contra, porque lo que se pide aquí es una cosa que ya se va a hacer con el consentimiento y la inversión de un Gobierno presidido por el Partido Popular. **(La señora García-Hierro Caraballo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Me pide la palabra la señora García-Hierro. ¿A qué efectos?

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: A efectos, señor presidente, abusando de su cortesía, de justificar que me he incorporado dos minutos tarde sobre lo que inicialmente era la previsión de esta Comisión. Estaba participando en otra reunión, lo lamento profundamente y quiero que conste en acta que es ajeno a mi voluntad no haber podido intervenir en este punto para haber manifestado la posición no sólo de mi grupo, que lo ha hecho perfectamente mi compañero, sino de los socialistas madrileños, porque me habría permitido poder

profundizar en cuáles son las razones por las cuales criticamos la falta de apoyo del Ministerio de Fomento a este proyecto. En cualquier caso, le agradezco que me permita que conste en acta que este es el motivo, aunque creo que la cortesía parlamentaria debiera reinar en esta Casa porque han sido dos minutos sobre la previsión lo que me he retrasado, por las razones que ya he dicho. No obstante, gracias por permitirme hacer uso de la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: En efecto, yo lo lamento también, porque a mí me gusta que todas las voces puedan expresarse, y cualquier voz que no se expresa es siempre una falta para todos los que tenemos que escucharla, pero son los procedimientos de la Comisión. También debo decir, aunque no sea una disculpa para la señora García-Hierro, que la velocidad que estamos imprimiendo, por acuerdo de todos, a la Comisión hace que a veces las previsiones no se cumplan exactamente.

En cuanto a las votaciones, votaremos a la vez las dos proposiciones no de ley si los dos grupos encuentran la posibilidad de hacer una propuesta conjunta. Si no, las votaríamos por separado.

— **SOBRE LLEGADA DE LA LÍNEA FERROVIARIA EUROMED HASTA ALMERÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001042.)**

— **SOBRE INCLUSIÓN EN EL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE LA CONEXIÓN DE ALMERÍA, A TRAVÉS DEL SERVICIO EUROMED, CON EL CORREDOR FERROVIARIO MURCIA-VALENCIA-BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001031.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a las proposiciones números 8 y 9, que vamos a discutir conjuntamente, sobre la llegada de la línea ferroviaria Euromed hasta Almería, del Grupo Socialista del Congreso, y sobre inclusión en el Plan director de infraestructuras de la conexión de Almería, a través del servicio Euromed, con el corredor ferroviario Murcia-Valencia-Barcelona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular.

Comenzando por la del Grupo Socialista, para su defensa tiene la palabra el señor García de Viana.

El señor **GARCÍA DE VIANA CÁRDENAS**: Hago la defensa de esta proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la conexión ferroviaria Murcia-Almería como continuación de la red de velocidad alta del arco mediterráneo y cabecera del futuro ferrocarril litoral andaluz. Es cierto que en el Plan director de infraestructuras de 1993/2007 no aparecía dicha conexión. De aparecer, sería innecesario el primer punto de nuestra proposición no de ley, que pide la inclusión de dicho tramo mediante la revisión del Plan director.

Se nos podrá decir, y se nos dirá, que es responsabilidad del Partido Socialista el que no aparezca, ya que fue quien lo redactó. Yo añadiría que esa responsabilidad es compartida porque, repasando el «Diario de Sesiones»

de aquel debate, en ningún momento el Partido Popular pidió su inclusión.

La prioridad de los almerienses en esas fechas eran otras, eran las conexiones por carretera, las autovías, y éstas se incluyeron, se proyectaron y se construyeron, si bien es cierto que quedan algunos tramos, como el de Adra-Motril, que viene apareciendo en los presupuestos de 1997, 1998, incluso los de 1999 que ahora mismo están en trámite parlamentario, pero con cantidades tan ridículas que no existe ni la menor esperanza de que sean licitados en el próximo año.

Una vez conseguidas las autovías, la necesidad de la inclusión del tramo Almería-Murcia, dentro del corredor mediterráneo de velocidad alta, es incuestionable. La prueba es que estamos debatiendo dos proposiciones no de ley, una del Grupo Socialista y otra del Grupo Popular, y existe otra del Grupo Federal de Izquierda Unida, pendiente de ser traída a esta Comisión, sobre la situación del transporte ferroviario en Andalucía donde, en la medida número 5, proponen la creación de la red Málaga-Motril-Adra-Almería-Murcia que, como podrán comprobar, tiene el mismo objetivo que las proposiciones que estamos debatiendo.

Existen razones de peso que son incuestionables. Las tres actividades económicas que forman la base del relanzamiento económico de la provincia de Almería —la agricultura, la industria del mármol y la piedra natural y el turismo— necesitan de forma prioritaria la creación de otra vía de salida de sus productos hacia el resto de España y hacia Europa y que, a la vez, esa vía sirva de incremento a una industria turística moderna, competitiva y perfectamente asentada en el litoral almeriense.

La autovía que enlaza la provincia de norte a sur es parte de la autovía del Mediterráneo y es la principal salida de los productos agrícolas y de los mármoles de la comarca de Macael, que se distribuyen por los mercados nacionales y europeos, pero la importancia y el incremento de la producción, como ahora veremos, hace necesario un ferrocarril con velocidad entre los 200 y 220 kilómetros/hora, que haga competitivo tanto el transporte de mercancías como el de pasajeros.

Los últimos datos de la campaña hortofructícola 1997-1998 en la provincia de Almería arrojan los siguientes datos: la producción ha sido superior a los 2.600.000 toneladas de frutas y hortalizas, de las cuales más de 900.000 toneladas han ido a la exportación, el 95 por ciento de las exportaciones tienen como destino la Unión Europea, destacando cuatro países: Alemania, Francia, Países Bajos y el Reino Unido. Las exportaciones se han incrementado en un 17,7 por ciento sobre la campaña 1996-1997. La balanza comercial arroja un saldo favorable de casi 59.000 millones de pesetas, con una tasa de cobertura de más del 447 por ciento.

En cuanto al mármol y a la piedra natural de la comarca de Macael, los datos correspondientes al año 1997 ascienden a 1.300.000 toneladas de productos manufacturados y se espera que en el año en curso la producción alcance 1.700.000 toneladas, un 30 por ciento más que el pasado año.

Todos estos datos justifican sobradamente la necesidad de incluir el tramo Almería-Murcia en la red transeu-

ropea, modificando el esquema director de la red europea de alta velocidad elaborado en 1990 por la Comisión de la Comunidad Europea y esta necesidad queda recogida en el segundo punto de nuestra proposición no de ley.

Esta conexión es tan importante que fue recogida en el Plan director de infraestructura de Andalucía 1994-2007 y que leo textualmente: Es necesario mejorar la integración de la red ferroviaria andaluza en la red ferroviaria europea. Para ello, se propone la creación, entre otros, del nuevo eje ferroviario Almería-Águilas, en Murcia, que sirva para la conexión con el resto de regiones del arco mediterráneo europeo. Asimismo, se plantea llevar a cabo un estudio de viabilidad y protección cautelar para la creación de un corredor ferroviario que conecte el conjunto del litoral mediterráneo andaluz.

Con estos antecedentes, la Junta de Andalucía, a través de la empresa pública Giasa, ha adjudicado con fecha 30 de junio de 1998 a la unión temporal de empresas Ghesa Train, por un importe de más de 44 millones de pesetas, el estudio del ferrocarril Almería-Murcia. En dicho estudio se recogerá el análisis y diagnóstico de la situación actual, el estudio de viabilidad de la conexión Almería con Levante, contemplando el arco mediterráneo del ferrocarril de velocidad alta Euromed, incluyendo estudios de demanda y rentabilidad económico-financiera y social, posibles alternativas con el mínimo impacto medioambiental, estudios temáticos del medio físico: orografía, pendiente, geología y geotecnia; del medio biótico: espacios naturales, fauna y vegetación y del medio socioeconómico: planeamiento urbanístico, patrimonio histórico cultural y usos del suelo—. Esta información debe servir de base para la redacción de los estudios informativos y proyectos necesarios para conseguir fondos europeos para la cofinanciación de las obras.

Para finalizar, presentamos una enmienda *in voce*, modificando el tercer punto de nuestra proposición, que quedaría como sigue: Que durante el año 1999 se redacten los estudios informativos necesarios para la posterior redacción del proyecto de obra.

Adelantamos que nos va a ser muy difícil apoyar la proposición no de ley del Grupo Popular, ya que condiciona la inclusión en el Plan director a la realización de unos estudios que en la actualidad ya los está realizando la Junta de Andalucía, como he expuesto con anterioridad, a pesar de que la competencia en el tema de ferrocarriles es exclusiva del Gobierno de la Nación. Pensamos que esto supondría un grave retraso para la inclusión en el Plan director de la conexión de Almería con el corredor ferroviario transeuropeo.

Espero el apoyo de todos los grupos de esta Comisión, en especial del Grupo Popular, a la vista de la difusión dada en la prensa y en otros medios de comunicación, a la necesidad de la conexión de Almería con el arco mediterráneo, mediante una línea de ferrocarril con velocidad alta. En el caso de que el Grupo Popular no apoye nuestra proposición, estaríamos dispuestos a transaccionar las proposiciones, en aras a que ésta fuera aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: No acabo de comprender por qué el deseo hoy de los portavoces de adelantarse siempre a las enmiendas que les van a hacer y decir ya

antes si las van a aceptar o no. Vamos a esperar a ver qué dice el señor Arqueros que, por el Grupo Popular, va a presentar su proposición no de ley y, asimismo, la enmienda que hace a la proposición no de ley del Grupo Socialista.

Señor Arqueros.

El señor **ARQUEROS OROZCO**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar la posición de las dos proposiciones no de ley presentadas por los grupos parlamentarios Popular y Socialista, respectivamente, ambas relativas a la llegada de la línea ferroviaria Euromed a Almería.

En el Plan director de infraestructuras 1993-2007, confeccionado por el Ministerio de Obras Públicas del anterior Gobierno socialista, siendo ministro don José Borrell, no se contemplaba ninguna inversión en materia ferroviaria en la provincia de Almería, ya sea en lo relativo a mejoras de la red, transporte interurbano relativo al ferrocarril, cercanías, conservación y mantenimiento. En el mencionado plan, el volumen total de la inversión en infraestructuras ferroviarias interurbanas ascendía a 3,5 billones de pesetas de 1992, lo que suponía una inversión media anual del orden de 220.000 millones de pesetas. De estos 3,5 billones de pesetas, ni una sola era destinada al ferrocarril en Almería, por lo que la provincia fue totalmente olvidada y marginada en lo que a transporte ferroviario se refiere.

Este hecho es de una especial gravedad si tenemos en cuenta que el transporte por ferrocarril, el medio que revolucionó el siglo XIX, está llamado a hacer lo propio en el siglo XXI. Ya durante los últimos años, hemos asistido a un resurgir del tren basado en su creciente rapidez, su respeto al medio ambiente y su mayor seguridad respecto al automóvil, lo que le hace ser el medio ideal para distancias intermedias. Tampoco hay que olvidar su mayor rentabilidad en términos de coste para el transporte de mercancías.

En el capítulo de realizaciones materiales por parte del Estado a lo largo de los últimos años, y dentro del aumento de calidad de todos los servicios ferroviarios en general, hay que destacar el lanzamiento del Euromed en el corredor mediterráneo. Se trata de un tren moderno, de velocidad alta, que ofrece unos estándares de servicio y calidad similares al AVE. Nos encontramos con un corredor ferroviario apto para transportar pasajeros y mercancías a velocidad de 200 a 220 kilómetros/hora a lo largo de la línea Barcelona-Valencia y parte de la línea Valencia-Alicante. Durante 1998, está previsto iniciar los estudios informativos de los tramos de La Encina-Alicante y Alicante-Murcia, de manera que en el futuro pueda circularse a velocidad alta desde Barcelona hasta Murcia.

El motivo por el que nos encontramos debatiendo hoy acerca del Euromed es, como ya he señalado anteriormente, que la ciudad de Almería y su provincia se han visto marginadas en el desarrollo de esta infraestructura, cosa inexplicable si se tiene en cuenta que Almería es una provincia del Mediterráneo español, la que mayor número de kilómetros tiene en su litoral —215—, que cuenta con una pujante agricultura, tanto tradicional como intensiva bajo plástico, con una industria turística cada vez más importante y con un importante renaci-

miento de su minería de mármol y piedra ornamental en general. Todo ello se vería grandemente impulsado con la extensión de este corredor hasta Almería.

La población almeriense ve como un contrasentido y con honda preocupación cómo su provincia, que es de las que más necesita en el ámbito ferroviario por su aislamiento, carencia y falta de modernidad de la vía férrea, ha sido totalmente excluida de las actuaciones ferroviarias contenidas en el Plan director de infraestructuras 1993-2007. Nos encontramos con una situación que, cuando menos, cabe calificar de sorprendente. Por una parte, debatimos una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a incluir en el Plan director de infraestructuras la conexión de Almería, a través del servicio Euromed, con el corredor ferroviario Barcelona-Valencia-Murcia, una vez realizados los oportunos estudios de rentabilidad económica, social y medioambiental. Por otra parte, una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno, entre otras actuaciones, a que, en el plazo máximo de seis meses, incluya el tramo de la línea ferroviaria Euromed Murcia-Almería en la revisión del Plan director de infraestructuras y a que se incluya también una partida en los Presupuestos Generales del Estado para 1999 lo suficientemente importante como para poder iniciar las obras.

Es curioso, señorías, que el Grupo Socialista, que sustentó al Gobierno que presentó el Plan director de infraestructuras y tuvo la oportunidad de incluir la referida actuación en el citado plan, no tuvo en ningún momento el interés de plantear semejante iniciativa. Sin embargo, en este año y, sorprendentemente, unos pocos días después de la presentación de la iniciativa por parte del Grupo Parlamentario Popular, presentó una proposición no de ley sobre la llegada del Euromed hasta Almería. Es el Grupo Popular el que pretende que, con la aprobación de, nuestra proposición no de ley, sea incluida en el Plan director de infraestructuras la llegada del Euromed a la provincia de Almería, con lo que adelantáramos en nueve años el retraso del Gobierno socialista, que tenía excluida nuestra provincia hasta el año 2007.

El 5 de agosto de 1993, el entonces gobernador civil de Almería, señor Valdecantos, decía: el ferrocarril en Almería es un desastre; posiblemente fuese cesado por esta afirmación. El 21 de agosto de ese mismo año se decía en la prensa almeriense: Renfe ha olvidado a Almería en la línea de alta velocidad. El 30 de septiembre se decía, también en la prensa almeriense: el déficit en materia ferroviaria impide un desarrollo global de la zona y las regiones del arco mediterráneo consideran de vital importancia completar la infraestructura hacia Almería. El 7 de octubre, el señor Chaves, presidente de la Junta de Andalucía, afirmaba que la conexión férrea de Almería con Levante era absolutamente necesaria. El día 9 de ese mismo mes, la entonces delegada del Gobierno, doña Amparo Rubiales, decía que demandaría que se mejorase la infraestructura ferroviaria en Almería. El 3 de noviembre de 1993 se publicaba en la prensa que la Junta consideraba prioritario el acceso ferroviario de Almería a Levante. El día 11 se decía que la Junta pediría al Ministerio de Obras Públicas y Transportes que incluyera una línea ferroviaria Almería-Murcia en el Plan

director. El 22 de noviembre el Parlamento andaluz instaba a la Junta a estudiar la conexión de Almería con el Levante por ferrocarril. El 2 de diciembre, en una reunión, el consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, señor López Martos, reiteró al señor Borrell la necesidad de unir Andalucía con Murcia por ferrocarril. El 23 de marzo de 1994, el director General de Transportes del Ministerio de Obras Públicas, don Bernabé Vaquero, afirmaba: no existe ninguna posibilidad de crear una línea férrea desde Almería hacia el Levante; añadía que el coste hacía inviable el proyecto. El 16 de septiembre de 1994, el consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, señor Vallejo, se declaraba partidario de la conexión ferroviaria con Levante porque era fundamental. Todo esto, señorías, lo puedo demostrar documentalmente.

¿Qué se ha hecho de tanta promesa socialista? Sólo ha habido una realidad: la marginación de Almería en materia ferroviaria que los diputados del Partido Popular por Almería pretendemos remediar. Debemos recordar que fue el Gobierno del Partido Socialista el que suprimió la línea férrea Guadix-Almendricos a su paso por dos provincias andaluzas, Granada y Almería, que era la salida a Levante. Este es otro ejemplo de la política ferroviaria del Partido Socialista con la provincia de Almería.

El Grupo Popular presenta una enmienda que contiene un texto prácticamente idéntico al original, por el que se insta al Gobierno a incluir en el Plan director de infraestructuras la conexión de Almería con el corredor ferroviario Barcelona-Valencia-Murcia a través del servicio Euromed, una vez realizados los oportunos estudios de rentabilidad económica, social y medioambiental de los nuevos trazados. Esta es una mejora técnica: la construcción de una infraestructura de este tipo requiere unos estudios serios y rigurosos que, entre otros objetivos, tiene el de cumplir con la legalidad vigente en materia medioambiental; también, y dadas la limitadas disponibilidades presupuestarias, el de asegurar la viabilidad económica y social de la actuación, de lo cual no le cabe ninguna duda al Grupo Popular y a sus diputados por Almería.

En nombre de mi grupo pido el voto afirmativo para el texto propuesto con su ligera enmienda, en aras de la importancia que la aprobación del mismo tendrá para la economía y población almerienses y, por ende, para el conjunto de España.

Señor presidente, ¿debo pronunciarme sobre las enmiendas o espero que llegue el turno idóneo?

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Arqueros, porque la enmienda es suya.

El señor **ARQUEROS OROZCO**: El Grupo Socialista ha presentado una enmienda *in voce*.

El señor **PRESIDENTE**: Puede usted hablar ahora sobre esa enmienda.

El señor **ARQUEROS OROZCO**: En cuanto a la enmienda *in voce* del Grupo Socialista, creo que el reglamento dice que cuando algún grupo no esté de acuerdo

no será admitida a trámite. Por lo tanto, estamos en contra de la enmienda *in voce*.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Arqueros, si esa es la posición de su grupo. Pero yo le pediría que pensara un poco sobre ello, porque en esta Comisión, en general, las enmiendas que se presentan a la misma proposición siempre han sido admitidas. Parecen lógicas cuando son mejora, dentro de la posición del grupo, y se ha tendido a considerar que no perjudicaba a los demás grupos. De todas formas, lo que S.S. ha manifestado es el cumplimiento estricto del reglamento y cuando llegue la hora de las votaciones sabremos cuál es la posición definitiva de los grupos. ¿Grupos que quieren hacer uso de la palabra? (**Pausa.**)

Por el Grupo Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Constató con satisfacción que varios grupos de esta Cámara hayan manifestado su inquietud sobre las graves carencias en materia de infraestructura ferroviaria que desde hace muchos años padece parte de Andalucía, y en este caso concreto las conexiones con Almería. En este momento yo creo que existe una práctica unanimidad —desde todos los sectores políticos, sociales y económicos almerienses— para reclamar la mejora en sus comunicaciones, en infraestructuras por ferrocarril. Yo saludo con satisfacción las proposiciones que se están viendo en esta Comisión, tanto la iniciativa del Grupo Popular como la del Grupo Socialista, y tengo que añadir que mi grupo también tiene alguna proposición no de ley, que no figura en el orden del día de esta sesión, que incide en este problema.

He dicho que vemos con satisfacción que el Grupo Popular traiga a esta sesión de la Comisión de Infraestructuras esta iniciativa, pero tengo que decir a continuación que su portavoz señor Arqueros ha olvidado que hemos estado en un reciente debate, el de los Presupuestos Generales del Estado, donde mi grupo y otros han presentado enmiendas, dirigidas a mejorar las conexiones por ferrocarril en la provincia de Almería. Sentimos mucho que los diputados populares en la discusión de los Presupuestos Generales del Estado, que es donde tienen solución este tipo de problemáticas, se desentiendan de los problemas de su región y pasado el debate traigan proposiciones no de ley de estas características. El señor Arqueros se queja de que Almería y su provincia han estado totalmente olvidadas por la planificación del Partido Socialista en el tiempo que han estado gobernando. Pero tengo que recordarle que el Partido Popular ya lleva tres años gobernando y es tiempo suficiente para cumplir este mínimo requisito que exigen en su proposición no de ley, y es que en la provincia de Almería sus conexiones ferroviarias, dentro del eje mediterráneo, sean contempladas en el Plan director de infraestructuras. Yo pienso que tres años es tiempo más que suficiente para algo tan simple. Una demanda social que tiene Andalucía, y que a estas alturas no haya sido todavía atendida, la verdad es que difícilmente puede ser justificable.

Al final, esta proposición no de ley del Grupo Popu-

lar no puede solucionar la problemática que existe, porque contentarse solamente con que el Plan director de infraestructuras contemple la conexión Almería-Murcia es muy escaso. El Grupo Socialista ha presentado una proposición no de ley mucho más desarrollada, donde acota los plazos —en plazo de seis meses— para modificar el Plan director de infraestructuras y acota los tiempos, cosa que me parece perfecta. También contempla otro aspecto, que yo creo que es importante para Almería, y es que Almería también cuente con conexiones hasta el estrecho de Gibraltar y que se incluya una partida presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado para 1999, que es lo que realmente solucionaría esta problemática. También debo decir que mi grupo en el Senado recientemente ha presentado una moción, que fue rechazada por los votos del Grupo Popular, en la cual instábamos precisamente a que se incluyera en el Plan director de infraestructuras la conexión con la provincia de Almería en el trazado ferroviario Murcia-Alicante-Valencia-Barcelona. También pedíamos que se suscribiera un acuerdo con la Junta de Andalucía para financiar y acometer estas obras y promover la inclusión del tramo Almería-Murcia en la red europea para poder contar con financiación de los fondos de cohesión. Esta moción fue rechazada. Era una moción que daba satisfacción a todos los problemas, pero, desafortunadamente, en el Senado, los senadores del Grupo Popular de Almería no se dieron por enterados.

Nosotros queremos hacer una aportación a la proposición no de ley del Grupo Socialista, si nos lo permiten, una enmienda *in voce* de adición, que pretende añadir un nuevo punto, que diga lo siguiente: suscribir con la Junta de Andalucía un convenio para financiar y acometer la realización del proyecto a partir del año 1999. Esta sería quizás una aportación que contempla un acuerdo tomado por la Junta de Andalucía. Si el Grupo Socialista no tiene inconveniente, esta sería la enmienda de adición que proponemos.

Para terminar, señor presidente, quiero decir que durante el debate de los presupuestos nosotros apuntábamos con toda claridad que había un vacío de inversiones en muchas comunidades y provincias españolas, y dentro de ese vacío de inversiones se encontraba la provincia de Almería. Entre Murcia y Alicante se contemplan presupuestos para iniciar estudios y, por lo tanto, nos parecía que únicamente Almería se quedaba descolgada de los presupuestos generales de financiación, así como también de la conexión entre Almería y Málaga, que hoy por hoy no existe. Quiero reiterar, si es posible, que el Grupo Socialista acepte esta enmienda *in voce*, con lo cual votaríamos a favor esta proposición no de ley presentada por dicho Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Como hay algunas enmiendas *in voce* y, por otro lado, está la posición de los grupos de no admitirlas si no hay unanimidad, lo que les pido es que cuando llegue el momento de la votación pasen a esta Presidencia los acuerdos a los que hayan llegado para saber si se vota una determinada conjuntamente, se votan por separado o qué es exactamente lo que se va a votar en cada caso.

— **PARA LIMITAR LOS EFECTOS NEGATIVOS DEL INCREMENTO DE LAS TARIFAS DE LAS LLAMADAS LOCALES SOBRE LOS USUARIOS DE INTERNET, ASÍ COMO FAVORECER SU DIFUSIÓN MEDIANTE LA IMPLANTACIÓN DE UNA TARIFA PLANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001165.)**

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley número 10, para limitar los efectos negativos del incremento de las tarifas de las llamadas locales sobre los usuarios de Internet, así como favorecer su difusión mediante la implantación de una tarifa plana. Es una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), para cuya defensa tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nuestro grupo parlamentario presentó el 17 de septiembre último una proposición no de ley con el título que ha sido leído por la Presidencia de esta Comisión. El objetivo de la proposición no de ley, más allá del hecho puntual al que luego me referiré, era el de dar un impulso a la sociedad de la información, que, desde el punto de vista de Convergència i Unió, es uno de los más importantes retos a los que se enfrenta nuestra sociedad como sociedad desarrollada que es.

Creo que es obvio, y que todos somos conscientes de ello, el gran impulso, el gran desarrollo que en este momento están viviendo las tecnologías relacionadas con el tratamiento de la información, lo que, a su vez, implica unos cambios sociales importantes que ya estamos viendo pero que, sin lugar a dudas, en el futuro vamos a ver de una forma mucho más manifiesta. Me estoy refiriendo a cambios en la forma de trabajar, en la prestación de determinados servicios —servicios de tipo sanitario, cultural, educativo—, en la forma de comunicarse entre las personas —alguien ha dicho que gracias a Internet estamos recuperando el hábito de escribirnos, hábito que perdimos con el teléfono, y yo creo que es cierto— y, también, cambios en la forma de emplear el tiempo de ocio. Por tanto, estamos hablando de cambios importantes, de cambios destacables y yo creo que todos estos cambios, todas estas evoluciones tecnológicas, deberían ser aprovechadas por la sociedad para modernizarse, pero también para convertirse poco a poco en una sociedad más culta, más justa, más igualitaria. En este momento, ello exige no quedarnos atrás, tanto en el desarrollo de estas tecnologías como en la extensión social de las mismas; es decir, creemos que paralelamente a la evolución de las tecnologías de la comunicación debe producirse un proceso de extensión social de las mismas, para que no acaben siendo limitadas a unos sectores sociales muy determinados, sino que, repito, se produzca un acceso social generalizado.

Dentro de este marco, nuestro grupo parlamentario recibió con desagrado el último incremento de las tarifas locales telefónicas en lo que se refiere a las tarifas de Internet, ya que, como saben SS.SS., se les aplicaba

dicha tarifa básica telefónica. El incremento de la tarifa local afectó de forma notable a los usuarios de Internet; afectó a los usuarios de una forma que no nos satisfizo en absoluto, de una forma que, desde nuestro punto de vista, no contribuye precisamente al desarrollo de la sociedad de la información, lo que en este momento denota una especial miopía, porque, repito, estamos en un momento muy importante, estamos en un momento clave. Sin lugar a dudas, el crecimiento de Internet es grande, pero va a serlo mucho más; está siendo todavía un crecimiento selectivo y, por tanto, yo creo que todas las acciones de las administraciones públicas deben ir dirigidas a conseguir la extensión social de este servicio; la extensión social de la red, pero también la extensión social de todo ese conjunto de empresas de servicios, de componentes, de materiales de conexión que están creciendo al amparo de la extensión de esta red y que ya ocupan un lugar no despreciable dentro de nuestros sectores económicos.

Quiero decir que, enmarcado en este proceso, tenemos un gran depósito de esperanzas en la futura liberalización del sector telefónico. Desde estas filas siempre hemos defendido que la liberalización en la telefonía básica va a suponer mejores servicios a un mejor precio, mayor diversificación de los propios servicios y, sobre todo, que los usuarios van a sentirse tratados como clientes, algo que, aunque suene extraño, en este caso creo que todo el mundo va a entender. Por tanto, la futura liberalización del sector telefónico, de la telefonía básica, va a suponer un paso muy importante en la extensión de la red de Internet. Desde el primer momento hemos defendido una rápida liberalización de ese sector; lo hicimos desde el momento en que se empezó a negociar con Bruselas dicha liberalización oponiéndonos de forma clara a la moratoria que el entonces ministro del ramo, señor Borrell, pactó con Bruselas y que difería hasta el 1 de enero del año 2003 la liberalización de la telefonía básica en España y lo hemos hecho posteriormente. Finalmente, si no se ha podido producir el 1 de enero de 1998, como en la mayoría de países comunitarios, creo que once meses de prórroga, una prórroga que ya está finalizando, que ya está en sus últimos momentos, ha sido una solución aceptable. **(El señor vicepresidente, Companys Sanfeliu, ocupa la Presidencia.)**

Hemos defendido siempre la liberalización, tenemos grandes esperanzas depositadas en que la liberalización va a favorecer claramente la extensión de la red, va a producir una bajada de los precios, pero, en cualquier caso, estamos en la resaca del incremento de tarifas que se produjo a finales del primer semestre de este año 1998 y por eso, en su momento, presentamos esta proposición no de ley, proposición no de ley que tiene dos puntos: uno, dirigido claramente a mandar al Gobierno para que adopte las medidas necesarias para mitigar el efecto de este incremento de tarifas al que me refería en lo que afecta a los usuarios de Internet y, dos, dirigido a atender especialmente la incidencia de dicho incremento en el ámbito de la docencia, de las pymes y de las conexiones de los usuarios residenciales, impulsando la introducción de una tarifa plana a un nivel comparable al establecido en los países más competitivos. Y quiero subrayar esta

última frase de este segundo punto de nuestra proposición no de ley, porque si bien es cierto que el día 29 de septiembre el Congreso de los Diputados aprobó, con los votos de este grupo entre otros, una moción que mandataba al Gobierno a adoptar los pasos necesarios para el establecimiento de una tarifa plana, no se decía más, y la tarifa plana quiere decir nada más y nada menos lo siguiente: que el usuario, por una cantidad fija, puede conectarse las horas que quiera al servicio de Internet. Pero esta cantidad fija puede ser muy baja y puede ser altísima, puede ser prohibitiva, de forma que no estaríamos propiciando el efecto que queremos conseguir con la tarifa plana si no dijéramos lo que dice nuestra proposición no de ley: que la tarifa plana debe serlo a un nivel comparable a la establecida en los países más competitivos. Creo que eso aclara algo más, que aporta algo al debate que estamos teniendo en la Cámara por tercera vez en este último período de sesiones del año 1998: dos veces en el Pleno y una vez en Comisión.

El primer punto de nuestra proposición no de ley se refiere a un problema candente para los usuarios de Internet: la sorpresa que se llevan los neófitos —lamentablemente, los usuarios habituales del servicio ya cuentan con ello— cuando ven contadas en la factura telefónica, y por tanto cobradas, aquellas conexiones fallidas que han intentado realizar al servicio. Ello debe corregirse. Conocemos los problemas técnicos que existen, pero en ningún caso creemos que el responsable último y, por tanto, el que debe pagar el fallo de esas conexiones sea el usuario. Sabemos que existen medios técnicos para evitar la facturación de los mismos, en consecuencia, pedimos que el Gobierno garantice, mediante los procedimientos oportunos, que los operadores no facturen a los usuarios las conexiones fallidas y apliquen correctamente las tarifas reducidas vigentes.

Esto es todo, señor presidente. Estos son los dos puntos de nuestra proposición no de ley, que espero cuenten con el respaldo mayoritario de esta Comisión, ya que creo que, si hoy se aprueban, estaremos dando un paso importante en favor de aquello que decía al principio de mi intervención debe ser uno de nuestros objetivos fundamentales: la extensión de los beneficios de la sociedad de la información a todos los ciudadanos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu): A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas, una por parte del Grupo Popular y otra por parte del Grupo Socialista.

Para defender la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Es éste, como decía el señor Recoder, un debate que ya comienza a ser, más que antiguo, vetusto, y me explicaré, coincidiendo, por supuesto, con el fondo de la cuestión que él plantea. Digo vetusto, si me permiten la expresión, porque mi grupo parlamentario viene solicitando lo que demanda la proposición no de ley de Convergència i Unió desde hace ya varios meses, y voy a hacer una pequeña historia.

El 15 de septiembre de 1998 mi grupo defendía en Pleno una proposición no de ley para alcanzar justamente la tarifa plana y, fíjense ustedes, esa proposición no de ley no mereció el apoyo ni del Grupo Parlamentario Popular ni de Convergència i Unió, y una de las razones por las que Convergència i Unió no dio apoyo a dicha proposición no de ley fue, según este grupo parlamentario, porque aquella era demasiado detallada y especificaba con demasiada claridad cuál debía ser el contenido de la tarifa plana. Es decir, mi grupo parlamentario ya ha ofrecido no un concepto indeterminado, como puede ser el de los países más competitivos, sino una oferta realmente barata para desarrollar la sociedad de la información en una proposición no de ley que fue rechazada. Y la presentamos antes del tarifazo, que es como hay que hablar; es decir, la medida que adopta el Gobierno del Partido Popular en beneficio exclusivo de la Compañía Telefónica Nacional de España constituye una agresión a los derechos de los usuarios y consumidores españoles. El señor Recoder así lo ha venido a reconocer, no con tanta claridad, pero ha reconocido que la subida es insostenible y es por eso que nuestra preocupación, la del Grupo Socialista, viene de lejos. Claro que hemos querido incentivar el uso de Internet por parte de las pymes, en el ámbito de la docencia, de la sanidad y de los usuarios residenciales, como les indico, con aquella proposición no de ley, la cual establecía una propuesta de tarifa única con independencia —esto es la tarifa plana— del tiempo de acceso. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Este modelo, señorías, ha sido básico en otros países, y también lo ha dicho el señor Recoder, para incentivar el uso de Internet y para alcanzar la sociedad de la información. Digo más, hoy existen ya soluciones tecnológicas fácilmente alcanzables para separar la voz de los datos, que es justamente el argumento tecnológico que utiliza Telefónica y en el que se refugia el Gobierno para impedir el establecimiento de una tarifa plana. Pues bien, la subida de tarifas del mes de agosto, el tarifazo, provoca un grave problema al desarrollo de la sociedad de la información. ¿Por qué, señorías? Porque en el esquema tarifario que regula aquella orden ministerial las llamadas suben exponencialmente a medida que se alarga el tiempo de su utilización, algo difícilmente inteligible, ya que normalmente el consumo de un tipo de servicio, si es durante un plazo de tiempo mayor, suele dar lugar a una rebaja en el precio del mismo y aquí ocurre exactamente lo contrario. En atención a que las llamadas de los usuarios de Internet suelen ser de larga duración, un promedio de 20 minutos en adelante, el aumento para los usuarios fue de más del cien por cien.

El 23 de septiembre presentamos también una interpelación en el Pleno y el día 29 del mismo mes una moción consecuencia de interpelación, donde yo mismo, en nombre de mi grupo, acusaba al Gobierno de ser culpable de no exigir a Telefónica ni una clarificación de sus ingresos por el tráfico metropolitano, es decir, por las llamadas de carácter local, ni de la distribución de llamadas en función de su tipo; culpable era también el Gobierno de haber promovido con sus medidas una severa protesta que se ha materializado en diversas huelgas

por parte de los usuarios de Internet, y culpable también de autorizar una subida injustificada que, señorías, tenemos que corregir cuanto antes. Por eso nosotros presentamos una moción en la que nos vimos obligados a aprobar solamente un punto de la misma, que dice lo siguiente: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar los pasos necesarios para el establecimiento de una tarifa plana para el acceso a Internet por parte de usuarios residenciales, pymes y en centros educativos y sanitarios». Es verdad que no es muy descriptiva, pero fue lo único que la Cámara quiso aprobar.

Por lo tanto, señorías, la iniciativa de Convergència i Unió nos resulta en este momento necesaria sólo en uno de sus puntos, porque, resuelta ya por la Cámara la necesidad de establecer una tarifa plana, creemos que el único punto razonable es el primero, que es verdad que recoge la necesidad de que no se cobren las conexiones fallidas a Internet, cosa que no recogía la moción del Grupo Parlamentario Socialista. Nosotros nos tememos que el voto que aquel día dio el Grupo Parlamentario Popular no fue sincero, sino que lo dio obligado por las circunstancias, porque perdía la moción. ¿Y cómo se comprueba esto? Pues muy sencillo, señorías. En la pregunta que el otro día le hizo el señor Rubalcaba al señor ministro de Fomento (siguiendo con esta materia, para que se vea la inmensa preocupación que tiene el Grupo Socialista en resolver este problema), el señor ministro respondió que no se puede dar mandato al cumplimiento del Parlamento de una tarifa plana para los usuarios residenciales porque «se congestionaría automáticamente —y leo textualmente— la red de telefonía local y el servicio que se prestaría a los demás usuarios del teléfono sería muy negativo». Por eso, si ya está aprobada la necesidad de garantizar una tarifa plana por el Pleno del Congreso, si ahora el señor Recoder lo solicita también a esta Comisión y el señor ministro al mismo tiempo es capaz de venir a contestar, después de adoptados estos acuerdos, diciendo que no se va a poner, que no se puede adoptar una tarifa plana, la verdad es que es una cierta burla a las competencias de este Parlamento, es un cierto brindis al sol lo que aquí discutimos, y mi grupo parlamentario se revela contra esa técnica.

En todo caso, hemos presentado una enmienda, que me gustaría pudiera ser aceptada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sólo a su segundo punto, porque, repito, el primer punto nos parece correcto: que no se cobren las conexiones fallidas. En el segundo punto, en lugar de al final mantener la expresión «impulsando la introducción de una tarifa plana» —fíjense ustedes que sólo dice impulsando, y yo creo que hay que decir garantizando, porque ya lo ha decidido el Pleno del Congreso de los Diputados— «a un nivel comparable a la establecida en los países más competitivos», sería mejor que se dijera «garantizando el establecimiento de una tarifa plana, tal y como acordó el Pleno en la moción aprobada el 29 de septiembre de 1998».

¿Cómo ha de ser esta tarifa? Pues, evidentemente, nuestro espíritu ya ha quedado de manifiesto en los diversos debates desde mediados del mes de septiembre. Esa tarifa plana tiene que permitir el desarrollo de la sociedad de la información y en modo alguno sería con-

sentible que el Gobierno, tomando el rábano por las hojas, quisiera establecer una tarifa muy superior a la media de los países más competitivos. Por eso creo que es más correcta nuestra enmienda y ruego que sea considerada por el grupo proponente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular, para defender su enmienda, tiene la palabra doña Ana Mato.

La señora **MATO ADROVER**: Señorías, intervengo con satisfacción, en nombre de mi grupo parlamentario, para hablar de nuevo de la sociedad de la información, en definitiva, una sociedad de la información que todos estamos de acuerdo que hay que impulsar y hay que hacer los máximos esfuerzos para que llegue lo antes posible a la mayor parte de nuestro territorio. Digo esto por la historia que se ha hecho en esta Comisión. Yo también voy a hacer un poco de historia, aunque intentaré no llegar al año 1981 ni a la época del llamado pasodoble de Borrell, en que se incrementaron las tarifas telefónicas al cien por cien de lo que estaban; no voy a remontarme tan lejos, no se preocupen, señorías, pero sí es verdad que desde el principio todos los grupos parlamentarios hemos compartido, aunque algunos quieran ponerse a la cabeza de la manifestación, la necesidad de que hubiera una extensión de la sociedad de la información para todos los ciudadanos, de tal manera que precisamente este Gobierno es el que ha liberalizado las telecomunicaciones. La liberalización de las telecomunicaciones, para los que creen en la competencia, supone mejores precios, mayor calidad de los servicios y mayor extensión de los mismos. Por tanto, este Gobierno es el principal impulsor, puesto que ha sido el que ha liberalizado las telecomunicaciones, de que se desarrolle la sociedad de la información, y esto unido a que se ha aprobado una Ley General de Telecomunicaciones que también consagra un servicio universal de calidad e incorpora asimismo otras obligaciones de servicio público, en las que estarían incluidos todos los servicios que vayan surgiendo a lo largo de los próximos años y que colaboran a crear una verdadera sociedad de la información que pueda llegar a todos los ciudadanos españoles.

No obstante, señorías, nuestro grupo parlamentario, y ya me remito a la proposición que ha presentado el Grupo de Convergència i Unió, ha presentado una enmienda a esta proposición. Esta enmienda que hemos presentado es prácticamente idéntica a la enmienda a la moción que ya presentó, remontándonos a la historia bastante reciente, el Grupo Socialista; moción que se aprobó no como dice el portavoz del Grupo Socialista. Se aprobó así porque el Grupo Socialista no tomó en consideración ninguna de las enmiendas que se presentaron. No tomó en consideración el contenido ni de la enmienda de CiU, que hoy en su primer punto sí toma en consideración, ni el de la enmienda del Grupo Popular, que presentaba un primer punto similar al que hoy se va a aprobar en esta Cámara por mayoría. Por tanto, señorías, se aprobó lo que quiso aprobar el Grupo Socialista, no lo que presentamos y lo que quisimos aprobar por consenso todos los grupos de la Cámara. Sí es cierto que por consenso se aprobó esta moción del Grupo Socialista porque

no hubo posibilidad de que se aceptaran nuestras propuestas, que hoy volvemos a traer a la Cámara.

El primer punto de nuestra enmienda coincide literalmente con el punto primero de la proposición no de ley del Grupo de Convergència i Unió. Lo que pretendemos, obviamente, y lo pretendíamos también el mes pasado y el anterior, es garantizar, mediante los procedimientos oportunos, que los operadores no facturen a los usuarios las conexiones fallidas y apliquen las tarifas reducidas vigentes. Si se dan ustedes cuenta, estamos hablando de operadores y no del operador, como hace siempre el Grupo Socialista, que todavía no se ha dado cuenta de que hemos cambiado de etapa. Ya no estamos en una etapa de monopolio sino en una etapa de competencia, por lo que todo lo que digamos en las proposiciones que se aprueben en esta Cámara deberá referirse siempre a los operadores en competencia de telecomunicaciones, porque a todos les debería afectar.

En cualquier caso, en el primer punto es obvio que vamos a estar de acuerdo con la propuesta de CiU y coincidimos con ella en la presentación de nuestra enmienda.

El segundo punto que planteamos Viene a decir que se ha producido un incremento de tarifas locales. Incremento que, como todas SS.SS. saben, se debe al necesario y obligatorio reequilibrio tarifario de Telefónica. Un reequilibrio tarifario que se ha hecho de manera tal que la repercusión de toda la subida en la factura media del usuario no impide que, después de dos años de gobierno —lo decía el señor ministro el 23 de septiembre—, la factura media del teléfono del usuario doméstico haya bajado un 4,13 por ciento. Eso quiere decir que es verdad que se ha producido una subida, pero que, aun así, la factura del usuario después de dos años, repito, se ha reducido un 4,13 por ciento con respecto a la que se pagaba antes. Les recuerdo que entre 1991 y 1995 —porque también lo recordó el ministro de Fomento— se incrementaron las facturas del usuario doméstico al que nos estamos refiriendo hoy en un 12,71 por ciento. Esa es la diferencia que hay entre el reequilibrio tarifario que está haciendo el Gobierno del Partido Popular y el reequilibrio tarifario que, sin ir hacia la competencia, se hacía en la época del Gobierno socialista.

En cualquier caso, es verdad que se produjo un incremento de precio que afectó fundamentalmente a las llamadas metropolitanas de larga duración, así como a los usuarios de Internet. Un incremento que, considerando que era necesario hacerlo y que se ha hecho de la manera que menos perjudica a los usuarios del servicio telefónico (que, por otro lado, somos todos), perjudicaba en parte a los usuarios de Internet, lo que se intentó paliar mediante negociaciones con los operadores, en este caso con Telefónica, que era el que prestaba el servicio, para que se estableciera un régimen de descuentos suficientes. En nuestra proposición hablamos, y es la propuesta que hacemos al Grupo de Convergència i Unió, de la introducción de una tarifa plana o de un régimen de descuentos suficientes. ¿Qué quiere esto decir? Me gustaría que los portavoces de los grupos, y en este caso me refiero también al señor portavoz del Grupo Socialista, no manipuláramos las palabras, sobre todo cuando se trata de reflejar lo que se dice en un «Diario de Sesiones» de este

Congreso, porque, si se lee, conviene que se lea absolutamente todo. Es verdad que el señor ministro se refirió a la dificultad de imponer o impulsar rápidamente una tarifa plana y por eso proponía un régimen de descuentos, pero sus palabras eran: No obstante, señoría, estamos negociando con Telefónica unos planes de descuento muy importantes, que es un paso necesario y previo a la implantación de la tarifa plana, para poder disponer de tiempo y redimensionar la red local de Telefónica porque, si no, quedaría absolutamente congestionada.

Esto no quiere decir que el señor ministro de Fomento —y he leído textualmente sus palabras hasta el final— haya dicho que no se puede poner una tarifa plana porque se congestionarían las redes. Ha dicho que hay que dar un paso previo, que se está intentando, lo más rápidamente posible, para que la incidencia en los usuarios residenciales no sea tan grave como lo es en estos momentos, hasta que se implante definitivamente la tarifa plana. Por otro lado, esto se hará más rápidamente de lo que usted cree, porque dentro de poco (y como seguimos hablando de liberalización y de competencia, la moratoria, como decía el señor Recoder, era hasta el año 2003 y estamos en 1998 y ya tenemos competencia absoluta en telecomunicaciones) los distintos operadores van a ofrecer tarifas planas en competencia en materia de telecomunicaciones.

Por tanto, estoy de acuerdo con la proposición del Grupo de Convergència i Unió, si bien quiero recordar —y también me remito al «Diario de Sesiones»— la respuesta del ministro de Fomento a una pregunta del señor Pérez Rubalcaba, en la que ya se dice —y lo recuerdo porque creo que el Gobierno esta avanzando mucho en esta cuestión, por lo que es cierto que estamos de acuerdo en el fondo de la cuestión que se plantea por el Grupo de Convergència i Unió— que ya existe tarifa plana para las pymes establecida por Telefónica a través de la red digital de servicios integrados. Además, hasta finales de 1999 hay un convenio entre el Ministerio de Educación y Telefónica para introducir la llamada educación en red, que asegura que en las enseñanzas primaria y secundaria va a haber acceso gratuito a Internet hasta finales de 1999 y a partir de 1999 tarifa plana en el ámbito educativo de educación primaria y secundaria. Las universidades ya tienen acceso con tarifa plana a través de la red Iris, que gestiona, como ustedes saben, el Consejo Superior de Investigaciones Científicas, por lo que en los cuatro ámbitos a los que nos referimos en la enmienda ya está prácticamente implantada la tarifa plana, quedando únicamente —y se están haciendo descuentos importantes en estos momentos— la incorporación definitiva a la tarifa plana para los usuarios residenciales, que es lo que se pide en la proposición.

El último punto de nuestra enmienda propone potenciar la existencia de un régimen específico para los usuarios de Internet con fines educativos, culturales, de asistencia sanitaria y de desarrollo empresarial. ¿Por qué este empeño del Grupo Parlamentario Popular? Es verdad que lo hemos defendido muchas veces, es verdad que está incorporado en el punto segundo de la proposición del Grupo de Convergència i Unió y es verdad que el Grupo Socialista lo comparte, pero también es verdad

que nosotros siempre hacemos una especial referencia, porque si queremos la extensión de la sociedad de la información al mayor número de ámbitos posible es imprescindible que empecemos por los colegios, por las universidades, que empecemos por los centros culturales, por los hospitales, porque eso supone también llevar lo que aporta a efectos de bienestar la sociedad de la información a todos los sectores más sensibilizados. Por tanto, proponemos no sólo una tarifa plana sino potenciar la existencia de regímenes específicos para los usuarios, fundamentalmente con fines educativos —repito—, culturales, de asistencia sanitaria y de desarrollo empresarial.

Nuestro grupo va a votar favorablemente la proposición de Convergència i Unió. Compartimos textualmente el primer punto. En el segundo punto nos gustaría, a efectos de ser rigurosos, que se añadiera la posibilidad de que durante un período transitorio hubiera un régimen de descuentos suficientes hasta la incorporación definitiva de la tarifa plana para usuarios residenciales, y también me gustaría que se incorporara el tercer punto que proponemos, que simplemente hace hincapié en la necesidad de que para distintos sectores, que son fundamentales para la extensión de Internet y de la sociedad de la información, se hagan regímenes específicos y que los gobiernos se comprometan a ello.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Algún grupo desea fijar posición sobre esta proposición de ley y sus enmiendas? **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Recoder para manifestar su aceptación o rechazo de las enmiendas de los grupos Socialista y Popular.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: ¿Puedo decir algo más, señor presidente? Ya sabe que soy respetuoso con la Presidencia, sólo lo pregunto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Mejor no diga nada más, porque vamos muy justos de tiempo y me gustaría que a la una y media llevásemos a cabo las votaciones.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: En relación con la enmienda socialista quiero decir simplemente que no la voy a aceptar. Y no lo voy a hacer porque se refiere a una moción que se aprobó el 21 de septiembre, que nosotros votamos favorablemente, repito, pero era una moción —y esta explicación vale también para expresar mi rechazo a la letra b) de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular— donde no se expresaba la necesidad de que la tarifa plana debía serlo a un nivel comparable a la establecida en los países más competitivos. Reitero —y los argumentos los he dado anteriormente— que nos parece que esto es fundamental porque si no la tarifa plana puede quedar desvirtuada.

Es cierto que el día 15 de septiembre nuestro grupo no votó favorablemente la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, pero sabe perfectamente el señor Caldera, porque incluso ha hecho mención de mis palabras en el «Diario de Sesiones», que no lo hici-

mos por su carácter excesivamente detallista. Ello no está en contradicción con nuestro texto de hoy, en absoluto, porque el Grupo Socialista nos proponía, en un texto que aproximadamente ocupaba una página, exactamente cuáles debían ser las tarifas, en qué horarios se debían aplicar, qué descuentos debían de tener, y yo sé que el Partido Socialista, habiendo estado en el Gobierno, dispone a su alrededor de buenos técnicos. Nosotros también tenemos quien nos asesore y no coincidíamos con las recetas que se proponían. Por tanto, propusimos un texto más amplio, que es el que hoy defendemos en nuestra proposición no de ley presentada el día 17.

Repito que para nosotros es fundamental que la tarifa plana lo sea a un nivel comparable con la establecida en los países más competitivos. Con ello digo que rechazo la enmienda socialista como rechazo el apartado b) de la enmienda del Grupo Popular; el a) es exactamente igual que el de la nuestra. Puedo aceptar el apartado c) de la enmienda del Grupo Popular en tanto en cuanto propone potenciar la existencia de un régimen específico para los usuarios con fines educativos, culturales, de asistencia sanitaria y de desarrollo empresarial, lo que nos parece bien. Ahora, señor presidente, se tiene que aplicar. Si el Partido Popular está de acuerdo en que en España haya tarifa plana, y además lo está el Gobierno, lo que deben hacer es adoptar las medidas, está en su mano, para que se aplique.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Recoder, ¿eso supone que el apartado a) de la enmienda del Grupo Popular, se incorpora?

El señor **RECORDER I MIRALLES**: No, señor presidente, supone que se incorpora a nuestro texto el apartado c) del Grupo Popular.

— SOBRE DOTACIÓN A LA CIUDAD DE OURENSE DE UN CINTURÓN DE CIRCUNVALACIÓN, PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001159.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Siguiendo punto del orden del día: proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre dotación a la ciudad de Ourense de un cinturón de circunvalación.

Para su defensa, tiene la palabra don Julio Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ GÓMEZ**: Señor presidente, el Grupo Socialista ha presentado esta proposición no de ley por una serie de razones que voy a exponer a continuación. Quisiera que estas razones no se entendieran aisladamente, sino que esta Comisión fuera capaz de hacer una valoración de conjunto, puesto que son razones que se sobreponen y se potencian mutuamente. Por tanto, no las voy a enumerar por un orden preestablecido y sí haré referencia a ese dato de globalidad.

Hay razones de tipo económico. Como SS.SS. saben, las infraestructuras de comunicación son elementos fundamentales para la competitividad de los territorios y por ende para el crecimiento del tejido económico, pero además son imprescindibles para facilitar el desarrollo de las

zonas más deprimidas. Según datos recientes de Eurostat, Galicia es la tercera comunidad más pobre de España. La renta media per cápita en la Unión Europea se situó en 17.379 unidades de poder de compra anuales y estos datos en Galicia descienden a 10.819, esto es un 61 por ciento. Estos datos reflejan, sin duda, la gravedad de la situación económica de esta comunidad autónoma y, dentro de la gravedad de estos datos, la provincia de Ourense es la que más contribuye a esta precaria situación: envejecimiento, paro, despoblación y graves problemas de equilibrio territorial. Esta provincia ocupa los últimos lugares de renta per cápita en España.

La autovía Rías Baixas, inversión decidida impulsada y ejecutada por gobiernos socialistas, que va a ser finalizada próximamente, no resuelve todos los problemas de infraestructuras viarias y algunos que se plantean en esta proposición no de ley no requieren una inversión elevada. La citada autovía, en definitiva, señorías no resuelve ninguna conexión de las comunicaciones en esta ciudad en la que confluyen dos importantes vías de comunicaciones, la N-120 y la N-525, además de la A-52, de próxima finalización; el tráfico procedente de Santiago por la N-525 y de Lugo-Monforte o Ponferrada-Monforte por la N-120 que circule en dirección Vigo-Madrid o viceversa en la actualidad tiene que cruzar la ciudad de Ourense.

¿Dónde se produce este enlace? El enlace de estas vías de, comunicación se produce a través de una carretera convencional de dos carriles, la N-120, que discurre sobre las mismas riberas del río Miño en pleno corazón de la ciudad, con limitación de velocidad en un tramo de aproximadamente 1 kilómetro. Quiero llamar la atención a SS.SS. sobre que el grueso del problema reside precisamente aquí, en una conexión de un kilómetro de extensión, de las características que voy a explicar a continuación.

La finalización de la autovía anunciada por el Gobierno para fechas próximas, diciembre, seguramente, sin riesgo a equivocarme, acentuará el colapso en este tramo, en este kilómetro que sirve de enlace, puesto que va a servir para una mayor intensidad de tráfico, sobre todo procedente y con destino a la A-52. Por tanto, hay razones económicas que se sobreponen —como decía al comienzo de mi intervención— a razones de seguridad. En este kilómetro de enlace de la N-120, nudo de conexión, hay que contemplar que se produce un hecho singular en esta ciudad. En las inmediaciones, es decir sobre este kilómetro de la propia N-120, la ciudad cuenta: con el parque Miño, con el parque Couto, con las riberas del Miño, que son utilizadas como playa fluvial, y con el pabellón municipal de deportes. Por tanto, es un lugar de esparcimiento para muchos ciudadanos para practicar diversos deportes y para relajarse en distintas actividades al aire libre. Con ello, lo que quiero decir es que es imposible, a pesar de la limitación de velocidad, conciliar el interés general ciudadano de esparcimiento con la utilización como gran nudo de enlace de vías de comunicación. Por si estas razones fueran insuficientes para que esta Cámara no tomara en consideración esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista, el Gobierno municipal, presidido por un alcalde del Partido Popular, ha dado licencia para que se construya un gran

centro comercial, prácticamente el único en el centro de la ciudad, en las propias riberas del río, al pie mismo de la N-120, en este kilómetro estratégico del que estamos hablando. Ello va a provocar, sin duda, todavía una mayor afluencia de ciudadanos. Es decir, la ciudad está concentrando sobre este kilómetro muchos servicios, que van a ser utilizados por una gran parte de la población de la ciudad, lo cual es incompatible con un tráfico tan intenso como soporta este kilómetro que constituye un nudo de enlace entre la N-120, la N-525 y la A-52.

Cuando nosotros presentamos esta proposición no de ley pensábamos que era preciso corregir, por las razones económicas que ya he expuesto, las graves deficiencias de seguridad que tiene este kilómetro. Hace apenas una semana, una joven que circulaba en bicicleta por este kilómetro fue atropellada y falleció. ¿Cuántas víctimas más harán falta para que el Gobierno sea sensible a un problema que no requiere de grandes inversiones? ¿Tendremos que volver a insistir sobre este problema alguna vez más? ¿Tendrán los ciudadanos la permanente sensación de que a este Parlamento y a este Gobierno no le interesa un problema fundamental que está sin resolver?

Hay más razones que avalan nuestra proposición no de ley: razones medioambientales y patrimoniales. Este kilómetro de la N-120 discurre prácticamente por encima del río Miño, atraviesa una de las señas de identidad de la propia ciudad, el puente romano, y soporta el tráfico uno de sus arcos. Además, nos encontramos con una terrible perversión: sobre el mismo embalse de Velle? se ha construido un viaducto que tenía por objeto enlazar el tráfico procedente de la N-120 hacia la N-525. Pues bien, la perversión consiste en que los tráfico van a circular justo en sentido contrario. En vez de impedir que los tráfico de la N-120 penetren en la ciudad, lo que está produciendo la construcción de este viaducto es que el tráfico procedente de la N-525, vía Santiago, o de la N-120, vía Monforte-Lugo, se dirija directamente a la ciudad; o los procedentes de Vigo-Madrid hacia esos mismos destinos.

El Gobierno socialista había elaborado un estudio informativo que se conoce como la variante norte. Ese estudio informativo duerme en los despachos del Ministerio de Fomento. ¿Qué ha hecho el Partido Popular desde que gobierna? En el presupuesto de 1997, primer presupuesto elaborado por el Partido Popular, figuraba un crédito plurianual de 160 millones de pesetas para la construcción de esta variante norte de Ourense; de ellos, 85 millones se iban a invertir en 1998 y 70 en 1999. ¿Qué ha pasado en el presupuesto de 1998, el segundo presupuesto. del Partido Popular? Pues que prácticamente desaparece la variante norte de Ourense y figura exclusivamente una partida con un crédito plurianual de 5 millones de pesetas. Esto era el preámbulo de lo que iba a pasar en 1999, año en el que no figura ninguna partida para esta variante norte de Ourense.

Esta es la terrible realidad de la gestión. Por estas razones, el Grupo Socialista pide que esta Cámara inste al Gobierno a que se construya una vía de comunicación que impida que todos los tráfico procedentes de la N-120 y de la N-525 con destino hacia Vigo Madrid o con procedencia Vigo-Madrid y destino a Santiago de Compostela o Monforte-Lugo tengan que cruzar un kilómetro

que tendría que ser un kilómetro verde y se ha convertido en un kilómetro negro por falta de decisión, por archivar en el olvido una necesidad planteada ya por el Gobierno socialista. En el estudio informativo inicialmente se contemplaba solamente la construcción de una carretera convencional de dos carriles. Nosotros estimamos que, por el efecto inducido sobre la atracción del tráfico por la conclusión de la autovía Rías Baixas, la A-52, de próxima conclusión, de mayor atracción de tráfico, es preciso ampliar esta vía de comunicación construyendo una circunvalación con doble carril en cada sentido de marcha e impedir que todos los tráfico procedentes de estas carreteras nacionales y autovías se introduzcan en la ciudad de Ourense.

Finalmente, señorías, todos sabemos que invertir requiere planificar. En estos momentos no advertimos ninguna intención del Gobierno de que se esté redactando o se vaya a redactar el proyecto por el cual se resuelva esta situación, no hay nada sobre la mesa. Si queremos que dentro de dos años, tiempo ya tardío, este problema esté resuelto, es preciso que el Gobierno se ponga a trabajar inmediatamente en la redacción del propio proyecto técnico necesario para esta construcción. Por tanto, insisto en que creemos que es preciso impedir que toda la avalancha de ciudadanos que van a utilizar los crecientes servicios de los que se está dotando la ciudad en esta zona tengan amenazada su seguridad, buscando una solución que no es costosa en términos económicos y que sí es rentable en términos sociales, económicos y de desarrollo de la propia ciudad.

Nada más, esperando que sea apoyada esta razonable iniciativa por toda la Cámara.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Manuel González.

El señor **GONZÁLEZ FERNÁNDEZ**: Intervengo, en nombre del Grupo Popular, en la proposición no de ley sobre la circunvalación en la ciudad de Ourense, zona norte. Tal y como se reconoce en la exposición de motivos previa a la proposición no de ley, la construcción de la autovía de las Rías Baixas supone un cinturón a la ciudad de Ourense, desde el noroeste al sur, pasando por el oeste, conectando, por tanto, los accesos a la ciudad en ese entorno a la autovía desde Pontevedra y Vigo, N-120, y a Portugal por Celanova, N-140, por Cortegada. Se mantienen los otros accesos, desde el este al norte, Santiago, N-525; Monforte, N-120, y El Barco-Trives, N-120, y se accede directamente a la ciudad, efectuándose las conexiones entre ellos a través de las calles de la citada capital. Por tanto, en la actualidad la autovía, aun sin el acceso al centro, resolverá los problemas de la circunvalación de esa zona.

Sobre la conexión norte-este entre la N-120 y la N-525, ya está redactado un estudio informativo en el que se contemplan tres posibles soluciones; se halla en fase de supervisión y que actuará de circunvalación entre estos puntos. Posteriormente a la redacción de dicho estudio informativo, surgió la iniciativa de construir una autopis-

ta entre Santiago y Ourense y una de sus soluciones incidía en el comienzo de la circunvalación norte de Ourense y su posible construcción hacia el sur de la ciudad. En tanto no se resuelva la definición de la autopista, no se aprobará el estudio informativo de la circunvalación, por la incidencia que tiene su trazado en el otro. Por tanto, vamos a votar en contra de la mencionada proposición.

En cuanto a la degeneración de la ribera del Miño, no es a la actuación del Ministerio en la N-120 a la que puede imputarse tal hecho, sino más bien al contrario, ya que no sólo ha construido paseos y accesos completamente respetuosos con el entorno, sino que además en todo momento se ha observado escrupulosamente una actuación ambiental ejemplar. Es distinto que, sirviéndose de esta carretera, se hayan llevado a cabo actuaciones urbanísticas o acciones particulares sobre las que no tiene competencia. El tema del centro comercial, ya se debatió en esta Comisión y fue rechazado en su día.

La posible dotación figura en el anexo de inversiones reales para 1999, en el número 4.505, con el nombre de variante en Ourense, N-120, N-525, con un presupuesto global de 180 millones de pesetas.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN URGENTE DEL TRAMO DE VARIANTE DE LA N-340 COMPRENDIDO ENTRE EL FINAL DE LA VARIANTE ALTAFULLA-TORREDEMBARRA Y EL TRAMO ACTUAL EN EL MUNICIPIO DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001177.)**

— **POR LA QUE SE INSTA AL DESDOBLAMIENTO URGENTE DE LA N-340 EN EL TRAMO COMPRENDIDO DESDE LA MÓRA HASTA LA RONDA DE CIRCUNVALACIÓN EN EL TÉRMINO MUNICIPAL DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001152.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a pasar a los dos últimos puntos del orden del día, que vamos a debatir de manera acumulada y que hacen referencia a las siguientes proposiciones no de ley: la presentada por el Grupo Socialista, relativa a la construcción urgente del tramo de la variante de la N-340 comprendido entre el final de la variante de Altafulla y Torredembarra y el tramo actual en el municipio de Tarragona, y la presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), por la que se insta al desdoblamiento urgente de la N-340 en el tramo comprendido desde la Mora hasta la ronda de circunvalación en el término municipal de Tarragona.

En función de la presentación de esas proposiciones no de ley, tiene la palabra, para su defensa y para la defensa también de la enmienda presentada, el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Es prácticamente innecesario que se aporte hoy aquí la motivación. Los problemas que tiene el tramo al que hacemos referencia, tanto

la congestión como la siniestralidad, que se ha visto incrementada durante estos últimos meses —la semana pasada hubo otro accidente mortal, uno más—, hacen que nuestro grupo haya presentado esta proposición no de ley, sobre cuya justificación no voy a abundar. Simplemente lo que decimos es que estas obras se declaren de urgencia por el Gobierno, con lo cual se acortarían los trámites, que en estos momentos todo hace prever que sean demasiado largos para lo que espera el conjunto de los ciudadanos y usuarios de este tramo de la N-340.

Lo que hemos añadido hoy es una enmienda que recoge el sentimiento popular de los ciudadanos, no sólo de Tarragona, sino de buena parte de sus comarcas, que desde hace unos meses vienen movilizándose y expresando su malestar por la situación a la que se ha llegado en estos momentos. No se manifiestan sólo los usuarios, sino también expresiones asociativas diversas, asociaciones de vecinos, entidades representativas del empresariado, etcétera, así como todas las fuerzas políticas, sin excepción, que reclamamos una solución lo más urgente posible.

La enmienda que presentamos dice textualmente lo siguiente: Mientras dure la tramitación y la ejecución...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Un momento, señor Sabaté.

Por favor, señorías, les agradecería que si tienen algo que discutir lo hicieran fuera de la sala, porque creo que el orador tiene perfecto derecho a ser oído en toda su exposición.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Como decía, la enmienda textualmente dice lo siguiente: Mientras dure la tramitación y la ejecución de dicha variante, el Gobierno arbitrará las medidas oportunas para que se libere el peaje actual de Tarragona para disminuir los riesgos de accidentalidad y la congestión del tráfico que ahora se producen.

Nos parece que esta es una medida posible. Sabemos, y en esta Comisión ya se ha tratado en otras ocasiones, que, en puntos similares con problemáticas parecidas, esta medida ya se ha arbitrado. Esta enmienda está en consonancia con lo que venimos sosteniendo en la Cámara desde hace unos meses: la voluntad de que las empresas concesionarias no sólo se acuerden de los poderes públicos y de los ciudadanos citando las cosas les van mal, que entonces tenemos que ir todos a socorrerlas, sino también cuando les van bien. Por tanto, nuestro parecer es que, en estos momentos en que las cosas les van tan extraordinariamente bien, medidas como ésta se puedan arbitrar con cargo a los grandes beneficios que se producen en estas concesionarias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a pasar a la defensa de la siguiente proposición no de ley por parte del Grupo de Convergència i Unió, y daremos la palabra al final al portavoz del Grupo Popular para que defienda sus enmiendas a las dos proposiciones no de ley.

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

El señor **NADAL I MALÉ**: Inicialmente se había realizado en la Comisión por parte de Convergència i Unió un planteamiento que hacía referencia a la 340, a la construcción de la variante. De una forma u otra, como consecuencia de la aprobación en los presupuestos de una enmienda que nosotros propusimos, hablaba de la necesidad de enmendar nuestra propia proposición. Como consecuencia de ello, hemos presentado una enmienda que dice que a partir del año 1999 se produzca la licitación del tramo de la carretera. Supongo que en todos estos términos nos podremos poner de acuerdo.

Existe un tema que nos sorprende por nuevo y a la vez por curioso, que es que mientras dure la tramitación y la ejecución de dicha variante, el Gobierno arbitrará las medidas oportunas para que se libere el peaje actual de Tarragona, para disminuir los riesgos de accidentalidad y congestión de tráfico que ahora se producen. Evidentemente, esto es nuevo, no tiene un planteamiento que afecte a esta Comisión, sino que se está estudiando en la Comisión de Industria, en una subcomisión. Pero yo pediría al Grupo Socialista que este segundo apartado lo retirara, ya que, señor presidente, está fuera del contenido de lo que se intenta establecer en esta Comisión. En todo caso, creo que produce a la unidad necesaria de los grupos políticos una situación nueva que la puede perjudicar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular, para la defensa de sus enmiendas a las dos proposiciones no de ley, tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Se nos presentan dos iniciativas parlamentarias de los grupos Convergència i Unió y Socialista, que ponen en escena la triste realidad en la que se encuentra la carretera N-340, entre los municipios de Torredembarra y Tarragona. Las exposiciones de motivos son suficientemente claras y la conclusión a la que forzosamente nos llevan pasa por considerarla como una carretera completamente desfasada, indigna para atender las necesidades circulatorias actuales; en todo caso, una carretera típica de la década de los años setenta.

Ciertamente, son veinte años de retraso los que lleva esta carretera en cuanto a su adecuación, pero, mire usted por donde, transcurren casi paralelos a la presencia en el Gobierno del Partido Socialista y de su máxima responsabilidad en cuanto a materia de carreteras. No voy a insistir en esta cuestión. Tenemos perfectamente claro que la forma de solucionar problemas no es mirar hacia atrás y, por tanto, desde el Grupo Parlamentario Popular apostamos por la gestión, por la eficacia, por políticas objetivas, por el sentido común, que deben traducirse forzosamente en respuestas apropiadas al problema que estamos discutiendo. En este sentido, nos complace comprobar cómo el Gobierno ya se ha puesto manos a la obra y que una de las dos actuaciones previstas para solucionar el problema en el tramo entre Tarragona y Torredembarra está a punto de materializarse. En efecto, lo que será la variante de Altafulla-Torredembarra, con final en La Mora, se encuentra ya en la fase final de expropiaciones y en la adecuación de servicios, de manera que las

obras tienen previsto su inicio antes de finalizar el año, es decir, de forma inminente. Lamentablemente, no podemos decir lo mismo de la otra actuación, correspondiente al tramo comprendido entre La Mora y Sabinosa, porque la situación en la que el Gobierno actual se encontró este proyecto fue de punto cero; no existía ni tan siquiera la redacción de un proyecto que pudiera ser útil, dada la realidad urbanística y ambiental actual en que se encuentra la zona. Precisamente por ello, consideramos imprescindible que salga de esta Comisión un pronunciamiento claro que garantice y vista parlamentariamente las peticiones justas sobre las que se está trabajando y que entiendo que son comunes a todos, desde las asociaciones de vecinos, que están movilizadas, hasta la totalidad de los grupos políticos, pasando por las diferentes entidades económicas y sociales de las comarcas y de la ciudad de Tarragona. Ciertamente, nos hubiera gustado el acuerdo unánime, pero lamentamos esta aportación, casi sorpresiva, a modo de autoenmienda, que ha hecho el Grupo Socialista refiriéndose a la gratuidad de la autopista, que creemos que responde a un intento de sacar tajada en un problema del que tienen grandísima parte de culpa y en un problema en el que ahora se han puesto a actuar, ahora se mueven, incluso cortando carreteras, ahora que están en la oposición, y no lo hicieron antes cuando gestionaban desde el Gobierno.

Además, en su proposición no de ley, por un lado, llegan al absurdo pidiendo que, para correr más, se utilice el trazado hecho hace muchísimos años por el Ayuntamiento de Tarragona, cuando ellos saben que no haría otra cosa sino que generar muchos problemas precisamente allí donde cortan carreteras, en la zona de bosques de Tarragona; problemas como, por ejemplo, la faenita que les podría suponer a algunos ver cómo el desdoblamiento se puede convertir en un elemento más de su zona familiar, de su comedor, de su habitación o de sus jardines. Por otro lado, esta proposición no de ley, con la incorporación de la enmienda de la gratuidad de la autopista, consigue saltarse a la torera algo que aprobaremos hoy aquí probablemente, como es la creación de una subcomisión que trabaje con rigor en el tema de los peajes de las autopistas. Creo que el Grupo Socialista con esta enmienda ya dicta sentencia, se autoconstituye él individualmente en subcomisión, para proponer algo que en todo caso tiene que ser el resultado de los trabajos de dicha subcomisión. No se puede, señor Sabaté, estar de acuerdo con profundizar, con trabajar en el tema de los peajes de las autopistas y paralelamente pedir actuaciones de forma unilateral, aisladas, sobre esta cuestión.

Ello nos hace adelantar que, si el Grupo Socialista mantiene esta enmienda, nos veríamos obligados a votar en contra su proposición no de ley. También le pediríamos que, en aras al consenso, que también se está exigiendo en nuestra circunscripción, en Tarragona, apueste por mantener su proposición no de ley de origen, sin la enmienda, y que así podamos llegar a un texto transaccionado entre su grupo, el Grupo Catalán (Convergència i Unió), y el Grupo Popular, los tres grupos con representación parlamentaria en el Congreso. Entendemos que la transacción que se expresaría en los términos prácticamente coincidentes de las dos proposiciones de ley más

aquellas aportaciones que el Grupo Popular pueda hacer recogerán todos aquellos aspectos necesarios para que el desdoblamiento de esta carretera entre el final de la variante de Torre Mar Torredembarra-Altafulla en la Mora y el inicio del cinturón de Tarragona en Sabinosa sea una realidad lo más pronto posible, que es nuestro objetivo. Es una transacción que, si quieren, luego la presentaré al Grupo Socialista, —el Grupo Catalán ya la tiene—. En ella se deja clara constancia, primero, de que el proyecto ya ha empezado a caminar mediante la redacción, que está en curso, del estudio informativo, que obviamente tendrá en consideración aquellas circunstancias no recogidas en el tiempo en el proyecto o según el trazado que diseñó el ayuntamiento, al que antes me he referido, así como, obviamente, cuantas alegaciones, observaciones y añadidos estime oportuno formular el consistorio tarraconense en el proceso de información pública al que se someterá.

Seguidamente esta transacción manifiesta con plena nitidez la necesidad de agilizar los trabajos al máximo para poder abordar en el más breve plazo posible las obras del desdoblamiento, considerando de urgente realización los trámites necesarios de redacción del proyecto y ejecución de las obras. En otras palabras y de forma más breve, le está dando al proyecto ese trámite de urgencia que se está buscando y con él se conseguirá acortar en la mayor medida posible los plazos de las diferentes fases por las que tiene que atravesar, arañando al máximo posible los meses en el calendario para conseguir que dichas obras puedan ser la continuación de las que ya van a empezar en lo que es la variante de Altafulla-Torredembarra. Ése es el deseo que intenta recoger la transacción, y que por otro lado, ha sido manifestado públicamente por el secretario general de Infraestructuras, Albert Vilalta, y por el propio ministro de Fomento. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Finalmente, para darle más solidez a la transacción se hace también referencia a la consignación presupuestaria, si bien está claro que en el anexo de inversiones plurianuales, que permanece vivo tras el debate de enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para 1999 en el Pleno de la semana pasada, se recoge una previsión para este tramo de 300 millones de pesetas, que es más que suficiente para atender la tramitación del proyecto durante el próximo año.

En definitiva, con esta transacción entendemos que conseguimos llegar al nivel de que más no se puede hacer, que con ella se deja todo atado para solucionar el problema en el menor tiempo posible. Hay que tener en cuenta que una inversión de esta envergadura, en la que como he dicho se parte de la nada, del punto cero, no puede abordarse a golpe de varita mágica, no puede abordarse de un día para otro. Es una transacción realista que refleja algo perfectamente asumible por los ciudadanos, comprensible y de sentido común para los colectivos que se están movilizandoy, a tal efecto, además validado por fuentes municipales. Por tanto, entendemos que representa un excelente broche parlamentario a las reivindicaciones sobre esta cuestión y, por ello, seguimos apelando e insistiendo en el mayor consenso posible, que obviamente pasaría por que el Grupo Socialista retirara o, si

me apura, trasladara su enmienda a los trabajos de la subcomisión que se va a crear, y así formalizar entre los tres grupos una transacción cuyos rasgos generales he expuesto y cuyo texto no habría ningún inconveniente en abordar entre los tres portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? **(Pausa.)** Tiene la palabra para expresar su opinión sobre las enmiendas el señor Sabaté. **(El señor Nadal i Male pide la palabra.)** Luego la tendrá el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: Señor presidente, si para agilizar los trabajos me permitiera hacer una breve intervención, quizás sería innecesaria la siguiente mía.

El señor **PRESIDENTE**: Empezaremos por el señor Nadal, pero luego harán uso de la palabra, si así lo solicitan, los señores Sabaté y Ricomá.

El señor **NADAL I MALE**: Muchas gracias, señor presidente, por su amabilidad.

De hecho, el planteamiento del Grupo Socialista me sorprende, pero también lo que es evidente es que entran en juego una serie de factores nuevos en esta Comisión y el primero es el que establece la creación de una subcomisión para plantear el tema de las autopistas y de su eventual gratuidad cuando converjan con otras necesidades. A los efectos de intentar no contradecirnos con lo establecido en la Comisión que crea la subcomisión, solicitaría del señor Sabaté que sustituyera el apartado final que él propone de: Mientras dure la tramitación y la ejecución de dicha variante, el Gobierno arbitrará las medidas oportunas para que se libere el peaje actual de Tarragona para disminuir los riesgos de accidentalidad y la congestión del tráfico que se produce, sustituyéndolo por el siguiente: Mientras duren los trabajos de la subcomisión, el Gobierno iniciará los trámites necesarios para llegar a un acuerdo entre el Ministerio y Acesa para liberar el peaje para camiones y autobuses, sin perjuicio de que más adelante se establezca la liberación total por acuerdo de la subcomisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sabaté, tiene la palabra para hablar de esta propuesta y para cualquier otra intervención que quiera realizar.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Ante todo, esta última tendríamos que estudiarla. Si se nos pasara por escrito, la estudiaríamos con toda la dedicación que requiere. Respecto de lo que se ha dicho —entre lo que se presenta y lo que se ha hablado, es más de nuestra proposición no de ley que de otras—, he de señalar que ésta no es una enmienda unilateral del Grupo Socialista. La negociación para que se libere el peaje de Tarragona está hoy recogida en los periódicos locales, con declaraciones del propio conseller de la Generalitat, que dice lo siguiente. El conseller dijo que el Gobierno de la Generalitat no entrará a valorar la reciente sustitución del director general de Acesa, aunque cree que ello no tendrá ninguna influencia en las negociaciones que la compañía tiene —

tiempo presente, de indicativo— con el Ministerio de Fomento para establecer la gratuidad del peaje de la A-7 de Tarragona. Y dice al final que la Generalitat está haciendo —también tiempo presente— de catalizador para que se produzca la reacción química necesaria —¡caramba!— entre ambas partes para que la gratuidad sea una realidad. Por tanto, la gratuidad del peaje no nos la inventamos sólo nosotros, como parece que se nos acusa. El conseller de la Generalitat dice que se están haciendo gestiones, que hay negociaciones y que además la Generalitat hace de catalizador para que se produzca la reacción química necesaria. El conseller de la Generalitat aprecia la necesidad de que el peaje sea gratuito. No es ningún invento, es una cosa posible. Nosotros no nos lo hemos sacado de la manga. No lo presentamos hoy... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, ruego silencio para que podamos oír las intervenciones.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Lo presentamos en el Pleno de la Cámara, lo intentamos presentar en el debate que se produjo en el Pleno a raíz de la moción consecuencia de interpelación del Grupo Mixto, por boca de la señora Rahola, y hoy ella ha explicado aquí por qué no nos aceptó aquella enmienda, porque el Grupo Popular y Convergència i Unió le dijeron que, si aceptaba nuestra enmienda, votarían en contra de su moción y, además, de otras iniciativas presentadas en la Cámara desde hace tiempo para revisar la Ley de concesiones y de construcción de autopistas del año 1990 ó 1992, no recuerdo la fecha exacta en estos momentos. Por lo tanto, ya hace tiempo que este asunto viene danzando por esta Cámara. Al Grupo Popular le gusta sacar continuamente el latiguillo y decir: cuando estaban ustedes, aunque manifiesta que no quiere mirar hacia atrás. El Grupo Popular en su famosa reunión de la Comisión de Infraestructuras ya dijo por boca de su máximo responsable en el Gobierno, el ministro de Fomento, que los socialistas habíamos invertido demasiado en Cataluña y en Levante. Ahora dice que hay que invertir en el centro de la Península. Por consiguiente, no creo que se compadezcan unas declaraciones con las otras. Me sorprende que el representante del Grupo Popular rebata el trazado que nosotros proponemos aquí —estaríamos dispuestos a retirarlo; ya se verá qué trazado—, pero el que nosotros proponemos es el que por unanimidad aprobó el propio Ayuntamiento de Tarragona, del cual el ilustre diputado es concejal. Tendremos que analizar, y se hará allí en su momento, cuál es el mejor trazado.

En definitiva, nuestra proposición no de ley se diferencia en dos cosas: una, en la declaración de urgencia, y parece que esto no es aceptado por los grupos Popular y de Convergència i Unió. Se apela a que se haga con la máxima urgencia posible, pero no se habla de la declaración de urgencia. Y dos, el tema del peaje, que parece que se rechaza y nosotros no tenemos otro remedio que mantener.

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

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: En primer lugar, lamento que esta frenética actividad y este frenético interés por parte del Grupo Socialista esté, desplazado unos cuantos años en el tiempo. Quizás si se hubiera hecho cuando correspondía, no estaríamos hablando ni discutiendo de estas cuestiones. Pero, insisto, no vamos a mirar hacia atrás. Estamos todos de acuerdo en que la situación de la N-340 es un problema grave, al que hay que encontrar soluciones. Estamos todos de acuerdo en que una posible solución puede pasar por decir que, mientras duren las obras y mientras se acondicione y se desdoble el tramo en cuestión, se pueda acceder a un uso de la autopista en unas condiciones lo más favorables posible, incluso con gratuidad. Estoy hasta de acuerdo en decirle que éste puede ser un objetivo perseguido. Lo que tiene que tener claro el señor Sabaté, el Grupo Socialista, es que, en primer lugar, no es una cuestión unilateral, no es una cuestión que pueda ser decidida, única y exclusivamente, por mucha voluntad que tenga, por el propio Gobierno, por parte del Ministerio de Fomento. También debe de tener en cuenta el señor Sabaté, el Grupo Socialista, que no es un problema aislado; que en la circunscripción de Tarragona tenemos reivindicaciones de gratuidades de autopistas casi en todos los cientos de kilómetros de trazado de autopista en nuestra circunscripción. Puedo hablarle, por ejemplo, de las nuevas movilizaciones en la zona de Cambrils. Por tanto, hay que ser un poco riguroso, hay que aplicar objetividad y hay que procurar que nuestras decisiones sean las válidas, sean las mejores y, para vestir a un santo, no desvistamos a toda la compañía de este santo, al santoral.

En consecuencia, seguimos pensando que lo mejor que podemos hacer es sometemos a los trabajos que va a desarrollar la subcomisión que se va a crear, en la que se hará un análisis completo, exhaustivo y al detalle de la situación de peajes en las diferentes autopistas. A partir de ahí podremos llegar a las conclusiones objetivas, concretas, por tramos, se si me apura, que mas pueden convenir. En esta situación, y poniendo por delante que éste ha de ser el objetivo, no estamos en desacuerdo para intentar —insisto, en aras al consenso— llegar a una determinada expresión o literalidad de la proposición no de ley que pueda satisfacer las peticiones de los tres grupos, utilizando las aportaciones que se han hecho desde cada uno de ellos, incluyendo la última efectuada por el señor Nadal. Por tanto, solicitaría a la Presidencia que nos deje trasladar el debate al pasillo, que es donde se suelen resolver las cosas, para ver si somos capaces de encontrar una solución unánime que, insisto, es lo que quieren los ciudadanos de Tarragona.

El señor **PRESIDENTE**: La costumbre que tiene esta Comisión, que yo creo que es buena, de incluir, cuando se trata una proposición no de ley, todas las conexas con ella de otros grupos, lleva a que en el momento de las votaciones sea más difícil establecer qué es lo que se quiere votar exactamente, si se mantienen o no. Por lo tanto, vamos a suspender durante cinco minutos la Comisión para poder presentar posteriormente en las votaciones, que serán inmediatamente después, un texto —si lo

hay— o, si no, que se vote jada una de las proposiciones no de ley sabiendo claramente los diputados qué están votando.

Se suspende la sesión. **(Pausa.)**

Se reanuda la Comisión.

Vamos a proceder a votar los puntos del orden del día que hemos tratado.

El primero era la creación de una subcomisión. Hay dos proposiciones no de ley —ya hemos coincidido en que era un debate atípico—, una presentada por la señora Rahola que dice lo siguiente en su parte dispositiva. **(La señora Rahola i Martínez pide la palabra.)**

Señora Rahola.

La señora **RAHOLA I MARTÍNEZ**: Como hay acuerdo con la propuesta del Grupo Parlamentario de Convergència, pido que quede subsumida en la siguiente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rahola, acuerdo no existe, puesto que se va a tratar en el segundo punto la propuesta del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) en sus propios términos, porque no aceptan las enmiendas socialistas.

La señora **RAHOLA I MARTÍNEZ**: De acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Pasaríamos a votar la propuesta del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) en sus propios términos, porque no se acepta las enmiendas socialistas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La siguiente proposición no de ley es la relativa a la coordinación de los nuevos accesos a Madrid con otras actuaciones sobre el territorio en su ámbito de influencia. Está presentada por el Grupo Parlamentario Popular y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La cuarta proposición es por la que se insta al Gobierno a que inicie los trámites para desafectar la dársena interior del puerto de Alicante. Ha sido presentada por el Partido de Nueva Izquierda, señor Alcaraz, y se ha aceptado la enmienda de sustitución propuesta por el Grupo Socialista. En esos términos se vota.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La quinta es relativa al acondicionamiento de la carretera N-330 en su tramo Los Santos a Teruel. Ha sido

presentada por el Grupo Socialista y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Las proposiciones 6 y 7 van a ser votadas por separado, aunque han sido debatidas conjuntamente.

La número 6, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, es por la que se insta al Gobierno a que adopte las medidas necesarias y urgentes para exigir al Ministerio de Fomento que cumpla los compromisos adquiridos, tanto por este Ministerio como por el Ayuntamiento de Getafe y la Comunidad de Madrid, en relación con el enterramiento de las vías de la línea C-4 de la red de cercanías de Madrid, a su paso por Getafe.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número 7, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, el señor Alcaraz, del Partido de Nueva Izquierda, es relativa al cumplimiento por el Gobierno de los compromisos asumidos para el soterramiento de la línea férrea a su paso por Getafe (Madrid).

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición número 8 es sobre la llegada de la línea ferroviaria Euromed hasta Almería, del Grupo Socialista del Congreso. Se vota con la adición *in voce* que ha hecho el ponente del Grupo Socialista y con la enmienda *in voce* del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Con esa redacción pasa a votarse.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 9, sobre la inclusión en el Plan director de infraestructuras de la conexión de Almería, a través del servicio Euromed, con el corredor ferroviario Murcia-Valencia-Barcelona, del Grupo Parlamentario Popular, con una enmienda que el mismo Grupo Popular había presentado, anteriormente a la propia proposición, y por tanto aceptada. En esos términos se vota.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. Proposición número 10, para limitar los efectos negativos del incremento de las tarifas de las llamadas locales sobre los usuarios de Internet, así como favorecer su difusión mediante la implantación de una tarifa plana, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y a la que se le añade la letra c) de la enmienda del Grupo Popular. En esas condiciones va a votarse.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. (El señor Caldera Sánchez-Capitán pide la palabra.) ¿Señor Caldera?

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Para explicación de voto, señor presidente.

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

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Tenía reticencias acerca del segundo punto de la iniciativa de Convergència i Unió y, como no se puede votar separadamente porque se ha admitido una enmienda, he de decir que me ha convencido sobre ese punto el señor Recoder en el entendimiento de que la tarifa, en relación con la que existe en los países más competitivos, ha de ser barata. Ésa ha sido su expresión. Estoy de acuerdo con ello y hoy mismo lo circularé por la red de Internet. Ése es el compromiso de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: La proposición número 11 es sobre dotación a la ciudad de Ourense de un cinturón de circunvalación. Ha sido presentada por el Grupo Socialista y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición número 12, presentada por el Grupo Socialista del Congreso, relativa a la construcción urgente del tramo de variante de la N-340, comprendido entre el final de la variante Altafulla-Torredembarra y el tramo actual en el municipio de Tarragona, y la número 13, por la que se insta al desdoblamiento urgente de la N-340 en el tramo comprendido desde La Mora hasta la ronda de circunvalación en el término municipal de Tarragona, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), se han presentado diversas enmiendas y parece que han tenido una redacción consensuada, que procedo a leer para que conste en el «Diario de Sesiones». El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a iniciar, de acuerdo con las previsiones económicas contempladas en el proyecto de ley de presupuestos generales del Estado para 1999, los trámites necesarios para que, una vez realizado el estudio informativo y la redacción del proyecto con su correspondiente información pública y declaración de impacto ambiental, se proceda, dentro del año 1999, a la licitación de la obra, carretera N-340, desdoblamiento en el tramo comprendido entre el final de la variante de Tarragona y la variante Altafulla-Torredembarra y, con ello, iniciar con la máxima urgencia la ejecución de las obras. Asimismo, se insta al Gobierno a ejecutar, con la máxima celeridad, las obras ya contratadas correspondientes a la carretera N-340, variante de Altafulla y Torredembarra y, mientras duren los trabajos de la subcomisión creada dentro de la Comisión de Infra-

estructuras, se inicien las gestiones oportunas e inmediatas por parte del Gobierno para conseguir la gratuidad de peaje de camiones y autobuses en el tramo objeto del debate, es decir, la entrada y salida de Tarragona. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)** ¿Señor Sedó?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, decimos gratuidad del peaje pero no decimos dónde. Habría que añadir: en la autopista A-7.

El señor **PRESIDENTE**: Para centrar el punto al que nos estamos refiriendo, se añade: «en la autopista A-7». Con esta redacción, se procede a votar.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión.

Era la una y cincuenta 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