



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 592

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 55

celebrada el miércoles, 9 de diciembre de 1998

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DÍA:</b>	
<b>Proposiciones no de ley:</b>	
— Sobre uso gratuito de la autopista Cádiz-Sevilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (número de expediente 161/000241).....	17280
— Por la que se insta al Gobierno a dar prioridad absoluta a la inversión necesaria para acometer con urgencia la construcción de la autovía Córdoba-Antequera (Málaga). Presentada por el Grupo anterior (número de expediente 161/000460).....	17284
— Sobre regulación de los centros de enseñanza para la navegación de recreo. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (número de expediente 161/000514) .....	17287
— Sobre nuevos trazados de tren de alta velocidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (número de expediente 161/000661) .....	17289
— Relativa a la definición de nuevos trazados del tren de alta velocidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 161/000681).....	17289

	Página
— Relativa a posibilitar en enlace del término municipal de Monterrey (Ourense) con la autovía de las Rías Bajas. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (número de expediente 161/000716)._____	17297
— Relativa a la adopción de las medidas oportunas para solucionar definitivamente la siniestralidad de los puntos de cruce de la N-630 con las carreteras que, saliendo de ella, van a los pueblos de Garrovillas, Casar de Cáceres y Coria, todos ellos de la provincia de Cáceres. Presentada por el Grupo anterior (número de expediente 161/001158).....	17299
— Sobre actuaciones urgentes para superar las deficiencias portuarias en la isla de El Hierro. Presentada por el mismo Grupo Parlamentario (número de expediente 161/001160).....	17301
— Sobre ampliación de las instalaciones portuarias de El Hierro. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unidad (número de expediente 161/001168).....	17301
— Por la que se insta al Gobierno a incluir dentro del Plan de carreteras la construcción de una nueva vía de comunicación (autovía) de enlace entre la ciudad de Prontevedra y la autovía Rías Baixas, A-52. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 161/001198).	17304

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

#### PROPOSICIONES NO DE LEY:

##### — SOBRE USO GRATUITO DE LA AUTOPISTA CÁDIZ-SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (número de expediente 161/000241).

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Comenzamos la sesión de esta mañana que hace referencia a una serie de proposiciones no de ley. Pido a todos que en el desarrollo de la sesión sean lo más concretos posible en el desarrollo de sus argumentaciones.

La primera proposición no de ley se refiere al uso gratuito de la autopista Cádiz-Sevilla. Es autor del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y para su defensa tiene la palabra el señor Meyer.

El señor **MEYER PLEITE**: Señor presidente, presentamos esta iniciativa el 5 de noviembre de 1996 —han pasado más de dos años— y lo que pretendíamos con la misma era recoger un sentimiento unánime de la sociedad gaditana, incluso del propio Parlamento andaluz pues justo cuando se presentaba esta iniciativa, estaba pendiente la negociación con la empresa explotadora de la autopista Cádiz-Sevilla y el sentimiento general de la sociedad gaditana era que no se debía de conceder más la explotación de la autopista Cádiz-Sevilla a esta empresa, y por lo tanto pasar a su liberalización.

Es un sentimiento, como digo, que era unánime en el momento de esta negociación, lo que ocurre es que la iniciativa la vamos a discutir dos años después y, por lo tanto, lo que se pretendía con la misma en parte no se puede conseguir, lógicamente, como era que se liberalizara la autopista Cádiz-Sevilla.

La sociedad gaditana, yo creo que mayoritariamente, no de ahora sino ya de hace bastante tiempo lo viene reivindicando, atendiendo a los índices sociales de la provincia, una provincia castigada por el desempleo como ninguna, con una crisis industrial importante que se acentúa por la política del Partido Popular de privatizaciones, creando una situación de desempleo, una situación de precariedad en el empleo muy fuerte, y además una provincia que, en lo que se refiere a la red viaria y ferroviaria, en lo que es el diagnóstico de todo lo que son las comunicaciones, la verdad es que nos retrotrae a comarcas, a regiones de las más devastadas por una no política en comunicación y por una falta de modernización de nuestras comunicaciones. Todo esto es lo que nos hace a los gaditanos y gaditanas reivindicar con fuerza que nuestras vías de comunicación hacia Sevilla, y la próxima que vamos a tener hacia Estepona por Guadiaro, no sean de peaje, sean autovías libres, porque entendemos que en la provincia de Cádiz, dados esos índices de desempleo, esos índices de precariedad, de falta de modernización de nuestras vías ferroviarias y viarias, se debía tener un trato de discriminación positiva, porque indudablemente una buena comunicación, una comunicación moderna, es algo vital, fundamental, para intentar que nuestras acciones económicas (el transporte de mercancías, de personas) la ayuden a salir de la situación en que estamos, una situación muy precaria en lo económico, con una

crisis en cuanto a lo que significa toda la producción, y con una precariedad en el empleo, con la tasa más alta de desempleo de España y, por lo tanto, de la Comunidad Económica Europea.

En estos momentos en Cádiz tenemos privatizada la comunicación hacia Sevilla y tendremos también privatizada la comunicación hacia Málaga-Guadiaro-Estepona. Yo creo que esos dos datos merecerían una reflexión en su momento. Esa reflexión no pudo ser, se firmó la concesión, seguimos teniendo un peaje que pagar si queremos pasar hacia Sevilla y lo tendremos también hacia Málaga por voluntad del Partido Popular. Esto es lo que pretendíamos en su momento con esta iniciativa. A esta iniciativa, después de dos años, se debía de plantear, en cuanto al texto de la proposición no de ley, una ligera modificación (yo espero que en el debate se pueda encontrar una redacción), en el sentido de que se anule la actual concesión, no que no se prorrogue sino que se anule la actual concesión, en el punto 1, de manera que consigamos efectivamente el objetivo fundamental y prioritario. Los representantes del pueblo andaluz, a través de su parlamento, todas las instituciones gaditanas han reivindicado que se liberalice la autopista. Creo que los puntos 2 y 3 tienen todavía actualidad, se deberían de mantener, y por lo tanto la idea de esta iniciativa es de nuevo volver a plantear con fuerza este sentimiento generalizado de la sociedad gaditana de conseguir liberalizar definitivamente la autopista Cádiz-Sevilla.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. La primera, una enmienda de sustitución, por parte del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Perales.

El señor **PERALES PIZARRO**: El Partido Socialista va a apoyar la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida que pretende suspender, no impedir ya, pero sí suspender la prórroga de la autopista de peaje Sevilla-Cádiz que termina su período de concesión en el año 2007. Hemos presentado una enmienda de sustitución que propone lo siguiente: Negociar la suspensión del acuerdo del Gobierno con la empresa concesionaria de autopistas para que se reponga el inicial plazo del año 2007 como el momento de finalización de la explotación de la autopista de peaje Cádiz-Sevilla. **(Rumores.)**

Pues bien, señor presidente, nuestra posición es absolutamente clara. Creemos que la situación que se vive en relación con la autopista es la historia reciente de un incumplimiento electoral por parte del Partido Popular, de tal manera que en los últimos años del Gobierno del Partido Socialista los dirigentes andaluces del hoy partido del Gobierno, comenzando por su presidente, señor Arenas, hicieron de la eliminación del peaje de la autopista una propuesta estrella de su programa. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdóneme, señor Perales. Por favor, ruego silencio. Este local no reúne las condiciones que tienen otros en el Congreso y realmente, si se habla al mismo tiempo que interviene el portavoz, no se oye.

Señor Perales, continúe.

El señor **PERALES PIZARRO**: No pasaban semanas o meses sin que los dirigentes más prestigiados del Partido Popular utilizaran la existencia de la autopista como ejemplo de la marginación de Andalucía y un evidente ejemplo también de la maldad de los gobiernos de Felipe González para con Andalucía.

Un dirigente de los más importantes en el Parlamento de Andalucía, en un arranque literario, llegó a afirmar que el Partido Popular rompería la sogá que ahoga a los gaditanos en cuanto llegara al Gobierno. Lógicamente, la eliminación del peaje sería inmediata en cuanto el Partido Popular llegara al poder, si tenemos en cuenta además que la provincia de Cádiz era la provincia prioritaria para el presidente del Gobierno, señor Aznar, tal como el señor Arenas decía en unas declaraciones que tengo aquí delante en estos momentos. Por tanto, en ningún caso podía haber duda de que el Partido Popular cumpliría ese compromiso, de que el Partido Popular repararía esa situación y naturalmente eliminaría el peaje de la autopista en cuanto llegara al Gobierno, como sus portavoces con reiteración casi semanal se habían encargado de recordar permanentemente. A estas alturas resulta que la sogá que ahogaba a los gaditanos no ha sido rota por ningún coloso político, sino que la sogá seguirá, al decir de los dirigentes del Partido Popular, asfixiando a los gaditanos durante 13 años más. No se rompió inmediatamente porque Cádiz fuera la provincia privilegiada, ni se va a romper en el 2007, sino que seguirá por decisión del Gobierno del Partido Popular durante 13 años más.

De todas las afirmaciones que acabo de hacer naturalmente hay soporte documental en las hemerotecas de cualquier sitio, en Cádiz especialmente y en Sevilla, y hay una abundante documentación de que éste no era un compromiso electoral de los que se pasean en las campañas electorales, sino que había un compromiso firme, sólido, muy firme, y desde luego de los más importantes del Partido Popular en la provincia de Cádiz, de que sería eliminado inmediatamente que el Partido Popular llegara al Gobierno. Pues bien, hoy, aquellos que eliminarían *ipso facto* el peaje de la autopista lo han prorrogado durante 13 años. Y no sólo eso, señor presidente, sino que en la provincia de Cádiz, como se acaba de decir, había una autovía, una autovía prevista para su construcción, que uniría Guadiaro con Estepona y la provincia de Cádiz con Málaga. Esa autovía Guadiaro-Estepona también se convirtió en autopista de peaje, de tal manera que los que estaban en contra de los peajes no sólo prorrogaron 13 años el peaje Sevilla-Cádiz, sino que la autovía Guadiaro-Estepona, prevista como autovía, se ha convertido en una autopista también de peaje por decisión del partido que gobierna hoy, que era el que se oponía entonces a los peajes para la provincia de Cádiz.

Malagueños y gaditanos se unirán a partir de ahora por una autopista de peaje, cuando el Gobierno anterior dejó ese proyecto previsto como una autovía sin peaje; por lo tanto nuestra propuesta es que rectifiquen los señores del Gobierno. Yo estaré encantado, como todos los demás portavoces, en reconocer que han cumplido su compromiso electoral, parcialmente por lo menos —por lo menos no se ha prorrogado— aunque no se elimine el peaje, pero no ha sido prorrogado, y estaremos encantados de reconocerlo. Es verdad que ahora la decisión tiene complejidad jurídica

y técnica, pero el compromiso para no prorrogar la autopista es tan firme, tan sólido, y supuso una apuesta tan importante del Partido Popular que estamos seguros de que el Gobierno y el Partido Popular serán capaces de romper ese convenio, que nunca debió firmarse, y llevarlo adelante.

Quiero recordar, señor presidente, para terminar, que el Gobierno socialista tuvo la intención en algún momento de prorrogar también la autopista, de tal manera que en el año 1995 hubo un intento por parte de la Administración de formular un proyecto de prórroga, y la oposición del Partido Socialista, de todas las demás formaciones políticas, y especialmente del Partido Popular, como no podía ser de otra manera, impidieron que este acuerdo se llevara adelante y no se prorrogó la autopista. Luego el Partido Popular desistió de su posición inicial y hoy tenemos una autopista que, como decían los dirigentes del Partido Popular, asfixiaba a los gaditanos. Si eso se sigue manteniendo durante 13 años más seguiremos soportando esa prórroga de autopista; esperamos que los portavoces del Partido Popular nos den una buena noticia y se suspenda ese convenio, se rompa ese contrato y la autopista rinda sus servicios en el 2007, como inicialmente estaba previsto.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda de modificación pero, por lo que yo veo, más que de modificación es también de sustitución. Por tanto, le ruego a la portavoz, doña Teófila Martínez, que en su exposición aclare si es de modificación o de sustitución.

Tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Perdón, presidente, es de sustitución.

Tomo la palabra en nombre de mi grupo para defender esta enmienda de sustitución que dice: El Congreso de los Diputados manifiesta el interés de que se tengan en cuenta las peculiaridades de la concesión de la autopista Cádiz-Sevilla, así como las del resto del Estado español, en los estudios y debates que se efectúen en el marco de la subcomisión creada en el seno de la Comisión de Infraestructuras que tiene por objeto estudiar los diferentes problemas que plantea el coste de los peajes en el Estado.

Desde el Partido Popular hemos presentado esta enmienda de modificación porque seguimos queriendo solucionar el problema dado por la autopista de peaje en la provincia de Cádiz, y no renunciamos a conseguirlo, al igual que otras provincias españolas donde existen las autopistas de peaje. Y digo que no renunciamos porque, evidentemente, como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida y el del Partido Socialista, sobre todo en los dos últimos años ha sido motivo de debate en la sociedad gaditana. Algunos lo han oído con mayor interés en estos dos últimos años que se oía cuando se tenían responsabilidades de gobierno desde 1988, cuando empezó a debatirse sobre este importante asunto, ya que la autopista de peaje Cádiz-Sevilla en 1986 sufrió una ampliación de concesión, concesión que en principio era para 1999, y que si no se hubiera ampliado en 1986 estaríamos a un año de poder disfrutar de una autopista libre. En 1986 se prorrogó la concesión no para rebajar las tarifas del peaje, sino para unirla con la empresa que administraba y tenía la concesión de la auto-

pista A-7, y que como tenía pérdidas había que equilibrarla, y el Gobierno socialista, tan interesado por estas cuestiones, prorrogó la concesión hasta el 2007.

Por tanto, aunque a algunos les gusta hablar de la historia reciente refiriéndose a la historia de hace dos años de nuestra democracia —la anterior no les interesa porque fueron responsables directos de las actuaciones en infraestructuras; he de decir a mis compañeros de Comisión que en 1995 no es que hubiera intención, es que hay un documento firmado del señor Zaragoza, firmado, firmado, firmado, en mayo de 1995, con el presidente de Aumar de una prórroga de 15 años y con una rebaja en las tarifas del 15 por ciento. Agua pasada no mueve molino, pero es necesario que lo sepamos todos, porque como hay una subcomisión creada para estudiar estos asuntos, es necesario que se sepa. Pero lo más grave de esa prórroga de la concesión y de la situación de la autopista Cádiz-Sevilla es que durante los últimos 16 años con los gobiernos anteriores, y yo espero que éste no caiga en ese error, como disfrutábamos de una autopista, no se nos construyó ni un kilómetro de autovía hasta 1992. O sea que en este momento sólo disfrutamos de 20 kilómetros de autovía, mientras en Andalucía se disfruta de 1.500 kilómetros de autovía. Por tanto, ni una peseta de inversión para igualarnos al resto de las provincias andaluzas y españolas. Quiero que sepan SS.SS. que desde el límite de la provincia de Málaga hasta Sevilla capital tenemos 260 kilómetros de carretera nacional y sólo disfrutamos los gaditanos y los andaluces que pasan por allí de 20 kilómetros de autovía, que se dice pronto; y pasaron 14 años de Gobierno socialista, y pasó un plan de carreteras en donde se construyeron a nivel nacional 3.500 kilómetros de autovía. Por tanto, las comparaciones demuestran que la gran abandonada en esa política de inversiones era la provincia que más lo necesitaba, porque además era y es la puerta del sur de Europa, y si hay una infraestructura periférica en toda Europa esa infraestructura periférica es la que enlaza la provincia de Cádiz desde Algeciras con el resto de Andalucía, con el resto de España y con el resto de Europa.

Una vez dicho esto quiero manifestar, en nombre de los diputados del Partido Popular de la provincia de Cádiz, que queremos y necesitamos inversiones en infraestructuras y que esa autopista sea liberada o no pague peaje, pero nos encontramos, cuando se lo pedimos al Gobierno, con la misma respuesta que el señor Cosculluela en 1988 le daba a los parlamentarios del PP, y nos encontramos con la misma respuesta que el señor Chaves en el Parlamento andaluz les daba a los diputados del Parlamento andaluz del Partido Popular en fechas posteriores. El señor Cosculluela, el 23 de mayo de 1988, le decía a un diputado del PP: Respecto a la solicitud de liberalización del peaje de la autopista A-4 que me transmitía en su escrito del pasado 23 de abril, debo manifestarle que no es posible atender a tal petición, ya que los términos de la concesión, entre ellos la percepción de peaje, contenidos en el contrato suscrito por el Estado se rigen por una normativa específica cuya alteración podría dar origen a múltiples problemas de toda índole (jurídicos, económico-financieros, incluso administrativos) de difícil solución. Asimismo, supondría un precedente que previsiblemente podría propiciar solicitudes de liberalizaciones de peajes en otras autopistas, lo que

conllevaría unas indemnizaciones a las sociedad concesionarias que alcanzarían valores de tal magnitud que no podrían ser asumidos por el Estado.

Pero es que lo mismo decía el señor Chaves el 20 de noviembre de 1991, a una petición del Grupo Popular del Parlamento andaluz. Decía el señor Chaves que por qué pagarle a una empresa 40.000 millones si sólo se iban a beneficiar los gaditanos que circulaban a Sevilla por la autopista, cuando esos 40.000 millones él los iba a invertir en mejorar las infraestructuras de Cádiz. Y fíjense ustedes, era 1991 y 40.000 millones, y en este momento, en el año 1998, sólo se ha adjudicado el primer tramo del desdoblamiento de la 440 entre Jerez y Algeciras, el primer tramo de un convenio suscrito entre el Gobierno central y el Gobierno andaluz para financiar esa autovía o ese desdoblamiento de carretera entre Jerez y Algeciras; nos dijeron en 1996 que en el año 1998 se iban a licitar todos los tramos, y estamos a finales de 1998 y sólo se ha licitado un tramo. Por tanto, aparte de querer que cuando esa subcomisión trabaje se considere a la autopista de peaje Sevilla-Cádiz de una manera importante y peculiar, nosotros, a este Gobierno, o a cualquier gobierno, como lo hemos venido haciendo, le vamos a exigir y le estamos exigiendo que en los próximos cinco años nos equiparen al resto de las provincias andaluzas y españolas a la hora de equilibrar el déficit de infraestructuras viarias que tenemos, y sobre todo en el apartado de los programas de autovías, es realmente estamos discriminados.

Le voy a entregar al presidente de la Comisión y a los portavoces un plano muy sencillo de Andalucía, donde la única provincia que sólo tiene 20 kilómetros de autovía es la provincia de Cádiz, y eso de ninguna manera se improvisa, porque no hay ni un solo anteproyecto, sólo hay un estudio previo de desdoblamiento de Vejer-Chiclana. Llevamos 7 años con el anteproyecto y ha sido este Gobierno el que lo ha aprobado y el que lo ha sacado a exposición pública; mientras tanto, ni un solo proyecto de desdoblamiento de ninguna nacional, ni de la de Cádiz-Sevilla, ni de la de Cádiz-Málaga. Y otro dato, porque a algunos les ha entrado ahora una fiebre muy importante en la defensa de las infraestructuras y demuestran su desconocimiento, porque la autopista de peaje Algeciras-Málaga, junto con la de Cartagena-Murcia y la de Madrid-Rioja y la de Madrid-Zaragoza, la sacó a concurso el ex ministro Borrell, hoy candidato a la presidencia, y ese ex ministro a esta diputada le contestó que el tramo Guadiaro-Estepona no se podía desdoblar por problemas medioambientales y que nos iban a solucionar el problema con la licitación de la autopista de peaje Algeciras-Málaga. Y eso es así, y es este Gobierno el que ha conseguido que, al mismo tiempo que se saque a concurso la autopista de peaje Guadiaro-Estepona, también se saque a concurso y se adjudique en el mismo momento desdoblamiento de la nacional entre Estepona y Guadiaro, porque ustedes saben, o los que saben algo de infraestructuras saben, que en ese tramo no se puede llamar autovía porque el trazado de las curvas y la velocidad por la que se podría, cuando se desdoble, circular, no puede pasar, por la configuración orográfica, de 100 kilómetros por hora. Por tanto, es el Gobierno socialista y el ministro Borrell el que saca a concurso esa autopista de peaje. Segundo. Es el que niega a esta diputada y a las peticiones del Gobierno popular el

desdoblamiento de la Estepona-Guadiaro por problemas medioambientales, y la prueba es que se licita para la *Rider Cup* el tramo Guadiaro-San Roque y no se licita el Guadiaro-Estepona.

Por tanto, aquellos conversos en materia de infraestructura de la provincia de Cádiz es mejor que se lean todo, lo propio y lo ajeno. Nosotros vamos a seguir reivindicando esos desdoblamientos y esas autovías de la provincia y vamos a seguir reivindicando la liberalización del peaje, pero miren ustedes, los culpables de que desde 1999 hasta el 2007 los gaditanos tengamos que seguir pagando peaje son exclusivamente los socialistas, que en 1986, repito, sin ninguna concesión a cambio, como bajada de tarifas de peaje, nos prorrogaron la concesión. Ahí está en las hemerotecas, en los boletines de esta Cámara y de la Cámara andaluza, lo que decía el señor Pizarro, lo que decía el señor Chaves y lo que decían algunos diputados de la provincia de Cádiz, pues cuando estaban en el Gobierno de la nación y los diputados del PP veníamos aquí a reclamar infraestructuras no venían nunca a defender la postura del Gobierno, siempre la defendían diputados de otras provincias. Nosotros las hemos defendido cuando estábamos en la oposición y las defendemos valientemente cuando estamos en el Gobierno, porque es la reivindicación que nosotros le hemos transmitido al Gobierno de la nación. Ya está bien de sólo querer recordar la historia de los dos últimos años; hay que recordar toda nuestra historia en materia de infraestructuras. Nosotros no renunciamos a nada, queremos que se estudie en profundidad en esa subcomisión la mejor manera para que los gaditanos no tengamos que seguir pagando peaje en la autopista de peaje Cádiz-Sevilla, porque ha sido el *handicap* mayor para nuestro desarrollo en los últimos años.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Meyer para manifestar su posición ante las enmiendas presentadas.

El señor **MEYER PLEITE**: Mi grupo va a aceptar la enmienda de modificación del Grupo Socialista, pero lógicamente no podemos aceptar la que nos presenta el Grupo del Partido Popular. La portavoz del Grupo del Partido Popular ha hecho un alegato contra el anterior Gobierno, ha justificado esta enmienda a partir de ese alegato, pero la cuestión es que en estos momentos el Partido Popular es el que está gobernando, y por lo tanto hay que ir a la cuestión, y ese discurso no se compara con los presupuestos que ha presentado el Partido Popular para 1999 para mi provincia. Lo coherente hubiese sido, a partir de se alegato, de esa magnífica intervención reivindicativa del estado de cosas de mi provincia, actuar en el sentido contrario de lo que va a hacer el Partido Popular, es decir, apoyar esta enmienda. Si como ha manifestado la portavoz el estado de cosas de mi provincia es así ¿a qué esperar? ¿Hay que estudiar más? ¿Hay que remitirse a una subcomisión para seguir estudiando? Yo creo que la portavoz del Partido Popular lo tiene claro, lo ha manifestado con una rotundidad y una vehemencia yo creo que impresionantes. Si tan claro está, ¿qué hay que estudiar? ¿En qué subcomisión hay que estudiar el qué, en relación a esta cuestión? Yo creo que esto es una larga cambiada, que una vez más es una larga cambia-

da, en este caso del Partido Popular, y la cuestión es que vamos a seguir con una autopista privatizada, que vamos a seguir con una falta de inversiones fuertes para modernizar todo lo que es la infraestructura viaria y ferroviaria de la provincia. Creo que se trata de mantener una posición coherente; por eso mi grupo no puede retrasar por más tiempo, —y la enmienda de sustitución del Partido Popular lo que pretende es un retraso por más tiempo— lo que debería ser una medida política clara y nítida como es liberalizar de una vez por todas la autopista Cádiz-Sevilla.

Por lo tanto, yo creo que la cuestión es que el Partido Popular está gobernando, es verdad, y que precisamente por su discurso coherente, y con esa reclamación no debía contribuir a retrasar más el problema. La cosa está estudiada. Esta cuestión está superestudiada, está reivindicada por todas las instituciones, por todas, las autonómicas, las provinciales, los ayuntamientos, y por lo tanto, tan estudiado está que hoy de forma solemne se debería plantear el apoyo unánime de la Cámara, en este caso de la Comisión de Infraestructuras, a esta iniciativa. (El señor Perales Pizarro pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Perales, ¿a qué efectos me pide la palabra?

El señor **PERALES PIZARRO**: He sido abundantemente aludido por la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, muy abundantemente.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, creo que ha habido una confrontación de pareceros que excede el simple desarrollo de la proposición no de ley, por lo que tiene usted la palabra por un máximo de tres minutos.

El señor **PERALES PIZARRO**: Aunque sólo fueran para defender a Cosculluela, que también ha sido mencionado. Yo quería decir tres cosas. Primero, que de la intervención de la señora portavoz del Partido Popular está claro que se deduce que apoya la proposición no de ley. De toda la intervención la única conclusión es que está completamente de acuerdo en que se libere inmediatamente y se elimine la prórroga del peaje. En segundo lugar, está claro que el Partido Popular sigue apostando por la liberalización progresiva de las autopistas, nos llena de satisfacción, y tendremos oportunidad de verlo en la Cámara inmediatamente. Y en tercer lugar, que desde luego, como señalaba el portavoz de Izquierda Unida, no valen ya largas cambiadas. El Partido Popular, porque los ciudadanos así lo han querido, gobierna esta nación y tiene la responsabilidad de gobernar, y gobernar significa responder a sus compromisos electorales y responder a sus promesas reiteradas en la defensa de los intereses generales.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez, tiene la palabra por un minuto.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Efectivamente, nosotros creemos que debemos aprovechar ese apoyo, o esa necesidad de que en la autopista de peaje de Cádiz-Sevilla no haya que pagar, pero lo apoyamos en el marco de esa

subcomisión que ya nos hubiera gustado a nosotros que el Gobierno socialista nos hubiera permitido estudiar; ni tan siquiera nos permitió estudiarlo, ni tan siquiera nos permitió el saber cómo. El señor Chaves lo decía, lo decía el señor Pizarro, y lo decían los portavoces en esta Cámara: ese dinero es mejor que se invierta en equilibrar el déficit de autovías en la provincia de Cádiz. Nosotros decimos ahora: Queremos el mismo tratamiento que el resto de las provincias españolas que tienen autopista de peaje, y además queremos que entre todos se haga el esfuerzo de que esos 250 kilómetros que tenemos de carretera nacional, en cinco o seis años estén terminadas las autovías. Fíjense que sencillo, porque es que las infraestructuras no deben de tener color, son un asunto de Estado, y como son un asunto de Estado, sea quien sea el que gobierne, cuando se necesitan hay que trabajar. El problema es que el Gobierno del Partido Popular, aunque hubiera tenido 80.000 millones de pesetas en estos dos años para invertir en la provincia de Cádiz no hubiera podido licitar una obra de desdoblamiento Sevilla-Cádiz porque no había proyecto, y no hubiera podido licitar el desdoblamiento de Cádiz-Algeciras por la costa porque tampoco hay proyecto, y los proyectos no se licitan, señor Perales, como la A-92, donde ahora hay que gastar 40.000 millones para...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez, le ruego concluya. No reabramos el debate porque entonces no podríamos avanzar, así que le ruego concluya en la contestación a lo que ha manifestado el señor Perales.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Pues que a nosotros nos hubiera encantado que nada más llegar el Partido Popular hubieran estado los proyectos de construcción, listos para haberlos adjudicado. Hubiéramos conseguido del Gobierno ese dinero para haberlo licitado en su momento.

— **POR LAQUE SE INSTA AL GOBIERNO A DAR PRIORIDAD ABSOLUTA A LA INVERSIÓN NECESARIA PARA ACOMETER CON URGENCIA LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA CÓRDOBA-ANTEQUERA (MÁLAGA). PRESENTADA POR ELGRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/000460).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir la segunda proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a dar prioridad absoluta a la inversión necesaria para acometer con urgencia la construcción de la autovía Córdoba-Antequera, en Málaga. Es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, y para su defensa tiene la palabra la señora Aguilar.

La señora **AGUILAR RIVERO**: Señor presidente, intervengo con mucha brevedad para plantear algunas cuestiones. La primera es que esta iniciativa, a nadie se le escapa, hace 20 meses que se presentó en el Parlamento y es ahora cuando la estamos sustanciando en esta Comisión de Infraestructuras. Por consiguiente, lo que vamos a pretender por parte de mi grupo parlamentario es situarla en la

realidad actual e intentar, puesto que no ha habido ninguna enmienda por parte del resto de grupos parlamentarios, que a lo largo del debate podamos conjuntar una posición común al respecto, porque sí que creo que hay algo que nos une, y es la coincidencia en la exigencia y en la reivindicación que hemos hecho todas las fuerzas políticas de la necesidad de la construcción, cuanto antes mejore la autovía Córdoba-Antequera. Y no sólo lo hemos hecho las fuerzas políticas, sino que han sido los ciudadanos de la provincia de Córdoba en general, los sindicatos, las organizaciones empresariales, las organizaciones sociales, las que con reiteración han salido a la calle y han planteado la necesidad de una obra urgente para la ciudad de Córdoba y para el conjunto de la provincia, cual es la autovía Córdoba-Antequera. Y eso porque estamos en un nudo de comunicaciones fundamental para dar salida a lo que es una actividad comercial intensa e importante por su crecimiento que se viene dando en el conjunto de la comarca y que es absolutamente imprescindible darle salida hacia Córdoba y hacia Málaga. **(Rumores.)**

Tenemos una zona en la provincia de Córdoba donde las inversiones en los últimos tiempos han dado lugar a una importante actividad comercial, a una importante actividad económica, y no la podemos asfixiar porque no haya una salida o una posibilidad de salir de esa actividad económica hacia Málaga y hacia Córdoba de manera fácil, de manera fluida y de manera rápida. Y no sólo por la actividad comercial que se desarrolla en la zona, que es fundamental el darle esa salida, sino porque estamos hablando de una carretera nacional, la 331, que tiene una densidad de tráfico extraordinaria, con una peligrosidad reconocida por todos y donde se han sucedido distintos accidentes como consecuencia precisamente de esa densidad de tráfico, porque es un camino habitual para conectar con la costa malagueña y es una zona fundamental. Por tanto, el que se pueda acometer la obra para hacer una conexión donde la peligrosidad disminuya sensiblemente porque la autovía... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señora Aguilar.

Les ruego que, si tienen que ponerse de acuerdo para aproximar las enmiendas, lo hagan fuera de la sala, porque es que, si no, no se oye.

Siga señora Aguilar, por favor.

La señora **AGUILAR RIVERO**: Decía que estamos hablando de una carretera nacional, la 331, cuya densidad de tráfico y peligrosidad se ha puesto ya de manifiesto, porque han sucedido diversos accidentes. Y es conveniente por esta razón que la obra de la que hablamos sea una obra a la que se dé total prioridad. Pero es que además es una carretera nacional, hasta ahora, hasta que la autovía sea una realidad, por la que habitualmente se comunica una gran parte de Andalucía y de otros lugares de España con Málaga. Ha sido habitual para quienes venían del norte de España, incluso de Madrid, a Málaga, en su paso por Córdoba, y nosotros entendemos que toda esa situación demanda y exige que haya una obra, cual es la autovía Córdoba-Antequera, a la que de verdad se dé una prioridad, frente a cualquier otro proyecto que quisiera abordar la conexión de Córdoba con Málaga. Hay otro elemento para nosotros importante y es la oportunidad que ofrece la posibilidad de

la realización de la autovía de hacer una conexión efectiva y real entre lo que hasta ahora se ha venido en denominar el turismo cultural y el turismo sol y playa, que nos parece que es algo fundamental para el desarrollo del sector turístico en el conjunto de España.

Estas razones a nosotros nos parecen suficientes e importantes, de peso, para que esa autovía sea una realidad. Yo decía antes que 20 meses han transcurrido desde que la proposición no de ley se hizo y la verdad es que han dado ciertos resultados todas las movilizaciones habidas, todas las exigencias realizadas por parte de todos y cada uno de los partidos con representación parlamentaria en la provincia de Córdoba; nos hemos puesto, como se suele decir, en marcha. Y ahora mismo ya está garantizada y asegurada lo que es la variante, llamémosle así, entre comillas, de la zona de Aguilar, lo cual puede ser el elemento de enganche, el vagón de enganche para que la autovía sea una realidad.

En estos momentos, como no partimos de cero, sino que en los 20 meses que hace que se presentó la proposición no de ley algo se ha avanzado, aunque nos parezca a nosotros insuficiente para la importancia que tiene esta obra, no sólo para el conjunto de la provincia y de la ciudad de Córdoba, sino más allá, para el resto de Andalucía y casi me atrevería a decir que para el resto de España, nosotros entendemos que, puesto que no hay enmiendas, podrían llegar a un consenso a un acuerdo los grupos parlamentarios para que se garantice la actuación iniciada en relación con la autovía Córdoba-Antequera de manera permanente y progresiva y que pueda ser concluida esta obra sin interrupción. Eso equivaldría a darle prioridad, que es lo que nosotros lógicamente queremos. Se ha dado ya, digamos, el pistoletazo de salida después de la obra que se ha sacado a licitación y lo que queremos es que no tenga ningún tipo de interrupción, para que, con esa actuación permanente y progresiva en la autovía Córdoba-Antequera, esta obra pueda ser una realidad, porque es fundamental para la ciudad de Córdoba, para la provincia entera y para el conjunto de Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se han presentado, que la Presidencia sepa, enmiendas, ni por escrito ni *in voce*. Por lo tanto, ¿grupos que desean hacer uso de la palabra?

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

La señora **MONTES CONTRERAS**: En nombre del Grupo Socialista tomo la palabra para fijar nuestra posición ante esta proposición no de ley sobre la construcción de la autovía Córdoba-Antequera, autovía que ha sido reclamada insistentemente por los representantes de diversas organizaciones políticas, sociales, sindicales, institucionales, tanto provinciales como locales, de Málaga y de Córdoba.

Esta autovía Córdoba-Antequera fue incluida en la red transeuropea de carreteras en función de un acuerdo adoptado por el Parlamento Europeo motivado por una enmienda presentada en 1993 por el Grupo Parlamentario Socialista. Queda así clara cuál ha sido la posición de los socialistas ante este proyecto que particularmente tiene un carácter vital para toda la zona sur de la provincia de Córdoba, ya que en ella se concentran valores de gran futuro,

como son denominaciones de origen, reservas húmedas, el parque natural de la sierra subbética, empresas agroalimentarias, proyectos Proder, turismo rural, industria artesanal del mueble y forjado, proyectos de la Unión Europea que ya están en marcha, etcétera.

De esta manera queda claro el valor que, desde el punto de vista intraprovincial, concretamente para la provincia de Córdoba, tiene, ya que mejorará la comunicación de la ciudad con esa dinámica zona sur cordobesa y con la provincia de Málaga. Además, hay que destacar la posición que Córdoba, capital y provincia, ocupa geográficamente en el sur peninsular. El papel central que ocupa debe traducirse en algo que viene siendo uno de los objetivos básicos de futuro para Córdoba: ser el gran nudo de las comunicaciones y transportes de esa mitad sur de España. Parte de ese papel ya lo está cumpliendo, pero para consolidarlo necesita todavía importantes mejoras en infraestructuras, entre las que cabe destacar fundamentalmente la autovía Córdoba-Antequera y el proyecto de AVE de Córdoba a Málaga. Nosotros creemos que ambos proyectos son necesarios y compatibles para la vertebración del sur peninsular, por lo que no nos parece necesario entrar a polemizar sobre cuál debe ser prioritario, ya que no son excluyentes. Hoy precisamente vamos a tener ocasión de exponer cuál es nuestra posición sobre el AVE Córdoba-Málaga.

Volviendo a la construcción de la autovía Córdoba-Antequera, tenemos que destacar también el gran interés que tiene para la provincia de Málaga, ya que la actual carretera es considerada un eje estratégico para las comunicaciones con la Costa del Sol. De esta forma, las ciudades de Córdoba y de Málaga quedarán a 150 kilómetros de autovía. En la actualidad, el trazado de la N-331 pasa por poblaciones como Fernán-Núñez, Montemayor, Aguilar y Monturque, con el consiguiente peligro para los peatones de estas poblaciones. Al mismo tiempo, este trazado hace que se agudicen los problemas de densidad de tráfico, que aumenta constantemente, dada la situación estratégica de dicha carretera.

En los últimos tiempos la sociedad civil ha asumido un papel protagonista en la defensa de este proyecto y desde el Grupo Socialista entendemos que esta inversión tiene una extraordinaria repercusión socioeconómica en el desarrollo de las provincias de Córdoba y Málaga. Por ello hemos presentado, con ocasión de los Presupuestos Generales para 1999, enmiendas por valor de 2.500 millones más para la variante de Aguilar de la Frontera y 2.250 millones para la autovía Córdoba-Antequera. Creemos que la anualidad que contempla el proyecto del Gobierno no cubre el coste para estudios y proyectos, con lo que el inicio de ejecución de la autovía en su tramo más urgente, que es el de Córdoba Aguilar de la Frontera, se retrasará más allá del año 2000. Nosotros pensamos que debe darse prioridad a la ejecución de este proyecto, más allá de cualquier intención electoralista, por el indudable valor que tiene, tanto para Málaga como para Córdoba y su dinámica zona su, y que los Presupuestos Generales del Estado deberían ser la ocasión para la demostración de la prioridad que el Gobierno da a este proyecto.

Por ello, el Grupo Socialista votará a favor de la presente proposición no de ley.

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

El señor **JORDANO SALINAS**: Si esta proposición presentada por el Grupo de Izquierda Unida se hubiera visto durante el año 1997, nos habiéramos manifestado totalmente a favor de los criterios que se contienen en la misma, pero es lo cierto que desde que se presenta esta proposición hasta el día de hoy han ocurrido una serie de cosas. Y la cosa fundamental que ha ocurrido es que esta obra, reclamada insistentemente, según decía la portavoz del Grupo Socialista, por distintos sectores sociales, el Gobierno del Partido Popular, que ha oído las reclamaciones, la ha puesto en marcha. Durante 1997 se concluyó la información pública, el estudio informativo y la declaración de impacto ambiental, y el 12 de junio de 1998 se declaró esta obra en concreto urgente y de excepcional interés público. Con ello se cubre buena parte del contenido de la proposición que hoy nos ocupa. Asu vez, en el mes de noviembre, se sacaron a concurso dos proyectos, el Córdoba-Fernán-Núñez y el Fernán-Núñez-Montilla, el primero por 270 millones, el segundo por 198, y al final de ese mes, de noviembre, se sacó a concurso la primera obra concreta, que es la variante de Aguilar, con una inversión de 2.400 millones de pesetas, inversión de 2.400 millones de pesetas que nutre de un crédito extraordinario aprobado por el Pleno del Congreso. Por eso no tenía ningún sentido presentar enmiendas para redorar una obra que estaba ya dotada con ese crédito extraordinario con cargo a los presupuestos de 1998.

Tengo que repetir que el Gobierno del Partido Popular ha puesto en marcha la obra por fin, pudiendo dar también como novedad al resto de los miembros de la Comisión que antes de que finalice el año el Ministerio de Fomento tiene prevista la licitación de los tramos, en cuanto a proyectos, Montilla-Aguilar, Aguilar-Lucena, Lucena-Lucena y variante de Encinas Reales. Es decir que antes de final de año estarán ya sacados a concurso los proyectos de la totalidad de la obra que discurre por la provincia de Córdoba, teniendo en cuenta que el tramo que discurre por la provincia de Málaga hasta conectar con la A-92 es un tramo que no presenta ningún grave problema ni de proyecto ni de ejecución.

Por estas razones evidentes no podemos votar que sí a algo que ya se ha hecho y no podemos decir que se declare urgente y prioritario algo que el propio Gobierno ya ha declarado urgente y de excepcional interés público. Pero tampoco queremos, en una obra que ha costado mucho trabajo echarla a andar, muchos esfuerzos por parte de muchísima gente, también por parte del propio ministro de Fomento, que se ha implicado directamente en sacar adelante esta obra, que se produzca un voto negativo de la Comisión a un grupo que tiene interés en manifestar la prioridad de esta obra. Si el presidente me lo permite, propondría un texto que creo que pudiera ser asumido por todos los grupos. Sería un texto que sustituiría al propuesto por Izquierda Unida, y diría: La Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, conocido el hecho de que el Ministerio de Fomento ha declarado urgente y de excepcional interés público el proyecto de construcción de la autovía Córdoba-Antequera y además que ya ha sacado

a concurso la construcción de la variante de Aguilar de la Frontera y los proyectos de los tramos Córdoba-Fernán-Núñez y Fernán Núñez-Montilla, insta al Gobierno a que continúe el esfuerzo inversor de esta obra hasta concluirla en los plazos previstos.

Con este texto se reconoce lo que ya ha hecho el Ministerio de Fomento y al mismo tiempo el Congreso pide al Ministerio de Fomento que continúe este Congreso ojo avizor sobre esta obra para que el esfuerzo inversor permita concluir la obra en los plazos previstos. Quiero decir al Grupo de Izquierda Unida que pienso que este texto actualiza su proposición con la obra ya realizada y al mismo tiempo recoge la preocupación de mantener ese esfuerzo inversor en la obra.

El señor **PRESIDENTE**: Me hubiera gustado que cuando yo he preguntado si había alguna enmienda *in voce* me hubiera indicado esto. Yo ahora voy a dar la palabra a la señora Aguilar para que manifieste su aceptación o no de la enmienda y brevísimamente se la daré también a la portavoz socialista, que no conocía esta enmienda, para que diga si está de acuerdo o no.

Señora Aguilar.

La señora **AGUILAR RIVERO**: Señor presidente, yo voy a hacer a la Presidencia una petición. Como se ha planteado la enmienda *in voce*, hay vocación y voluntad por parte de los tres grupos parlamentarios (el Grupo Parlamentario Popular, el Grupo Socialista y el grupo autor de la iniciativa, que es mi grupo parlamentario, el Grupo Federal de Izquierda Unida) y no se va a producir la votación de manera inmediata, pido a la Presidencia que nos deje un tiempo, hasta que la votación se produzca, para que de mutuo acuerdo podamos llegar a un texto común que permita el respaldo de esta Comisión a lo que es el objetivo de la iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Montes, ¿está usted de acuerdo? (**Asentimiento**) Pues entonces, cuando llegue el momento de la votación, si hay un acuerdo entre todos, yo leeré el texto que tendrá la proposición no de ley.

— **SOBRE REGULACIÓN DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA PARA LA NAVEGACIÓN DE RECREO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000514).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tercera proposición no de ley, que es sobre regulación de los centros de enseñanza para la navegación de recreo.

Es autor de esta propuesta el Grupo Socialista del Congreso y para su defensa tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURACLAVELL**: Comenzaré reiterando el títulos acaba de leer el señor presidente al concederme la palabra, por cuanto es el tema fundamental que justifica esta proposición no de ley: Sobre la regulación de los centros de enseñanza para la navegación de recreo.

Señorías, es ésta la primera ocasión en la que en esta Comisión de Infraestructuras vamos a analizar una propuesta de estas características, reguladora de los mecanismos que permiten alcanzar una cualificación a efectos de conducir una navegación de recreo. Y éste no es un tema baladí. Soy consciente de que no se trata de un tema espectacular, como lo son los que han sido objeto de debates precedentes y los que se debatirán a continuación. Llamamos mucho la atención las infraestructuras, pero desde luego también tiene que llamar la atención la cualificación de quienes prestan servicios o son usuarios de esas infraestructuras. Y hay una infraestructura muy importante, que la gestiona en nuestro país la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, y son infraestructuras muy importantes los puertos. Son servicios muy importantes aquellos que prestan los puertos y aquellos que presta la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo y Navegación, con un conjunto de embarcaciones de remolcadores de altura, con un conjunto de embarcaciones cuya navegabilidad hace que operen más próximas a la costa, y con un conjunto importante de tecnología de seguimiento de esas embarcaciones.

Y, señorías, el auge que en España ha adquirido en los últimos años la náutica de recreo nos lleva a decir que en el momento actual está entre 200.000 y 250.000 el número de embarcaciones de recreo que figuran en los diferentes registros de este país. Además, si a ello se suma todas las que, procedentes de otros países, en momentos puntas del año, se aproximan a nuestro litoral, pone de manifiesto el elevado número, no solamente de embarcaciones, sino de sus usuarios y de personas que transportan estas embarcaciones, que lógicamente deben ser objeto por parte de la Administración pública de la atención pertinente.

Señorías, la orden ministerial del 11 de febrero de 1985, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» el 14 de febrero del mismo año, nos lleva a pensar que resulta muy conveniente una revisión de la normativa en materia de enseñanza náutica deportiva. Y reitero, revisión de la normativa en materia de enseñanza náutica deportiva, tal como dice la exposición de motivos de esta proposición no de ley. Quiero indicarles que se trata de una proposición no de ley que con mucho cariño este diputado elaboró a comienzos del año 1997, que por las circunstancias de gestión propia del trabajo de un grupo parlamentario y de esta Cámara se publicó en el «Boletín del Congreso de los Diputados» del 13 de mayo de 1997, y es precisamente en la fecha del día de hoy, en el mes de diciembre de 1998 — es decir, más de un año y medio después de publicada—, cuando es objeto de debate.

Yo quisiera destacar que, entre los diferentes factores que están vinculados a la materia de enseñanza náutica deportiva y a la práctica de la navegación deportiva, resulta de especial importancia el alto índice de siniestralidad de las embarcaciones deportivas, que hoy en día es superior a la de las demás flotas, según datos que constan y ha publicado la Sociedad Estatal de Salvamento y de Seguridad Marítima. Esta circunstancia objetiva encuentra su origen en el bajo nivel de formación teórica, y quiero reiterarlo, en el bajo nivel de formación teórica, así como en el escaso adiestramiento de los responsables de las embarcaciones, que en un elevado número de casos navegan a distancias importantes del litoral sin que tengan el grado suficiente de

conocimiento técnico deseable que les permitiese afrontar situaciones excepcionales que son consustanciales con la propia navegación marítima.

Esta situación tiene su origen, y quiero incidir en este aspecto, en una formación adquirida en ocasiones de manera autodidacta y en otras ocasiones como consecuencia de las enseñanzas impartidas por personal carente de la deseada cualificación pedagógica, así como con precariedad de medios materiales en aquellos centros a los que se acude para obtener esa formación. A tal efecto, se considera conveniente, en línea con las nuevas tendencias en el derecho comparado, incorporar la necesidad y conveniencia de establecer obligatoriamente clases prácticas en buques específicamente habilitados y en el desarrollo en los mismos de prácticas de seguridad y salvamento.

Asimismo, la profusión de centros, y vuelvo a ser reiterativo en este aspecto, la profusión de centros de dudosa calidad docente hace aconsejable extremar los niveles de rigor y control de la calidad de las enseñanzas que en ellos se impartan, debiéndose procurar que se alcance un equilibrio entre la docencia teórica y la práctica complementaria.

Resulta igualmente deseable que en el desarrollo de los controles y de los exámenes se incorporen profesionales con experiencia en los actuales centros universitarios de enseñanza náutica de nuestro país y también resulta fundamental que la estructura y el funcionamiento de las academias privadas y demás centros dedicados a la enseñanza para la obtención de títulos que habilitan para tripular embarcaciones de recreo estén necesitadas de una nueva y más rigurosa reglamentación. Y reitero, señorías, que en estos centros dedicados a la enseñanza de obtención de títulos que posibilitan el tripular embarcaciones de recreo haya profesionales en la enseñanza de los mismos que tengan una mejor y mayor cualificación. Esta es la filosofía que ha impulsado la elaboración de esta proposición no de ley.

Por ello, el Grupo Socialista ha estimado que la Administración marítima del Estado, en coordinación con las comunidades autónomas con competencias sobre esta materia, debe acometer una actualización de la reglamentación vigente de toda la normativa que desarrolla la obtención de los títulos habilitantes para tripular embarcaciones de recreo de hasta 1 tonelada de arqueo y hasta 45 caballos de potencia efectiva, de patrones de yate o de capitán de yate, con especial atención a la exigencia de un riguroso control en las prácticas de seguridad, salvamento y navegación, bajo la dirección y certificación de profesionales acreditados.

De ahí que el Grupo Socialista haya propuesto como resolución en esta proposición no de ley dos puntos:

Primero, que se actualicen —y yo les agradecería la atención en este aspecto, en este punto primero— las condiciones obligatorias y los requisitos exigibles a efectos de la autorización de las academias privadas y demás centros para la enseñanza de la navegación de recreo, su régimen de enseñanza y los aspectos administrativos de su funcionamiento docente.

Segundo, que se actualicen los planes de estudios, contenidos, prácticas exigibles, así como los mecanismos reguladores de los exámenes a partir de los cuales se obtienen

los diferentes títulos de patrones de embarcaciones deportivas, patrones de yate, o la autorización administrativa para embarcaciones deportivas, patrones de yate, o la autorización administrativa para embarcaciones de recreo de 1 tonelada de arqueo y 45 caballos de potencia efectiva, así como los de todos aquellos que actualmente figuran regulados por la orden ministerial de 30 de enero de 1990.

Señorías, voy iniciando el último tramo de la defensa de esta proposición no de ley porque resulta fundamental en lo que debe ser un debate parlamentario, si se presta atención al mismo, obviamente, la secuencia temporal. Reitero que el 13 de mayo de 1997 se publicó en el «Boletín Oficial del Congreso de los Diputados» esta proposición no de ley. Es cierto que estaba fundamentada en la preocupación que este diputado ha expuesto, pero cierto es también que, con posterioridad, concretamente el 3 de julio de 1997, se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» la orden ministerial de 17 de junio de 1997 por la que se regulan las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo. Esta orden ministerial, que en conversaciones previas a este debate hemos analizado con algún diputado de otro grupo y que fue publicada con posterioridad a la proposición no de ley de este grupo parlamentario, regula las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo en una serie de artículos. Yo quisiera destacar que en el artículo 17, prácticas básicas de seguridad en navegación, en el punto primero dice: Las prácticas básicas de seguridad y navegación para la obtención de las titulaciones para el gobierno de embarcaciones de recreo se realizarán en la embarcación de una escuela u organismo debidamente homologado o autorizado de acuerdo con las condiciones que se establezcan por los órganos administrativos competentes. Esto es muy importante.

Con posterioridad a esa orden ministerial del 3 de julio de 1997, se publicó también, el 9 de enero de 1998, una resolución del 30 de diciembre de 1997 de la Dirección General de la Marina Mercante por la que se desarrolla la orden ministerial anterior, la orden del 17 de junio de 1997 por la que se regulaban las condiciones para el gobierno de embarcaciones de recreo. Yléida esta resolución, publicada, repito, el 9 de enero de 1998, donde se recogen los contenidos, muy discutibles, pero que no deben ser objeto de este debate, como el cuadro de aptitudes psicofísicas, convalidación de títulos, etcétera, no se habla en absoluto de las peticiones del primer punto del proyecto de resolución de esta proposición no de ley del Grupo Socialista.

Y este interviniente estima que el punto primero de la proposición no de ley que estoy defendiendo no ha sido aún satisfécho. Aunque sea reiterativo, lo repito, porque la secuencia temporal nos marca un rigor en la defensa y en lo que debe ser resolución del Congreso de los Diputados en la defensa también del bien común de nuestros ciudadanos.

El 13 de mayo de 1997 nosotros publicamos esta proposición no de ley en el «Boletín del Congreso de los Diputados». Con posterioridad hay dos normas: una orden ministerial del 17 de junio de 1997 y una resolución que la complementa el 9 de enero de 1998. Estas dos normas, publicadas en el «Boletín Oficial del Estado», tengo que reconocer que dan satisfacción al punto segundo de la proposición no de ley que estoy defendiendo. En consecuen-

cia, podría no someterse a votación este punto segundo y podría ser retirado, es más, lo retiramos y lo comunico a la Presidencia. Pero el punto primero, que se actualicen las condiciones obligatorias y requisitos exigibles a efectos de la autorización de las academias privadas y demás centros para las enseñanzas de la navegación de recreo, su régimen de enseñanza y los aspectos administrativos en su funcionamiento docente, está aún por regular y en consecuencia lo mantenemos para el debate y consiguiente votación.

Y, señor presidente, si es tan amable, le aseguro que es un solo minuto, pero es un tema importante. Señorías, éste no es un tema baladí, reitero, es la primera ocasión en la que se habla en el Congreso de los Diputados en la VI Legislatura de este tema. Hay un número impresionante de accidentes imputables a negligencias derivadas de la falta de cualificación. Hay centenares de academias privadas a lo largo y ancho, no digo sólo del litoral español, sino de toda la geografía nacional, de dudosa, y me responsabilizo del término personalmente, de dudosa cualificación y estructura académica, que ha de ser regulado y modernizado de manera más firme por parte de la Administración. Y esa profusión de centros, repito, de dudosa calidad, es lo que estimamos que hace aconsejable extremar los niveles de rigor por parte de la Administración y conviene crear, dentro de la calidad óptima en relación a la seguridad marítima y a la correcta formación, un adecuado equilibrio entre la oferta de enseñanza, la demanda existente, que es elevadísima, la libre concurrencia y el necesario control por parte de la Administración pública.

Ya termino y le agradezco al presidente su benevolencia.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley y de las palabras del señor Segura se deduce que retira ese segundo punto de la proposición no de ley y mantiene el primer punto.

¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ PÉREZ**: Yo, con la máxima brevedad posible, y oída la intervención del señor Segura, tengo que manifestarle que la orden ministerial a la que ha hecho referencia S.S. y la resolución de la Dirección General de la Marina Mercante, bajo nuestro punto de vista, autoobliga a esas escuelas y a esas academias a que acometan sus enseñanzas acoplándose a la nueva reglamentación que se exige para la obtención de títulos de patrones de embarcaciones de recreo o capitanes de yates.

Bien es cierto, señor Segura, y tengo que coincidir con S.S., que de los datos que se desprenden es preocupante los accidentes que cada día se producen en los mares de España, pero no estoy de acuerdo en que eso sea imputable a las academias o escuelas que S.S. ha calificado de baja calidad docente. Bien es cierto que desde 1985, que se dictó la orden ministerial, no ha habido ninguna iniciativa que modifique o que adapte los requisitos para la obtención de los títulos habilitantes para el gobierno de embarcaciones deportivas y ha sido el Gobierno del Partido Popular el que, adaptándose o intentándose adaptar a las nuevas exigencias de la Unión Europea y amoldándose a los nuevos tiempos, ha establecido, mediante la orden ministerial y la resolución de la dirección general que la desarrolla, todos los

requisitos para la obtención de los títulos a que hemos hecho referencia. La verdad es que yo creía, señor Segura, que esta proposición no de ley no iba ser debita y que iba a ser retirada por del Grupo Socialista, porque ya he dicho antes que la orden ministerial y la resolución dan cumplida cuenta de las exigencias de la proposición no de ley.

Por lo tanto, y para no ser más reiterativo, aun entendiendo la preocupación del Grupo Socialista, aun valorando también la iniciativa y el cariño que ha puesto el señor Segura en su defensa, tengo que manifestarle que, por considerar que la resolución y la orden ministerial antes citadas autoobligan a las propias escuelas y academias de enseñanza, vamos a votar en contra de la proposición no de ley, mejor dicho, señor presidente, del punto primero de la proposición no de ley que queda vivo en este momento.

— **SOBRE NUEVOS TRAZADOS DE TREN DE ALTA VELOCIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 161/000661).**

— **RELATIVA A LA DEFINICIÓN DE NUEVOS TRAZADOS DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000681).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al debate de las proposiciones cuarta y quinta. La cuarta se refiere a nuevos trazados de tren de alta velocidad y la presenta el Grupo Parlamentario Popular; la quinta es relativa a la definición de nuevos trazados del tren de alta velocidad y la presenta el Grupo Parlamentario Mixto, la señora Rahola. El que hagamos la discusión conjuntamente para facilitar la labor a todos es lógico, pero sí advierto que luego las votaciones de ambas proposiciones no de ley no tienen por qué hacerse conjuntamente y se harán según se contemple la situación. Si se llega a algún acuerdo, se haría conjuntamente, y si no, se votarían por separado, sin mayor dificultad.

Como el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a la proposición del Grupo Parlamentario Mixto, de la señora Rahola, al comenzar, porque empezaremos por la defensa de la número 4 para continuar luego con la señora Rahola para que defienda la número 5, yo ruego al señor Carreño, que va a ser el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que defienda conjuntamente la proposición no de ley y la enmienda presentada.

Para defender, por tanto, su proposición no de ley, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: El Plan director de infraestructuras, esquema director absolutamente valioso, tenía un problema importante, su financiación, y por otra parte, no menos destacable, no priorizaba actuaciones.

En cuanto al ferrocarril, supone una inversión de 3,9 billones de pesetas, con una financiación privada del orden del 40 por ciento y con la colaboración de las restantes administraciones, no sólo para los proyectos de impacto ambiental, por ejemplo, sino incluso para aquella financia-

ción. El propio plan director señala un plazo superior a la duración del plan, que lo es hasta el año 2007, para la ejecución de las obras de la red de alta velocidad.

Después del debate del Plan director de infraestructuras en este Congreso, el Parlamento Europeo, primero, y el Consejo de la Unión Europea, el 23 de julio de 1996, adoptaron la decisión 1692/96 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte.

En el punto 2 dice que la red ferroviaria de alta velocidad se compondrá de líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades generalmente de 250 kilómetros por hora o superiores, mediante tecnologías actuales o nuevas, y también las líneas especialmente acondicionadas para velocidades del orden de 200 kilómetros por hora. Posteriormente, el Consejo señaló 14 grandes proyectos transeuropeos y prioritarios, entre ellos el Madrid-Barcelona-frontera francesa, mejor dicho, Perpiñán y Madrid-Vitoria-Dax. Múltiples han sido las iniciativas parlamentarias, tanto en el Congreso como en el Senado, a lo largo de estos dos últimos años.

Comentaba el Ministerio, contestando a alguna soñadora del Grupo Socialista hace pocos meses, que la planificación de las grandes infraestructuras de transporte conlleva la adopción de decisiones estratégicas que requieren con frecuencia ingentes cantidades de recursos y largos períodos de gestación. Evitar cambios de criterios y de orientación bruscos y costosos constituye un requisito básico para el ejercicio responsable de la gestión pública. Por eso, el Gobierno del Partido Popular ha hecho suyas de forma responsable decisiones estratégicas adoptadas por el anterior Gobierno socialista en el marco de la política de infraestructuras, y entre ellas está la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa y la llamada griega-vasca, a las que antes he hecho mención.

Posteriormente, en el Congreso de los Diputados y en Pleno se debatieron dos interpelaciones del Grupo Mixto y del Grupo Socialista sobre política ferroviaria —la del Grupo Socialista era también sobre política de carreteras, del Ministerio de Fomento y del Gobierno—; se hizo una descripción en aquel momento y se establecieron unas conclusiones a dichas mociones presentadas que tendrán repetición esta tarde e incluso en la Comisión en una nueva interpelación, según creo. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** En el debate del estado de la nación se adoptaron asimismo resoluciones sobre el Plan director de infraestructuras en relación con los ferrocarriles. Pero lo cierto es que en este momento el Ministerio de Fomento ha complementado esas actuaciones y ese respaldo al programa establecido en líneas de alta velocidad por el Gobierno socialista con actuaciones importantes. Una, acelerando el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, que a lo largo de este año tendrá prácticamente en su totalidad, con contadísimas excepciones, con puntuales excepciones, como puede ser el paso por Barcelona, adjudicados los proyectos ya de ejecución de las obras.

En cuanto a otros proyectos complementarios, atendiendo las decisiones, las resoluciones del Congreso en el debate del estado de la nación, las mociones presentadas o la línea de actuación del Gobierno, ya está en curso de redacción el estudio informativo de la línea de alta veloci-

dad Madrid-Valencia, por importe de 161 millones de pesetas, con una fecha de terminación del contrato que es mayo de 1999. Pero es propósito, tanto del adjudicatario como del Ministerio, acelerar y acortar el plazo de terminación de dicho estudio. Será sometido, lógicamente, a la información pública y oficial que preceptúa la legislación.

En el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1999, en el programa 513-A, infraestructura del transporte ferroviario, se han previsto unas dotaciones de 2.500 y 3.000 millones de pesetas para la realización de trabajos técnicos relativos a las líneas de alta velocidad Madrid-Valencia y Córdoba-Málaga, respectivamente.

Y por lo que se refiere al eje Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax, hay que señalar que por acuerdo del Consejo de Ministros de 18 de septiembre de este año la construcción de la infraestructura del nuevo acceso ferroviario nortenoeste Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo, que tan importante es para Galicia, Asturias, Cantabria y Castilla y León, ha sido atribuida al ente público Gestor de Infraestructuras Ferroviarias. Gracias a su creación en 1997 y a su gestión todos estos proyectos se han acelerado y están en curso de ejecución. Estarán en explotación antes del año 2007, y no con posterioridad como se decía en el Plan director de infraestructuras.

Entendiendo nuestro grupo, por tanto, que eran necesarios estos proyectos de alta velocidad, que ya están en marcha, como son Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax, Córdoba-Málaga y Madrid-Valencia, es por lo que ha presentado ya hace un año, como ocurre con la otra iniciativa del Grupo Mixto, una proposición no de ley, que es la que se somete a la consideración de esta Comisión, que no hace más que respaldar lo que ya ha puesto en marcha el Gobierno con las actuaciones llevadas a cabo tanto en cuanto a redacción de proyectos como a tramitación y como a gestión ante la Unión Europea respecto a la línea de financiación para esos proyectos.

Quiero señalar también, analizando la proposición no de ley del Grupo Mixto, que el corredor mediterráneo cuenta con fondos europeos (fondos de cohesión, fondos Feder), y aunque dicho corredor no tiene carácter prioritario, pues no está incluido entre los 14 proyectos europeos que he citado, el Ministerio de Fomento, el Grupo Parlamentario Popular y todos los grupos, por las enmiendas presentadas y el objeto de dicha proposición no de ley, sí tienen interés en que este corredor funcione a 220 kilómetros por hora.

Respecto al punto primero de la enmienda del Grupo Socialista, quiero señalar que el Gobierno está comprometido formalmente con lo que es su competencia, por ello en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1999, se incluyen consignaciones para los estudios previos a la elaboración del proyecto tanto del AVE Málaga-Córdoba como Madrid-Comunidad Valenciana.

No es posible resolver este tema antes de que finalice el año 1999 porque los proyectos tienen una tramitación obligada y no se puede comprometer, ni queremos comprometer al Gobierno en algo que es absolutamente irrealizable.

En el segundo punto se insta al Gobierno a que se comprometa a incluir en la programación del próximo marco comunitario la cofinanciación necesaria. Está incluido y,

sobra, porque no hace más que repetir nuestro punto segundo de la proposición no de ley.

El tercer punto insta al Gobierno a la firma de un protocolo de intenciones con la Junta de Andalucía para la construcción de la línea férrea de alta velocidad entre las localidades de Córdoba-Málaga, y otro similar Ministerio de Fomento-Generalitat Valenciana. Es obvio que la segunda parte está resuelta. Tanto la firma como la financiación o cofinanciación del tren de alta velocidad Madrid-Valencia ya se han realizado. Sería deseable que por parte de la Junta de Andalucía se respondiera de la misma forma, pero para firmarse un convenio tienen que intervenir dos partes. El Gobierno ha manifestado su deseo de resolverlo y no así la Junta de Andalucía, por lo que nuestro grupo no quiere entrar aquí en algo que corresponde únicamente a dos protagonistas.

La enmienda de adición que presenta el Grupo Mixto, a través del diputado señor Chiquillo, insta al Gobierno a declarar prioritaria y de interés general la infraestructura ferroviaria de alta velocidad en la línea Madrid-Valencia, considerando su prolongación hasta Murcia-Almería. Ya he explicado que dicho corredor no tiene carácter prioritario porque no está entre los 14 proyectos europeos. Sí ratifico el interés de nuestro grupo por esa línea, por ese trazado, así como las realizaciones que está llevando a cabo el Ministerio en ese tramo. No sé si se van a tratar las dos proposiciones no de ley simultáneamente porque he llegado tarde.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Se van a ver las dos simultáneamente.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: En cuanto al corredor mediterráneos —voy a explicar rápidamente cuál es la posición del Gobierno, que naturalmente apoyamos en su totalidad—, se inscribe en el grupo de líneas de alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 kilómetros por hora. Se está adaptando ese corredor a 200-220 kilómetros por hora.

Una parte importante de dicho corredor mediterráneo se encuentra en servicio y se siguen realizando actuaciones para completarlo en su totalidad, pero hay que tener en cuenta que esas obras se ejecutan manteniendo la línea Barcelona-Valencia en servicio, por lo que el ritmo de su ejecución no puede ser tan rápido como si se tratara de la construcción de una nueva línea.

El Ministerio de Fomento tiene iniciadas actuaciones en todo el corredor, desde Barcelona hasta Murcia, para su adaptación a velocidades de 200-220 kilómetros por hora, siendo el tramo comprendido entre La Encina y Murcia el que se encuentra en una fase menos avanzada de definición. En los tramos La Encina-Alicante y Alicante-Murcia, la adjudicación de los contratos de consultoría y asistencia para la redacción de los correspondientes estudios informativos se producirá en este mes de diciembre. Asimismo se realizará la adjudicación de un estudio de demanda y rentabilidad de la relación ferroviaria La Encina-Alicante-Murcia, que también analizará la demanda potencial de Almería y servirá para la toma de decisiones sobre la posible prolongación del corredor mediterráneo hasta Almería.

Ratifico que este corredor está incluido en la red de actuaciones, a través de una gestión del presidente de la Comunidad de Murcia, como presidente de la subcomisión de infraestructuras en el Consejo de las Regiones. Se ha incluido este corredor mediterráneo en la red transeuropea, aunque no ha sido ratificado aún en Consejo de Ministros de la Unión Europea. Por eso sí permite actuaciones en este momento que sean ayudas financieras en los distintos fondos europeos. Sin embargo, estimamos que no procede modificar —más vale no meneallo— la situación y definición actual de dicho corredor con relación al Consejo de la Unión Europea y a dicha Unión Europea. Por ello no vamos a aceptar la enmienda del Grupo Mixto, en cuanto a su inclusión en nuestra proposición no de ley, ni tampoco vamos a dar nuestra conformidad a la proposición de dicho Grupo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para defender la proposición no de ley relativa a la definición de nuevos trazados del tren de 57 alta velocidad presentada por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Rahola.

La señora **RAHOLA I MARTÍNEZ**: Señorías, es evidente que el proceso de construcción de la Unión Europea requiere definir e implementar enlaces de comunicación, especialmente terrestres, que permitan articular sistemas de transporte que garanticen la integración social y económica de todos sus territorios. Es por ello necesario dotarse de aquellas infraestructuras que compatibilicen el factor demográfico y la especificidad productiva, así como la intermodalidad.

La ordenación del territorio es una condición necesaria para una eficaz integración de todas las regiones de la Unión Europea, tanto las que manifiestan un mayor desarrollo como también aquellas en proceso de cambio estructural y modernización.

En los proyectos prioritarios de la Unión Europea se incluyen las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpiñán y Madrid-Vitoria-Dax que, en conexión con la línea en funcionamiento Sevilla-Madrid, comunican Andalucía y el centro peninsular con la Unión.

La antigua concepción radial en las comunicaciones del Estado aplicada desde el siglo pasado hasta décadas recientes debe dejar paso, a nuestro entender, a una nueva definición de las redes de infraestructuras de comunicación basada en factores como la racionalidad, la demografía, la estructura productiva, la conectividad y la competitividad. **(Rumores.)**

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

Les agradecería que si tienen que hablar algo, lo hagan fuera de la sala.

La señora **RAHOLA I MARTÍNEZ**: Desde una óptica económica en el Estado español, el denominado arco mediterráneo se caracteriza por una estructura diversificada pero específica y por unos condicionantes de intermodalidad diferenciados claramente de las otras estructuras socioeconómicas peninsulares.

La compatibilidad de la definición de proyectos nos sustrae de la necesidad de establecer prioridades, y es por ello que la conectividad terrestre, marítima y aérea ha de ser un factor determinante en la fase actual.

En lo que se refiere a las grandes infraestructuras de comunicación, el modelo extensivo, aquel que se basa en la intercomunicación entre los territorios de la Unión, ha de primar sobre el modelo intensivo, aquel basado en la intracomunicación de determinados territorios estatales que no siempre garantizan la conectividad global, es decir, de Madrid hacia afuera, hacia la periferia, y volviendo, en lugar de hacer conexiones que vayan hacia los ejes europeos.

La posición geoestratégica de Cataluña la convierte necesariamente en territorio de paso obligado de las exportaciones e importaciones terrestres que, con destino a los mercados del norte de los Pirineos, se originan en las zonas productoras de la cornisa mediterránea. En tanto que sector concreto, y a modo de ejemplo clarificador, muchos de los productos agrícolas de Andalucía oriental, Murcia y el País Valencia, perecederos en tanto que alimentos frescos, exigen optimizar al máximo la rapidez y la eficacia en el transporte, reduciendo al mínimo el factor temporal entre el origen y el punto de destino. Estas variables de rapidez, conectividad y eficacia, son dimensiones que condicionan de forma determinante la competitividad.

En la actualidad, y con las infraestructuras de comunicación terrestre de que se disponen, se constata un predominio abrumador del transporte por carretera en la movilidad de estas mercancías. Cualquier observador puede verificar la densidad de tráfico pesado que recorre ininterrumpidamente la red viaria desde Almería a La Junquera en la doble dirección de ida y vuelta. Este flujo circulatorio se concentra básicamente en la limitada red de carretera del Estado, nacional 340, en contraste de la utilización que se hace de la autopista A-7, siendo ello debido al hecho de que ésta es de peaje. Los ciudadanos de Tarragona, Amposta, San Carlos de la Rápita, Vinaroz, Benicarló, y todos aquellos núcleos de población de las comarcas valencianas por donde transcurre la nacional 340 pueden dar testimonio de ello.

Esta falta de alternativas viables al volumen de transporte con destino básicamente a Europa o procedentes de ella, a la permanente congestión y frecuentes colapsos que se producen a su paso por muchos de los núcleos de población que atraviesan, exigen cuantiosas intervenciones de la Administración con el fin de mejorar, que no de eliminar, las dificultades circulatorias en las zonas conflictivas. Estas intervenciones son, en este sentido, paliativas y no suponen una solución estructural al problema.

Constatada, como parece evidente, la congestión viaria y la falta de alternativas estructurales válidas, sorprende el insignificante volumen de transporte de mercancías por ferrocarril. En lo referente a Cataluña, a modo de ejemplo significativo, y según datos del Institut d'Estadística de Catalunya de 1995, el valor de mercancías exportadas a Europa por ferrocarril suponía el 1,8 por ciento del valor total, frente al transporte por carretera que suponía el 68,3 por ciento. Este fuerte desequilibrio entre uno y otro medio de transporte se repite con variaciones poco significativas en otras fuentes de información y para otras zonas geográficas,

con lo que se puede concluir que el transporte de mercancías por ferrocarril es globalmente insignificante. Esta conclusión contrasta espectacularmente con el mayor equilibrio que existe en el conjunto de la Unión Europea y en la mayoría de los Estados miembros.

De la congestión viaria, por un lado, y de la infrautilización de la de ferrocarriles para el transporte de mercancías, por otro, sólo cabe extraer la conclusión de que, en aras a la optimización de recursos, el aumento de la competitividad, la racionalidad de las inversiones, etcétera, se hace imprescindible una redefinición de la política estatal de transportes orientada al reequilibrio antes señalado. En caso contrario, la red estratégica de ferrocarriles, que conectan zonas económicamente exportadoras del Estado y éstas con el resto de la Unión Europea, sufren una infrautilización insostenible y las hacen merecedoras de una constante intervención presupuestaria pública.

Dentro también de la óptica económica, se ha de considerar el factor turístico, en tanto factor de primer orden que afecta a la realidad y la potencialidad socioeconómica del arco mediterráneo peninsular. A la densidad demográfica existente hay que añadir la oferta turística de primer orden. Oferta turística que, alcanzando su cota máxima en el período estival, es permanente y estable a lo largo del año, con los consiguientes desplazamientos masivos por carretera y ferroviarios.

Ante esta realidad, y condicionados por las características geográficas que oprimen el territorio a lo largo de la costa, sólo cabe diseñar alternativas que con el mínimo costo medioambiental permitan dar soluciones a las dificultades dentro de una planificación que contemple las necesidades actuales y futuras.

En este sentido, el flujo de tránsito de personas ha hallado alternativas en lo que se refiere a la conectividad con el centro peninsular —autovía Madrid-Valencia y futura línea del AVE entre estas dos ciudades—, pero sigue adoleciendo de soluciones infraestructurales satisfactorias en la dirección norte y más allá de los Pirineos.

De hecho, en otro debate, como sería el de la red viaria, no deja de ser una casualidad que Valencia tenga gravadas con peaje todas sus salidas hacia el norte y hacia el sur y, en cambio, las tenga gratuitas en su eje hacia Madrid. Esta afirmación es aún más cierta si nos referimos, por tanto, a la red y a la oferta de transporte de viajeros por ferrocarril.

Somos conscientes del itinerario, horarios, conexiones, cambio de trenes, etcétera, que ha de recorrer un ciudadano francés, por ejemplo, para poder viajar en ferrocarril desde Benidorm, Valencia o Benicasim. Es evidente que la falta de una oferta ferroviaria racional, integrada y competitiva, en la dirección norte-sur con el resto de Europa fundamentalmente, incide negativamente en la optimización y en la rentabilidad actual, derivando como consecuencia el desplazamiento de viajeros hacia la red viaria, en especial la red pública estatal, la nacional 340. Es de todos conocido la congestión de esta red.

La rapidez, la seguridad, la calidad de la oferta y la comodidad que implica la conexión directa sin cambio de trenes, como actualmente ocurre por la carencia de ancho europeo, son factores de competitividad, no sólo de comodidad.

El interés prioritario que propongo para que se pueda ejecutar la línea de alta velocidad Barcelona-Alacant, considerando asimismo su prolongación hasta Murcia y Almería, se fundamenta, pues, en la búsqueda de alternativas viables y sólidas que complementen la doble dimensión viajeros-mercancías, ayuden a descongestionar la red viaria en la nacional 340 y permitan mejorar significativamente la conectividad tanto entre los territorios del arco mediterráneo peninsular como asimismo con el resto de la Unión Europea.

Las limitadas disponibilidades presupuestarias deben asegurar un proceso racional de extensión de las infraestructuras actuales que permita favorecer esa competitividad económica y comercial y considere asimismo los importantes flujos culturales y turísticos. La comunicación y la conectividad han de contemplarse en términos de rentabilidad, tanto en su dimensión económica como social y política.

La saturación del transporte por carretera en el arco mediterráneo, en lo referente a carreteras y autopistas, afecta tanto a la densidad de tráfico pesado como a la seguridad viaria, a la eficiencia y competitividad, factores determinantes a considerar. Quiero recordar aquí también otra vez que el núcleo de la nacional 340 en su paso por Tarragona tiene altos índices de siniestralidad.

Es por todo ello que la Unión Europea, para concluir, junto a los fondos estructurales destinados a proyectos prioritarios, debería contemplar a partir del año 2000 nuevas dotaciones financieras destinadas a proyectos tales como la conexión directa de la alta velocidad de la Unión con el arco mediterráneo, es decir, la línea Barcelona-Alacant, ampliable a Murcia y Almería. Esta vía de comunicación respondería a las necesidades económicas, turísticas y de integración de los territorios del mediterráneo peninsular, justificada, sin duda, por el volumen de mercancías que son desplazadas en estos territorios, gran parte de las cuales tienen por destino los mercados al norte de los Pirineos, así como la densidad de tráfico rodado en las carreteras y autopistas del corredor mediterráneo.

A esta propuesta de mi grupo se han presentado tres enmiendas. Si le parece correcto al presidente, las enumero.

Hay una del Grupo Popular. Por razones obvias de contradicción con las prioridades que planteamos nosotros no puede ser aceptada, pero de todas formas, oyendo al parlamentario del Grupo Popular que ha defendido su proposición, entiendo que no sería incoherente con lo que él planteaba que, si yo asumo la proposición, la enmienda del Partido Socialista puede ser votada por este grupo. Atendiendo a lo que ha dicho el parlamentario del Grupo Parlamentario Popular, parece que no habría contradicciones.

Yo aceptaré, por tanto, la enmienda del Partido Socialista porque entiendo que no entra en contradicción con la mía, creo que tiene más consenso que la que planteamos. Además, si no entiendo mal, las Cortes Valencianas plantean y defienden esta propuesta. Animo, pues, al resto de señorías a que voten a favor de esta enmienda del Grupo Socialista, que pasaría a ser también la mía. Entiendo que no entraría en contradicción con lo que ha dicho el diputado del Grupo Popular.

No aceptaría, también en aras del consenso, la planteada por el Grupo Mixto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): A ésta y a la anterior proposición no de ley se han presentado diversas enmiendas. Respecto a la primera de las proposiciones no de ley, la presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Chiquillo para que defienda su enmienda. Si lo desea también puede referirse a la segunda proposición no de ley.

El señor **CHIQUILLO BARBER**: Muy brevemente, y luego cederé el turno al diputado del Grupo Mixto, señor Vázquez. Tengo que ausentarme para asistir a la reunión de la Junta de Portavoces.

Voy a defender las dos enmiendas que hemos presentado a las proposiciones presentadas por el Grupo Popular y por la diputada señora Rahola.

Son dos enmiendas de adición en las que solicitamos el compromiso inequívoco del Gobierno. Por acuerdo del Consejo de Ministros de octubre del año 1988 se acordó declarar de interés general y prioritarias las vías de alta velocidad Madrid-Sevilla, ya concluida, y Madrid-Barcelona, en ejecución. En este caso solicitamos un compromiso político del Estado. Por eso presentamos esta enmienda de adición en la que solicitamos al Gobierno que declare prioritaria y de interés general la infraestructura ferroviaria de alta velocidad Madrid-Valencia y la línea de alta velocidad Barcelona-Alicante, por considerar que es fundamental el compromiso político, la adopción de un acuerdo de esa magnitud por parte del Gobierno. Por eso solicitamos que se declaren de interés general esas dos infraestructuras, por ser prioritarias para el arco mediterráneo y para la Comunidad Valenciana en concreto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Vázquez, le agradecería que dejara que ahora los otros grupos presentaran sus enmiendas y en el turno de fijación de posiciones le daría la palabra.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Beviá para defender la enmienda que se ha formulado a la primera de las proposiciones no de ley.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: El Grupo Socialista ha presentado dos enmiendas, una a la proposición no de ley del Grupo Popular y otra a la defendida por la señora Rahola. Por ello la señora Alberdi va a defender la presentada a la proposición no de ley del Grupo Popular y yo defenderé la parte que afecta de esa proposición al AVE Madrid-Comunidad Valenciana y, sobre todo, la enmienda que presentamos a la iniciativa de la señora Rahola.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Alberdi, tiene la palabra para defender la enmienda que ha presentado a la primera proposición no de ley.

La señora **ALBERDI ALONSO**: Para defender esta enmienda al apartado segundo de la proposición no de ley del Grupo Popular sobre la adopción de medidas dentro del marco comunitario para la línea Córdoba-Málaga.

Hemos presentado tres líneas de enmienda, que ha comentado el representante del Grupo Popular, a las que me referiré una vez que haga muy brevemente una pequeña historia de lo que han sido las iniciativas por parte de los

parlamentarios socialistas en esta materia y por parte de la Junta de Andalucía.

No es la primera iniciativa que se lleva a cabo en este tema. Se han presentado varias a lo largo de esta legislatura por nuestro grupo parlamentario, y desde luego esto pone de relieve el interés prioritario del Grupo Socialista en la construcción de esta línea de alta velocidad. Como muy bien comprobarán los malagueños, gracias a la tenacidad de la Junta de Andalucía y de este grupo parlamentario, podrá al final conseguirse que sea una realidad.

La última iniciativa tuvo lugar en el Senado el pasado mes de septiembre, pero hay que decir que ya llevamos desde enero de 1997 con este planteamiento cuando, en el Consejo de Política Fiscal y Financiera, la Junta de Andalucía presentó este proyecto de alta velocidad para que fuera incluido en los fondos europeos pendientes de programar. Entonces estaban pendientes de programar nada menos que 514.000 millones de pesetas. La Junta de Andalucía lo consideró un tema prioritario por su carácter estratégico en el desarrollo de la comunidad andaluza. El ministro de Fomento inicialmente mostró su disposición favorable a este proyecto y pidió a la Junta de Andalucía que iniciara una serie de trabajos preparatorios, el informativo y el del impacto medioambiental.

En junio de 1997, la Junta de Andalucía adjudicó a una empresa estos trabajos previos del proyecto, que naturalmente a estas alturas ya se han realizado. En agosto de 1997 el propio presidente de la Junta de Andalucía se dirigió al ministro de Fomento y le solicitó una declaración de intenciones, un compromiso, pidiendo una vez más la inclusión del proyecto en el marco comunitario de apoyo, vigente hasta 1999.

El ministro, inesperadamente, y después de haber dado esperanzas, manifestó a finales de julio de 1997 que no había fondos disponibles en el marco comunitario de apoyo, cuando según los datos que obraban en poder del Gobierno andaluz era todo lo contrario, por lo que desde ese momento el presidente de la Junta propuso al Gobierno la creación de una comisión con carácter prioritario —hoy se niega que haya voluntad de crearla y a ello luego me referiré— para el seguimiento y ejecución del proyecto. También pidió el compromiso formal de aportar la cofinanciación necesaria para la elaboración del proyecto y su inclusión en el actual marco comunitario, como hemos dicho, así como en el próximo marco comunitario de apoyo, vigente a partir del año 2000.

Como vemos, la situación, tras este breve resumen, es similar a la que ya se inició desde enero de 1997. Hoy, al plantear nuestras enmiendas, el Grupo Popular nos dice, con respecto a la primera de ellas —en la que pedimos la inclusión de la cofinanciación necesaria en la programación del actual marco comunitario de apoyo—, que ya ha habido una consignación y que cada vez tenemos menos tiempo, por lo que ya no hay tiempo para llegar en ese plazo. Si hubiéramos empezado en enero de 1997, sin duda habríamos llegado. La consignación nos parece simbólica y no creemos que dé para mucho.

En cuanto al segundo punto, el representante del Grupo Popular nos dice que reitera y repite el apartado 2 de su proposición no de ley. Si es lo mismo, acéptese. Nuestro grupo parlamentario no comparte esa apreciación. Una cosa es decir esa generalidad que a nada compromete, que

es asumir el interés prioritario, y otra comprometerse formalmente a incluir en la programación del próximo marco comunitario de apoyo, vigente a partir del 2000, la cofinanciación necesaria para continuar y finalizar las obras del AVE Málaga-Córdoba. Creemos que es un brindis al sol, quizás, para justificar la presentación de la señora Villalobos como candidata al ayuntamiento de Málaga, puesto que ella, en un alarde, hace pocos meses, dijo que si no se acometía esta obra no se presentaría como candidata a la alcaldía de Málaga. Como decimos, si es lo mismo acéptese y con mucho gusto lo votaremos todos.

Respecto al tercer punto, en la enmienda que nosotros planteamos instamos al Gobierno a la firma de un protocolo de intenciones con la Junta de Andalucía para la construcción de esa línea férrea de alta velocidad. El representante del Grupo Popular dice que sería deseable, pero que la Junta no ha respondido en la misma forma. No se puede decir a estas alturas que la Junta no quiera llevar a cabo ese protocolo de intenciones, ese seguimiento común y ese trabajo compartido en orden a la realización de esta obra. Lo cierto es que lleva reclamándolo desde enero de 1997, por lo cual negamos esa consideración que se ha hecho con respecto a la posición de la Junta.

Y nada más, señor presidente, que reiterar el mantenimiento de estas enmiendas por parte de nuestro grupo parlamentario.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Beviá, para defender la segunda parte de la enmienda.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Señor presidente, voy a defenderla juntamente con la enmienda que el Grupo Socialista ha presentado la proposición no de ley defendida por la señora Rahola. Insistiré básicamente en ésta y después, porque ambas cuestiones van íntimamente ligadas, haré una pequeña alusión a la segunda parte de la enmienda que ha defendido la señora Alberdi.

El Grupo Socialista está totalmente de acuerdo en algunas de las afirmaciones que la señora Rahola ha planteado en su iniciativa. Es evidente que el proceso de construcción de la Unión Europea requiere disponer también de redes de comunicación, especialmente terrestres, que articulen un sistema de transportes que pueda facilitar la integración socioeconómica de los territorios de la Unión.

Es evidente que una de las líneas de desarrollo de la Unión Europea es claramente el arco mediterráneo, que tiene una enorme dinamicidad económica, comercial, cultural y turística. Como la señora Rahola ha manifestado con datos muy concretos, queda clara la saturación del transporte por carretera en ese arco mediterráneo (densidad de tráfico pesado, competitividad, falta en muchos tramos de seguridad viaria) y se hace obligado, por lo tanto, pensar en una adecuada red ferroviaria.

Ahora bien, por parte de nuestro grupo, pensando que ésa puede ser una segunda fase, creemos que es imprescindible conjugar, la voluntad de contribuir decididamente al desarrollo del arco mediterráneo con una racionalización de las disponibilidades presupuestarias en actuaciones que ya permiten avanzar en la línea de desarrollo apuntada por la señora Rahola.

Dentro de ese proceso de racionalización, dentro del marco del mismo corredor mediterráneo, estaba considerada como prioritaria la adaptación a velocidad alta (200-220 kilómetros/hora) de la línea férrea Barcelona-Valencia-Alacant. Su finalización estaba programada para antes del 2000, porque ¿qué podría significar esa obra? Pues esa obra significa, por un lado, el recorte de tiempos: que el recorrido Valencia-Barcelona, que ahora sobrepasa las 3 horas, pueda realizarse entre 2 horas 15 minutos; o que, por otra parte, el recorrido Alicante-Valencia, que en estos momentos prácticamente roza las 2 horas en el Euromed, se pueda realizar en escasamente 1 hora. Además de la significación importante de recorte de tiempo, significa también una mayor posibilidad de acumular al transporte por ferrocarril el transporte de mercancías, que en este momento arroja esas cifras paupérrimas a las que aludía la señora Rahola.

¿Y cuál es el estado de esa obra que se consideró prioritaria y que se pensaba terminar antes del año 2000? Pues que del año 2000 que se había previsto para su finalización, los Presupuestos Generales del Estado la han aplazado ya hasta el 2005 y posiblemente tendrá más retrasos. Por otro lado, de un total de 455 kilómetros por adecuar al recorrido de velocidad alta quedan más de 230 kilómetros. El señor Carreño hablaba de las dificultades para su realización, que había que trabajar sobre una obra que estaba en servicio. Como posiblemente no ha podido verlo todavía publicado, trasladaría al señor Carreño una respuesta que el Gobierno daba al señor Caldera el 1 de diciembre de 1998. En ella se dice que durante 1997 no se inició la construcción de ninguna nueva actuación de velocidad alta, entendiéndose por ésta la construcción de nuevos tramos o el acondicionamiento de existentes a la velocidad de 200-220 kilómetros/hora. Es decir, la dificultad es tan grande que no se ha podido iniciar ni un solo tramo. ¿Saben SS.SS. cuánto había puesto el Gobierno en los presupuestos de 1997 para ese tramo? Para el tramo Castellón-Oropesa nada menos que 3.800 millones, para un término genérico de acondicionamiento a 200-220 kilómetros/hora del corredor mediterráneo, y en los presupuestos de la Generalitat Valenciana 6.200 millones. En total, 10.000 millones previstos en 1997 y que debido a la dificultad y acumulación del tráfico en esa línea no ha permitido iniciar absolutamente en 1997, ni un solo kilómetro de adaptación a la vía de alta velocidad.

Más aún, la voluntad política del Gobierno es tal, como segundo hecho simbólico, que el propio director general de Transportes de la Comunidad Valenciana dice que es inaceptable que el tramo entre La Encina y Alicante sea todavía de vía única, por lo que no tiene sentido tener el Euromed en Alicante. El Euromed es un tren que circula en algunos tramos a 200-220, pero en otros da la impresión de que es un fórmula 1 metido en un camino de cabras. Esto es una pura filfa, y perdonen la expresión.

No quiero hablar tampoco de los dibujos que el Partido Popular realiza en los Presupuestos Generales del Estado, se lo puedo pasar a SS.SS. Aquí tengo un estudio comparativo de lo que el Partido Popular ponía en los presupuestos de 1997, en los de 1998 y en los de 1999, y en primer lugar lo que se ve es la falta de rigor presupuestaria. El acondicionamiento, por ejemplo de 200 a 220 en el corredor mediterráneo —Comunidad Valenciana— pasa en el año

1997 de 32.000 millones a 70.000 millones en 1999. Es verdad que el IPC ha crecido, pero parece que poco.

Es decir, la finura presupuestaria es clarísima. Se ha duplicado el coste. Después, en cuanto a plazos, pueden ver ustedes en qué años piensa terminar cada una de las obras y cómo en cada uno de los presupuestos se van alargando esos plazos de finalización de las obras. Las cantidades más importantes no crean SS.SS. que se fijan para 1999 o para el 2000, sino para el 2002. Y en el 2002 ya veremos cuánto llueve. Terminó enseguida, señor presidente, pero creo que es interesante para plantear seriamente estos estudios.

Estamos en una simple y mera campaña publicitaria, como la misma iniciativa del Partido Popular con relación al tren de alta velocidad es un puro montaje publicitario. ¿De qué mecano? Yo le voy a decir algunas piezas del mecano que no acaban de encajar.

En primer lugar, un protocolo firmado entre el presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid y el presidente de la Generalitat Valenciana. Ellos montan una tramoya espléndida. El día 19 de noviembre se firma en Valencia y en Madrid, pero apenas 4 días después el ministro de Fomento dice que eso es una mera declaración de intenciones, es decir, que no se sabe qué puede suponer.

En segundo lugar, la fecha de iniciación y finalización de las obras. Dicen los presidentes que van a iniciarse en el 2000 y que desean viajar en el AVE en el 2003. Pero en una respuesta que el Gobierno me da a mí me dice que ese estudio informativo se terminará en mayo. Señor Carreño, estaba previsto que se terminara en noviembre, doce meses después de la adjudicación; lo que pasa es que el Gobierno ya dice que no puede terminarse en noviembre de 1998, sino que se prolongará hasta el primer semestre del año 1999. Después vienen todas las fases que SS.SS. conocen, que hemos dicho muchas veces aquí en la Comisión, y que suponen un mínimo de 5 o 6 años para poder empezar la obra.

Otra cuestión es hasta dónde llegará el AVE Madrid-Valencia, desde Madrid hasta dónde. Por una parte, el Partido Popular habla de Madrid a Valencia. ¿Es Valencia ciudad o es Valencia comunidad? Porque en febrero de este año decían que llegaría a Terra Mítica, en Benidorm, en el año 2003. El 14 de octubre dicen que habrá AVE a la ciudad de Castellón. ¿De Madrid hasta dónde va a llegar ese AVE? No se sabe.

En tercer lugar, en una respuesta que me dio el Gobierno a una pregunta mía dice que iría de Madrid a Valencia, eso sí, con una extensión a Albacete, y de Albacete habría a su vez extensiones a Murcia y a Alicante.

Todo esto es una combinación perfecta del cuento de la lechera de Zaplana con la tramoya publicitaria general del Ministerio de Fomento.

Pondría otro caso: la adquisición de 10 trenes, de esos que en Italia se llaman *pendolinos*, para sustituir a los Talgo o a los Intercity Madrid-Valencia. Pero como, por lo visto, no quieren duplicar la vía ni adaptarla a la velocidad alta en el tramo Madrid-Albacete, el problema que tiene Renfe es cómo va a llamar esos trenes. Frente a los Intercity actuales se está pensando en llamarles Intercity-2000 o Euromed, porque parece que la fórmula Euromed está ya realizada.

Por todo ello nosotros, por una parte, le agradecemos a la señora Rahola que acepte nuestra enmienda a su iniciativa, y en segundo lugar, ratificamos, junto con la señora Alberdi, la necesidad de un compromiso concreto de cofinanciación fondos Comunidad Europea-fondos estatales para la realización también de este tramo de alta velocidad desde Madrid a la Comunidad Valenciana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlan Gracia): ¿Grupos que desean fijar su posición? Por el Grupo Mixto tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ (don Guillermo)**: Con muchísima brevedad voy a expresar la opinión y la posición, por tanto, del Bloque Nacionalista Galego sobre la iniciativa que presenta el Grupo Popular respecto a las prioridades sobre la dotación de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad a distintas zonas del Estado.

Seguro que sus señorías saben que el Bloque Nacionalista Galego viene demandando —y por lo que se ve tendrá que seguir haciéndolo— la inclusión en los planes del Gobierno de la construcción de líneas ferroviarias de alta velocidad que unan Galicia con las redes estatales y europeas. También venimos insistiendo —y yo creo que esta iniciativa demuestra que es verdad— en que a pesar de las reiteradas negativas de distintos cargos públicos del PP, o de diferentes promesas verbales, la dotación de alta velocidad a Galicia no figura en los planes del Gobierno. Yo creo que lo deja claramente de manifiesto la proposición no de ley del Partido Popular que ahora debatimos. El Grupo Popular define con claridad en esta proposición cuáles son sus prioridades y, desde luego, entre ellas para nada figura la alta velocidad a Galicia.

El PP, efectivamente, para un desarrollo más armonioso de la Unión y para una mejor integración de las regiones periféricas nos cita como proyectos prioritarios las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpiñán, Madrid-Vitoria-Dax, que vienen a articular la red de ferrocarriles de alta velocidad —lo cito textualmente— que une Sevilla, Madrid, Zaragoza, Vitoria y Barcelona con el resto de la Unión Europea. También nos define como prioritario para el Grupo Popular que se construyan las líneas entre Madrid y Valencia y Córdoba-Málaga como igualmente necesarias para garantizar la cohesión económica, social y la mejor vertebración de todo el espacio europeo.

A mí me parece que esto pone de manifiesto lo que decía al principio. En la fase de resolución de la proposición no de ley se nos pide a los grupos que compartamos y apoyemos esta definición de prioridades. Yo lo que quiero decir en esta Comisión con toda claridad es que el Bloque Nacionalista Galego ni comparte ni apoya que Galicia quede excluida en esta materia, por lo que vamos a votar en contra de esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo de Convergencia i Unió tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Voy a hacer un comentario amplio, no en el tiempo —espero—, sobre las dos proposiciones no de ley. Las dos proposiciones no de ley, en sus textos originales, son votables por nuestro grupo, e

incluso parte, por no decir todas, las enmiendas que han sido presentadas, pero yo creo, señor presidente, que del debate que aquí se ha originado deberíamos dejar abierto, al acabar las intervenciones y antes de la votación, que es a las dos, el llegar a un acuerdo entre todos los grupos

El texto del punto 1 de la proposición no de ley del Partido Popular nos parece correcto, pero tenemos que añadir que nos gustaría mucho que constase lo que el propio ministro, esta mañana, en un programa de televisión decía, porque nos quedan algunas dudas, y es que el trazado Madrid-Barcelona-Perpiñán en el 2002 llega a Lleida y en el 2004 llega a Barcelona-la frontera. (**Rumores.**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por favor, señorías, agradecería que bajaran el tono de voz y si tienen algo que decir lo dijeran fuera, porque a esta Presidencia se le hace un poco difícil escuchar lo que dicen los portavoces.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Como decía, queda claro que el trazado Madrid-Barcelona-Perpiñán o frontera francesa es para el 2004 y, por tanto, nos hubiera gustado que figurase así, pero el fondo es otro: compartir y apoyar el carácter prioritario de esta línea y de la Madrid-Vitoria-Dax. Este punto nosotros vamos a votarlo, aunque no sé al final cómo va a quedar redactado el texto a votar.

El segundo punto de la proposición no de ley del Grupo Popular y el punto único de la propuesta de la señora Rahola, del Grupo Mixto, son prácticamente exactos; o sea, que al final podría ser uno de los dos textos —me es igual cualquiera— acabando con dos puntos. Las líneas de que se hace mención son, por parte del Grupo Popular, Córdoba-Málaga y Madrid-Valencia y, por otra parte de la señora Rahola, Barcelona-Alacant, con la prolongación de Murcia-Almería.

Esto se podría decir en un solo texto, poniendo estas líneas y alguna más. Si incluimos estas líneas para una cosa muy clara y muy concreta, que es para la Unión Europea dentro del propio marco comunitario de apoyo —de esto es de lo que se habla en las proposiciones no de ley— podríamos añadir el Valladolid hacia Galicia. Creo que también merece la pena añadir esta línea.

Me sorprende muy mucho la aceptación por parte de la señora Rahola de la enmienda del Partido Socialista. Si se hiciese una refundición del texto, creo que debería ser una enmienda de adición, pero es que la enmienda del Grupo Socialista es de sustitución y, por tanto, si se acepta la sustitución por la señora Rahola queda vivo el texto del Grupo Popular y no el de la señora Rahola.

O sea, la señora Rahola renuncia a la prioridad, dentro del marco comunitario, de la alta velocidad para Barcelona-Alacant y Murcia-Alacant. Podría quedar este texto y añadir como tercer punto la enmienda del Grupo Socialista, que en algunos casos se decía que estamos hablando de campaña publicitaria, y no deja de ser verdad, porque el punto 1 de la enmienda socialista dice: Adoptar las medidas oportunas para acabar el eje mediterráneo a 200-220, que prácticamente en muchas zonas está avanzado y por lo tanto puede cumplirse, por lo que no es difícil llegar a una votación favorable de todos los grupos. El punto segundo sería estudiar la posibilidad de que esta línea férrea Alicante-Valencia-Barcelona

comparta trazado desde Tarragona-Barcelona con el AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona, cosa que está prevista. Aquí también hay algo de propaganda, de campaña publicitaria, pues se introduce la nueva estación de La Sagrera, cuando todavía está en discusión en Barcelona si será Sans o La Sagrera. No entro en esta cuestión. A mí también me va bien La Sagrera prevista para el AVE, facilitando la comunicación de la Comunidad Valenciana y Francia, pero nos olvidamos de la Comunidad murciana y de la Comunidad andaluza. Por tanto, el texto también es válido como tercer punto corrigiéndolo. Todo es válido, una suma de todo ello, y es lo que propone nuestro grupo, ya le digo, un refundido de todas estas cosas. Mi propuesta a la Presidencia es que los grupos hagan un texto refundiendo los textos originales de las proposiciones no de ley, la enmienda del Grupo Socialista, y añadiendo la Comunidad andaluza y la Comunidad murciana. O sea, que antes de la votación se pudiese llegar a un texto único en sustitución de las dos proposiciones que han sido presentadas. **(El señor Carreño Rodríguez-Maribona pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Es indudable que está en manos de los grupos el llegar a ese acuerdo que usted plantea, señor Sedó. Desde luego, si antes de la votación a las dos de la tarde tiene esta Presidencia un texto en el que se conjuguen las intenciones de todos los grupos, pues bienvenido sea, y si no se procederá a la votación de acuerdo con lo que ahora están manifestando los grupos en sus intervenciones.

Señor Carreño, usted ya había fijado posición sobre las enmiendas de los otros grupos en su intervención inicial.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Sobre la del Grupo Popular, señor presidente, pero se me olvidó comentar la enmienda del Grupo Mixto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Le agradecería que lo hiciera lo más brevemente posible.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Brevísimamente, existen en los presupuestos del Estado varios miles de millones de pesetas para el tramo Castellón-Oropesa, que no se pudo iniciar, a pesar de los deseos, por la dificultad sobre todo de hacer compatible la ejecución de las obras de mejora, adaptar a los 200-220 kilómetros/hora, con la circulación por ese recorrido. Es evidente que se pretende acortar al año 2001 unas obras que ya están previstas con un desarrollo compartido con la explotación ferroviaria para el año 2002. Ha indicado el señor Beviá que ya está en el proyecto de presupuestos y en el anexo de inversiones del Ministerio de Fomento. Parece absurdo que el Grupo Popular diga que reconoce el Ministerio de Fomento que no antes del 2002 se terminan las obras y tendríamos que aceptar como enmienda de sustitución, según ha indicado muy bien el señor Sedó, el año 2001. Es absolutamente imposible que aceptemos esa enmienda. Por tanto, no hacemos nuestra la sustitución de la proposición no de ley del Grupo Mixto.

Cuando todavía no está definido el proyecto Madrid-Barcelona-frontera francesa, como he dicho en mi intervención, el paso y la parada o las paradas en Barcelona, es

muy difícil aceptar el segundo punto de la sustitución. Por razones obvias, retiramos nuestra enmienda a la segunda proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto, porque no hace más que recoger unos trazados de líneas distintos de los que plantea la proposición no de ley de la señora Rahola.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Rahola.

La señora **RAHOLA I MARTÍNEZ**: Muy brevemente, señoría, el objetivo de mi propuesta es garantizar fundamentalmente el transporte de mercancías y la prioridad económica, turística y comercial de todo el eje mediterráneo. Ello se puede dar con nuestra propuesta, que es la que evidentemente nos gusta más; se puede dar también, como alternativa, con la enmienda de sustitución del Partido Socialista, y se podría dar, por supuesto, con una transaccional pactada con todos los grupos en los términos que plantea Convergència i Unió, dependiendo de si el Partido Popular acepta o no la prioridad Alacant-Barcelona. Es decir, lo que aquí estamos debatiendo en realidad es la implicación y la voluntad del Partido Popular de decir a los ciudadanos del eje mediterráneo que están a favor de priorizar este eje que está absolutamente colapsado en materia de mercancías, en materia turística y en materia económica. ¿Hay un texto en el que se contemple esta prioridad, esta buena voluntad del Partido Popular para garantizar este eje? Nos apuntamos a él. Es decir, yo aceptaré cualquier enmienda que plantee este punto en los términos adecuados. Por eso aceptaba la enmienda de sustitución del Partido Socialista, porque entendía que garantizaba esta prioridad. Pero si hay un texto alternativo que junte voluntad de todos los grupos también lo voy a aceptar. El único problema está aquí en saber si el Gobierno está dispuesto o no a solucionar de una vez un eje que está absolutamente colapsado, que está absolutamente asfixiado en su competitividad económica, turística, comercial, etcétera. Esta es la voluntad. Por tanto, si hay acuerdo, lo aceptaría muy gustosa; si no hay acuerdo, aceptaría la enmienda de sustitución porque creo que es la solución menos mala.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Como ya he indicado anteriormente, si los grupos tienen oportunidad y deseos de llegar a ese acuerdo, hasta las dos tienen tiempo para presentar una enmienda transaccional.

— **RELATIVA A POSIBILITAR EL ENLACE DEL TÉRMINO MUNICIPAL DE MONTERREY (OURENSE) CON LA AUTOVÍA DE LAS RÍAS BAJAS. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000716).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos a la siguiente proposición del orden del día, la relativa a posibilitar el enlace del término municipal de Monterrey, en Ourense, con la autovía de las Rías Bajas, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Novoa.

La señora **NOVOA CARCACIA**: Señor presidente, anuncio que la defensa de esta proposición no de ley será compartida entre esta diputada y el diputado Julio Álvarez, puesto que es una iniciativa firmada conjuntamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Novoa, pues les pido que se ajusten al tiempo porque desearía que acabásemos el orden del día a las dos, y del día a las dos, y si no es así no va a ser posible.

La señora **NOVOA CARCACIA**: Así lo haremos, señor presidente.

Señorías, la iniciativa que hoy presentamos es de las que pueden ser consideradas por SS.SS. de rango menor por los pocos recursos que se exigirían para ejecutar lo que mandata y por afectar a una pequeña parte del territorio dentro de lo que es el conjunto nacional. No obstante, se trata de una demanda de los distintos sectores ciudadanos, de las distintas fuerzas políticas y 89 de las administraciones locales afectadas.

Es obvio, señorías, y por todos es conocido que las autovías son vías de comunicación para comunicar largas distancias entre sí, razón por la que son construidas más o menos alejadas de los núcleos de población y sin que todos y cada uno de ellos tengan un enlace con las mismas. No obstante, muchas poblaciones han tenido históricamente una gran vinculación con el transporte por carretera y parte de su fuente de vida estaba ligada con ella a través del pequeño comercio y de establecimientos de hostelería. En estos casos, la apertura de autovías sin los correspondientes accesos generan perjuicios económicos considerables. La proposición no de ley que hoy presentamos y que defendemos ante esta Cámara pretende resolver existe y otros problemas que se plantean en una población de la provincia de Ourense, en concreto en el municipio de Monterrey. Señorías, el municipio de Monterrey se encuentra, en relación con la autovía de las Rías Baixas, en el tramo Villavieja-Ourense, más concretamente en el de las Estivadas-Fumaces. La autovía en este tramo está ya en servicio y este municipio se ha quedado sin enlace con la misma pese a que en la fase de información pública del proyecto constaba tal enlace. La reivindicación sobre este enlace es antigua y los mecanismos seguidos para lograr su consecución han sido varios: se adoptaron acuerdos plenarios por unanimidad, se realizaron diversas entrevistas con distintos responsables y los empresarios de hostelería celebraron una reunión recientemente y anunciaron públicamente que si esta situación no se resolvía estaban dispuestos a producir cortes de tráfico rodado. Por tanto, estamos ante una iniciativa que responde a una demanda social y que cuenta con el consenso de las distintas fuerzas políticas de la zona donde existe el problema. Pero existe otro factor además de los hasta aquí apuntados que hace deseables y necesarios unos adecuados accesos a la autovía A-52 en esta zona. Este factor deriva de la condición fronteriza con Portugal, que genera un flujo de vehículos procedentes del referido país.

El pasado 14 de noviembre la prensa local publicaba una noticia bajo el titular «Fomento iniciará los trámites para contratar la construcción del enlace de Monterrey con la A-52». Esta noticia daba cuenta de los resultados de una reunión del presidente del Partido Popular en Ourense y de

los alcaldes de los ayuntamientos de Verín y Monterrey con el director general de Carreteras, quienes mostraban su satisfacción por los resultados de la reunión. En buena lógica, dando por veraces estas informaciones, lo que procedería sería retirar esta proposición no de ley, pero, señorías, existieron compromisos anteriores en este sentido que no se cumplieron, y tengo aquí informes o recortes de prensa que así lo indican; en concreto uno de ellos tiene como titular: «Monterrey tendrá enlace con la autovía antes de que ésta entre en funcionamiento». Por tanto, comprobamos cómo los anuncios en los medios de comunicación no son garantía ninguna y por ello sometemos a debate y a votación esta iniciativa, pese a que, como decía anteriormente, se hayan hecho anuncios públicos en relación a un inicio inminente de las obras de enlace. No cabe duda de que la comarca de Monterrey, con Verín como principal núcleo de población, tiene recursos para ser una zona dinámica y de crecimiento económico dentro de la provincia de Ourense. No obstante, iniciativas como la contemplada en esta proposición no de ley contribuirán, sin duda, a que esto sea posible.

Esto es todo por mi parte, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): El señor Álvarez tiene la palabra. Le ruego que se ajuste al tiempo.

El señor **ÁLVAREZ GÓMEZ**: Simplemente querría intensificar algunas apreciaciones sobre las razones por las que nuestro grupo ha presentado esta proposición no de ley.

Señorías, los empresarios de la comarca de Valdeorras, de toda una comarca que vive del turismo y del comercio básicamente, se quejan amargamente de que las reiteradas promesas del Partido Popular una vez más han sido incumplidas, de que tanto humo y tanta propaganda, después de dos años y medio de gobierno del Partido Popular no han ocasionado más que una pérdida de credibilidad. Los empresarios se quejan amargamente y claman porque haya una solución a este aislamiento. En numerosas ocasiones se nos a dicho a las fuerzas políticas, sociales y empresariales de la provincia de Ourense que se van a hacer las obras. Señor Carreño, el acceso centro se iba a hacer en el año 1997 y en el año 1998 no hay estudio informativo. Podría citarle un sinnúmero de compromisos en infraestructuras con la provincia de Ourense reiteradamente incumplidos por el Gobierno del Partido Popular. El alcalde de la ciudad de Ourense ayer decía que dentro de dos años y medio esperaba que este acceso centro esté concluido. Eso será para el año 2002. Quiero poner de manifiesto, señor Carreño, que se trata de reiteradas promesas incumplidas por este Gobierno y por su partido. Por tanto, si de verdad existe ese compromiso, hecho público una vez más en los medios de comunicación hace escasas fechas, explíquenos cuáles son las razones por las que su grupo parlamentario no va a votar esta proposición no de ley que lleva en esta Cámara y en esta Comisión ya algo más de un año.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Grupos que desean fijar posición? Por el Grupo Mixto tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): También con mucha brevedad, simplemente quiero manifestar el apoyo del Bloque Nacionalista Galego a esta iniciativa presentada por el Grupo Socialista para que se dote de un enlace adecuado a Monterrey con la autovía Rías Baixas. La señora Novoa y el señor Álvarez han expuesto con claridad y precisión las razones que aconsejan la realización de este enlace. En resumen, señoras y señores diputados, se trata de que de una obra de la envergadura e importancia como tiene la A-52 se puedan beneficiar los numerosos vecinos de este ayuntamiento, que sin duda mejoraría su mejor desarrollo económico con la realización de este enlace. Por tanto, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Por acceso centro entiendo acceso centro a la ciudad de Ourense, que no tiene nada que ver con este tema. Aquí estamos tratando el acceso, dentro de la provincia de Ourense, a Monterrey. Creía que los diputados y amigos de Ourense del Grupo Socialista, señora Novoa y señor Álvarez, después de los antecedentes parlamentarios existentes y la realidad de los hechos, retirarían esta proposición no de ley. No ha ocurrido así, por lo que no tengo más remedio que recordarles una serie de hechos.

El estudio informativo del tramo Fumaces-Estivadas contemplaba, efectivamente, un enlace en La Salgueira, zona montañosa del ayuntamiento de Monterrey, que no evitaba las fuertes rampas de la N-525 de bajada al valle de Verín, de gran pendiente, donde se producen graves accidentes. Por cierto, el enlace de Monterrey con la autovía fue suprimido por decisión del señor Pérez Touriño. Aquel enlace se consideró innecesario por el Ministerio, y no, en cambio, el del ayuntamiento de Monterrey con la autovía Rías Bajas, ya en el valle de Verín y como acceso norte a Verín, complementando así los ya construidos y en servicio. En octubre de 1997 se contestó por el Gobierno que se estaban realizando los estudios para construir un semienlace en Villaza, ayuntamiento de Monterrey, cuyo proyecto está terminado, aprobado técnicamente, con un importe de 207,4 millones de pesetas, y cuya licitación, lo crean o no los señores diputados del Grupo Socialista de la provincia de Ourense, será inmediata. Ello ha paralizado diversos conatos de protesta en la zona, pues son conocedores de las gestiones llevadas a cabo por los alcaldes de Verín y Monterrey y por este propio diputado (he estado varias veces en el Ministerio convenciendo de que el enlace tiene que ser en el valle de Verín, no en la montaña, para evitar esos peligrosos descensos de camiones, del tráfico pesado y son conscientes de la importancia de esta comunicación con la autovía para acelerar el proyecto y el resto de trámites hasta su cristalización. Por eso me sorprende el desconocimiento periodístico de mis compañeros diputados (veo que no porque lo han citado pero han manifestado su escepticismo) y por ello nuestro grupo, conocedor del tema ya resuelto, votará en contra de la proposición no de ley del Grupo Socialista. **(La señora Novoa Carcacia pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Novoa, ¿a qué efectos desea usar la palabra?

La señora **NOVOACARCACIA**: A los efectos de una información incorrecta del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, haciendo alusiones al que entonces era secretario de Estado de Infraestructuras, que no se corresponde con la realidad, y como él no está presente me parece necesaria una aclaración.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Novoa, me temo que no es procedente plantear ahora una réplica sobre algo que no conocemos y que tenía que contestar la persona que ha sido aludida. Indudablemente el trámite está perfectamente reglado, y en ese sentido creo que esas alusiones no puede contestarlas usted, sino la persona aludida en la intervención del señor Carreño.

— **RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS OPORTUNAS PARA SOLUCIONAR DEFINITIVAMENTE LA SINIESTRALIDAD DE LOS PUNTOS DE CRUCE DE LA N-630 CON LAS CARRETERAS QUE, SALIENDO DE ELLA, VAN A LOS PUEBLOS DE GARROVILLAS, CASAR DE CÁCERES Y CORIA, TODOS ELLOS DE LA PROVINCIA DE CÁCERES. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/001158).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la número 7, relativa a la adopción de las medidas oportunas para solucionar definitivamente la siniestralidad de los puntos de cruce de la N-630 con las carreteras que, saliendo de ella, van a los pueblos de Garrovillas, Casar de Cáceres y Coria, todos ellos de la provincia de Cáceres. Ha sido planteada por el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra doña Inmaculada Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ RAMIRO**: Señorías, la carretera N-630, cuya conversión en autovía venimos reclamando de este Gobierno, conserva aún al menos cuatro cruces con alto nivel de peligro y riesgo para la seguridad vial y la vida de las personas a su paso por la provincia de Cáceres. Me refiero, señorías, a un tramo de no más de 25 kilómetros en el que se concentra un alto número de accidentes y que comienza en el denominado cruce de la ciudad de Coria hasta el municipio de Casar de Cáceres. En todos los casos, además de lo señalado, se trata de carreteras que conectan la N-630 a otros muchos municipios de comarcas como Alcántara, Tajo-Salor, a través del cruce de Garrovillas, y valle del Alagón o la sierra de Gata, conocida por todos ustedes. La situación se agrava aún más si tenemos en cuenta que muchos ciudadanos de Cáceres, ciudad, utilizan carreteras locales de uno de estos municipios; me refiero a Casar de Cáceres, porque es un atajo real cuando se sale en dirección norte por la reducción de kilómetros que supone el uso de esta alternativa. En multitud de ocasiones, señorías, desde los ayuntamientos afectados, y son muchos —les aseguro que son muchos—, se han dirigido a

la dirección territorial del Ministerio de Fomento con el fin de que se pusiera en marcha una urgente actuación que evite el peligro de accidente en estos cuatro puntos conflictivos de la N-630 y que afecta a miles de ciudadanos. La respuesta obtenida hasta el momento no ha podido ser más decepcionante y lamentable, como la que se ha dado recientemente, por ejemplo, a la pregunta de la diputada por Cáceres Carmen Heras, en la que, como viene siendo habitual, se anuncian estudios y proyectos que nunca llegan.

Señorías, en definitiva, muchas promesas de futuras actuaciones de las que comenzamos a estar un poco cansados, cifras multitudinarias que este Gobierno va a dedicar a la erradicación de puntos conflictivos para la seguridad vial. La triste realidad es que después de casi tres años de Gobierno no hemos observado un solo indicio que nos haga pensar que este problema, denunciado en diversas ocasiones por los alcaldes de los municipios afectados y parlamentarios de este grupo, vaya a solucionarse. Por tanto, señorías, consideramos que ha llegado el momento de exigir a este Gobierno que no pregone tanto y dé más trigo, que los problemas no se solucionan contándonos hasta el aburrimiento en los diferentes medios de comunicación los miles de millones que este Gobierno va a invertir. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Y desde luego, hasta el aburrimiento en Extremadura tenemos experiencia, cuando desde el Ministerio de Fomento se anuncian reformas en otros puntos conflictivos y se pretende mantener nuestras conexiones con la Ruta de la Plata en la situación actual, algo desde todo punto de vista injustificable y a todas luces insostenible, máxime cuando el maná para financiar la construcción de la autovía Ruta de la Plata a su paso por la provincia de Cáceres no llega nunca y se desconoce por cuánto tiempo vamos a seguir padeciendo el actual trazado de la N-630. Esta y otras muchas razones, señorías, han llevado a los ayuntamientos a presentar mociones instando al Gobierno a solucionar este grave problema. Por cierto, señorías, cuando se ha pretendido por parte de los alcaldes comunicar la problemática de los ciudadanos a través de folletos informativos en los puntos conflictivos ralentizando el tráfico, la respuesta del subdelegado del Gobierno de Cáceres ha sido la de poner multas a todos ellos. Así las cosas, señorías, en nuestra opinión ha llegado el momento de exigir la inmediata y urgente adecuación y modernización de las conexiones que unen a diversos municipios y comarcas cacereñas con la N-630 como única forma de eliminar la actual situación de riesgo y peligro para las personas, a tenor de los múltiples accidentes que se vienen produciendo, alguno de ellos lamentablemente con resultado de muerte, en los cruces que he expresado a lo largo de esta intervención.

Estas son las razones por las que este grupo parlamentario ha presentado esta proposición no de ley que nos ocupa en estos momentos, cuyo texto leo textualmente y que obra en poder de sus señorías: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que adopte las siguientes medidas: 1. Facilitar toda la información disponible sobre las gestiones realizadas por el departamento correspondiente hasta el día de la fecha en relación con este asunto. 2. Que el Ministerio de Fomento considere estos puntos de cruce como tramos de concentración de accidentes y realice en ellos a la menor brevedad posible las actuaciones que se contemplan

en el Plan extraordinario de seguridad vial o, en su defecto, aquellas de carácter preventivo que contiene dicho plan, a fin de mitigar o anular la siniestralidad en los puntos citados.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley no se han presentado enmiendas. ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor **ÁLVAREZ.**

El señor **ÁLVAREZ ÁLVAREZ:** Señorías, como portavoz del Grupo Popular para esta proposición no de ley debo manifestar, en primer lugar, que los temas tan importantes como el tráfico, los accidentes y sus terribles consecuencias deben tratarse con absoluto rigor, con seriedad y, desde luego, nunca debe hacerse política con las víctimas del tráfico. Todos quisiéramos que esta lacra, que causa tanto dolor entre todos nosotros, se terminara, porque cualquier damnificado de un accidente de tráfico es un damnificado de toda la sociedad y todos sufrimos y nos lamentamos cuando ocurren accidentes en nuestras carreteras y es nuestra obligación tratar de evitarlos.

La proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista nos parece que carece de rigor, es extemporánea y tiene un interés partidista exagerado. Trataré a continuación de explicarlo. Probablemente, la presión de algún alcalde socialista ha obligado a los diputados cacereños del PSOE a manifestar un interés desmedido por alguno de los accidentes que se han producido este año en la carretera N-630 y han presentado tres preguntas al Gobierno con respuesta por escrito sobre el mismo tema que esta proposición no de ley. Tengo que decir que efectivamente este es el trámite parlamentario y, por tanto, podría haberse evitado la proposición no de ley, habiendo obtenido a dos de estas preguntas respuesta del Gobierno el pasado 18 de septiembre, porque la tercera fue retirada por la diputada firmante de esta proposición no de ley, la señora Heras Pablo, que en este momento no está presente. En la respuesta dada se decía que está prevista una actuación en estos tres cruces por 156 millones de pesetas que se pueden desglosar en 51,5 millones para la intersección de Coria, 47,2 millones para la de Garrovillas y 57,5 millones para la de Casar de Cáceres. Luego aquí hay ya una contestación a una parte de la inquietud que manifestaban los diputados del Grupo Socialista, sobre todo se daba respuesta virtual al punto primero de la proposición no de ley. En cuanto al punto segundo de la proposición no de ley, debo decir que la consideración de puntos concentración de accidentes, que es lo que solicita la proposición, se hace en función de unos criterios técnicos determinados que, por su complejidad (los tengo a disposición de la señora diputada o de cualquier otro diputado si los quieren comprobar), evitaré dar a conocer a SS.SS. para no aburrirles, pero que en todo caso no se cumplen en los puntos citados en la proposición no de ley. Las actuaciones previstas que se comunicaban a los señores diputados del Grupo Socialista en sus preguntas se harán con carácter preventivo.

La proposición no de ley que estamos debatiendo carece de rigor porque no se interesa por mejorar la siniestralidad en un tramo que, como bien ha dicho la señora diputada, es un tramo peligroso de la N-630, sino solamente se preocupa de contentar —entendemos— a algunos alcaldes

correligionarios de forma partidista, porque las estadísticas de los siniestros son las que determinan los puntos negros de una vía o los posibles puntos negros cuando estas estadísticas se acercan a las medidas establecidas en cada vía urbana o interurbana. Pues bien, señorías, las estadísticas desde el año 1993 al año 1998 referidas a todo el tramo comprendido entre los puntos kilométricos 515 y 545 de la N-630, en el que se incluyen los tres cruces que citaba la proposición no de ley, señalan lo siguiente: que en el año 1993 en esos tramos comprendidos, como he dicho, entre el 515 y el 546 había siete puntos como probables puntos negros, y efectivamente en el año 1993 estaban los tres cruces; en el año 1994 había cinco posibles puntos negros, ya solamente había uno de esos cruces; en el año 1995 se consideraban cinco puntos negros, uno de ellos se seguía manteniendo; en el año 1996 había seis posibles puntos negros, ninguno coincidía con esos cruces; en el año 1997 había cuatro puntos negros, ninguno coincidía con estos cruces; y en el año 1998 hay otros seis posibles puntos negros, repito, con motivo de los accidentes. En una palabra, efectivamente todos ellos son cruces peligrosos en los que se han producido algunos accidentes, pero señoría, no hay que exagerar, porque hay algún punto kilométrico en ese tramo que ha sufrido desde el año 1993 hasta ahora 26 accidentes y, sin embargo, no hace referencia a ello la proposición no de ley, que es lo que nos hubiera gustado: que hubiera hecho referencia a una situación más amplia, a todo el tramo comprendido entre estos kilómetros, y tendría en este caso una mayor credibilidad de que estamos mirando o velando por la mejora de la circulación y por evitar esos accidentes que, como digo, son una lacra para nuestra sociedad.

En la contestación que se daba a los señores diputados desde el Gobierno se decía que, además, esta actuación prevista sería mejorada porque el nuevo trazado que iba a tener la 630 no iba a pasar por la vía actual. Por tanto, en este caso, la actuación de los 156 millones, que es inminente (las noticias que tengo del Ministerio es que probablemente en poco más de un mes esté terminado el proyecto) evitará posiblemente que se produzcan accidentes, pero repito que el rigor hace que tengamos que ser en este caso muy serios al plantear una proposición de este tipo. Me parece que con la contestación que tenían los diputados del Grupo Socialista, y al no poder ser considerados tramos de concentración de accidentes por no reunir los criterios técnicos, que como he dicho antes son bastante complicados, ni siquiera la consideración de puntos negros, lo que procedería es retirar la proposición no de ley. En todo caso, se prevé la actuación en estos tres cruces y la construcción de la autovía, que, por cierto, ahora reclaman al Gobierno todos los días después de sus 14 años de Gobierno, y la verdad es que este Gobierno no ha podido afrontarla todavía porque ni siquiera nos habían dejado preparados los proyectos para ello. En todo caso, siempre estaremos dispuestos a colaborar para que se vaya mejorando la situación de nuestras carreteras, también en este caso de la N-630, no solamente en los cruces sino en todos aquellos tramos en los que en años anteriores ha habido una inversión del plan RECO, que ha mejorado sustancialmente tanto la señalización como el balizamiento en estos cruces.

Por lo tanto, repito, me gustaría haber podido aceptar esta proposición, pero en los términos en que está expresada es imposible y lo que procedería sería retirarla.

— **SOBRE ACTUACIONES URGENTES PARA SUPERAR LAS DEFICIENCIAS PORTUARIAS EN LA ISLA DE EL HIERRO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/001160).**

— **SOBRE AMPLIACIÓN DE LAS INSTALACIONES PORTUARIAS DE EL HIERRO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/001168).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la discusión de las proposiciones no de ley 8 y 9, sobre las actuaciones urgentes para superar s deficiencias portuarias en la isla de El Hierro, del Grupo Socialista del Congreso, y sobre ampliación de las instalaciones portuarias de El Hierro, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para defender la primera de ellas, la presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Martínón.

El señor **MARTINÓN CEJAS**: Intervengo, efectivamente, para defender la proposición no de ley que mi grupo ha presentado sobre actuaciones urgentes para superar las deficiencias portuarias de la isla de El Hierro. Permítanme que someramente me refiera a esta isla de El Hierro, recordando a SS.SS. que tiene una población muy escasa —viven 7.000, 8.000 personas— y muy poca superficie; es la isla más occidental de las Canarias y el territorio más occidental de la geografía nacional e históricamente ha sufrido un enorme aislamiento.

Su puerto tiene importantes deficiencias, de tal forma que durante algunos días al año —no es igual, evidentemente, todos los años— el puerto queda inoperativo, la maniobra de atraque de los barcos no puede hacerse, lo cual, evidentemente, produce enormes perjuicios de todo orden, económico, pero también social, y, si se me permite, contribuye a aumentar esa sensación de aislamiento que en ocasiones se tiene en esta isla.

El Cedex (Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas) ha realizado multitud de estudios para, por un lado, diagnosticar con precisión cuál es el problema, y por otro, ofrecer soluciones que resuelvan ese problema. Las dificultades están en la maniobra de atraque —los problemas además se localizan entre los meses de junio y octubre, que es cuando el tráfico de pasajeros es mayor— y su razón parece situarse en el intenso viento que sopla del noreste.

Durante la pasada legislatura tuve el honor y la satisfacción, junto con el entonces presidente del cabildo, mi compañero de partido Inocencio Hernández, y el presidente de la autoridad portuaria, señor Meneses, de confabularnos, si se me permite la expresión, para afrontar definitivamente el problema y buscar una solución. Se hicieron numerosos estudios de cuáles podrían ser las mejoras necesarias en el puerto de La Estaca. Se pensó en emplazamientos alterna-

tivos al actual, al de La Estaca, y después del estudio minucioso de otros emplazamientos alternativos se consideró que podría ser viable la ubicación en Tijimiraque, que es una instalación que está a unos 2 kilómetros al sur de La Estaca. Se han analizado detalladamente las maniobras de atraque en La Estaca bajo diversas condiciones de viento en los simuladores que existen en el Cedex, se ha estudiado la posibilidad de colocar incluso una pantalla cortavientos sobre el espaldón de uno de los diques de abrigo en La Estaca y se han hecho ensayos de túnel de viento en el Instituto Nacional de Técnica Aeroespacial. En el año 1994 durante varios meses se midieron las intensidades y las velocidades de los vientos, tanto en La Estaca como en Tijimiraque; se hacen más estudios, más análisis, la simulación de las maniobras de atraque, de las condiciones de oleaje utilizando modelos matemáticos pero también con modelos reducidos de escala 1:100. Todos estos estudios y análisis llevan a la conclusión de que es conveniente elaborar el proyecto de un nuevo puerto en Tijimiraque.

En diciembre del año 1995 el cabildo de El Hierro aprueba una propuesta de su presidente para solicitar del Ministerio de Obras Públicas la construcción de un nuevo puerto. Curiosamente varias propuestas del Grupo Socialista no se consideran en esa reunión. Poco más tarde, en junio del año 1996, el senador de la isla, don Pedro Padrón, anuncia, tras reunión con autoridades de puertos del Estado, que las obras podrían iniciarse ese mismo año 1996. Ya acabando el año 1996, en el mes de noviembre, a una delegación de miembros del Partido Popular que se traslada a Madrid, el Ministerio de Fomento, concretamente el ministro de Fomento, comunica la intención del ministerio de que se construya un nuevo puerto en Tijimiraque, y el presidente de la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que es la autoridad en la que se inscribe el puerto de la isla de El Hierro, anuncia que las obras del nuevo puerto de Tijimiraque comenzarán en el año 1997. En diciembre de ese mismo año 1996 el presidente del cabildo se reúne con el señor Aznar y de nuevo pide la agilización del puerto en Tijimiraque.

Llegamos al año 1997. En el mes de mayo, ante una situación que cada día resulta más inexplicable, el cabildo de El Hierro aprueba una propuesta de mis compañeros del Grupo Socialista en la que se pide una clarificación por las autoridades portuarias y en particular por el Ministerio de Fomento. Meses más tarde, ya por fin en octubre de 1997, el presidente de la autoridad portuaria dice que se está estudiando de nuevo las diversas alternativas y que en dos meses, es decir, en diciembre de 1997, se conocerá cuál es la solución definitiva al problema.

Un año más tarde, y a la vista de que la situación seguía igual de confusa, el Grupo Parlamentario Socialista en este Congreso de los Diputados presenta esta proposición no de ley. Pocos días después Izquierda Unida presenta una proposición no de ley que pretende el mismo objetivo de agilizar la solución del problema portuario de la isla de El Hierro. Pues bien, tras pocas semanas de que tanto Izquierda Unida como el Grupo Socialista presentaremos proposiciones no de ley, por fin la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife anuncia en los periódicos que no se hará un nuevo puerto en Tijimiraque, sino que se va a arreglar, a modificar, a ampliar el viejo puerto de La Estaca. Nos pare-

ce bien cualquier solución que técnicamente sea correcta, y desde luego no es mi intención, y menos la de mi grupo, entrar a discutir cuál es la mejor solución.

Decidido ya por quien parece que es el órgano competente, que es la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife, que parece que cuenta con la conformidad del ente Puertos del Estado, que la solución óptima es la de corregir el actual puerto, de modificarlo, ampliarlo, sí que pensamos que es imprescindible introducir algunas modificaciones en el texto que nosotros inicialmente habíamos presentado. Hemos redactado una enmienda, que el señor presidente y todas sus señorías conocen, en la que hemos integrado también todos los puntos a los que hacía alusión la proposición no de ley de Izquierda Unida, con el fin de poder someter, si al señor presidente le parece oportuno, un único texto a votación. Este texto ha sido considerado tanto por el Grupo Parlamentario Popular como por Coalición Canaria y ha sufrido una modificación —es el texto que tiene en su poder el señor presidente— que, aunque es ligera, nos parece que es importante, de modo que el que sometemos ahora a la consideración de la Comisión dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados, con relación al puerto comercial de la isla de El Hierro, insta al Gobierno a que: 1. Acometa de manera urgente la solución adoptada para resolver el problema portuario de la isla de El Hierro con el objetivo de permitir sin dificultades el tráfico marítimo de esa isla con el exterior, teniendo en cuenta los estudios ya elaborados. 2. Realice las actuaciones necesarias para ejecutar las instalaciones portuarias complementarias en la isla de El Hierro, conforme a la importancia numérica del tráfico de pasajeros, de vehículos y de mercancías, en particular una adecuada estación marítima y una vía de acceso con capacidad suficiente. 3. Dé prioridad a las actuaciones precisas para la contratación de las obras portuarias a realizar en la isla de El Hierro a las que se refieren los puntos anteriores, garantice su financiación con fondos ajenos a los de la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife y proceda con la máxima urgencia a su ejecución.

Resumiendo, señorías, en primer lugar, pedimos al Gobierno que acometa con urgencia la solución del problema portuario de la isla de El Hierro; en segundo lugar, que ejecute las instalaciones complementarias necesarias; y en tercer lugar, que proceda a la contratación de las obras a las que hace referencia el punto 1 y el punto 2, dejando claro que la financiación de esas obras debe ser ajena a la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife. Para que se comprenda especialmente este último apartado, las obras a las que nos estamos refiriendo pueden rondar, acercarse a los 4.000 millones de pesetas. La capacidad de inversión de la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife en un año es de 2.000 millones de pesetas, y parece desproporcionado que el puerto de una isla, el puerto de la isla de El Hierro, se financie exclusivamente con los ingresos procedentes de la actividad portuaria de esa provincia. Yo creo que si el principio de solidaridad, el reconocimiento a la insularidad que nuestra Constitución hace, cómo el nuevo Tratado de la Unión Europea contempla la situación de región ultraperiférica aplicada a Canarias, en algún sitio, en algún momento y para alguna ocasión conviene aplicarlo, me parece que es para esta modificación del puerto de la isla

de El Hierro, que prácticamente supone la construcción de un nuevo puerto.

Señor presidente, este texto que le he leído, como le comentaba, cuenta con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, del Grupo de Coalición Canaria, si mis informaciones son correctas, de Izquierda Unida, y por supuesto del Grupo Socialista. Por ello pido a todos el voto favorable para este texto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martinón, vamos a proceder a la discusión, como si no hubiéramos conocido lo que el señor Martinón ha manifestado, para que puedan los grupos expresar su posición. Le pido al señor Martinón que haga llegar a esta mesa ese texto que, si al final es aceptado por los grupos, será el que votemos y que yo procederé a leer para que se sepa su contenido cuando llevemos a cabo las votaciones.

Para defender la proposición no de ley del Grupo Federal de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Empezaré diciendo como ya se sabe, que vemos reflejada en el acuerdo final nuestra intención, nuestro objetivo, que era el de situar a la isla de El Hierro en las mejores condiciones de comunicación con el resto de las islas y, por supuesto, con el resto del mundo.

Quiero, por no repetir lo que ya se ha dicho y visto el acuerdo alcanzado resaltar que esta isla, que por pequeña no dej a de tener importancia, viene sufriendo las deficiencias del puerto de La Estaca, que es su única infraestructura que puede admitir el atraque de barcos de cierto tonelaje, fundamentalmente de los ferry destinados a trasladar los pasajeros y mercancías dentro del Archipiélago. Este puerto tiene un tráfico superior incluso al del aeropuerto, lo que supone algunas dificultades. Por lo tanto, nosotros creemos que era necesario, urgente, porque lleva mucho tiempo de espera, acometer la reforma porque el citado puerto de La Estaca no reúne, como ya se ha dicho, unas condiciones, ni de ubicación ni tampoco de equipamiento adecuados para el tráfico de la isla. Son conocidas —de hecho ya también se han puesto de manifiesto— las grandes dificultades que tienen los buques para realizar atraques en este pequeño dique, por la dinámica de las mareas, sobre todo cuando existe tiempo de levante, lo cual ha provocado no solamente graves perjuicios a los vecinos de la isla, sino sobre todo a sus visitantes, y causa evidentemente una imposibilidad de desarrollo económico de la isla. Se han llegado a dar incluso situaciones de aislamiento.

No es, por tanto, un capricho, ni es tampoco un invento de algunos cargos públicos, sino que, como se demuestra por el amplio respaldo de las movilizaciones ciudadanas, es una petición sentida y avalada por la casi totalidad de las fuerzas sociales y de los ciudadanos, no solamente de esta isla sino del conjunto del archipiélago.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Centella. Por favor, ruego a todos los diputados que no hablen porque hay muy malas condiciones de sonoridad en esta sala. Señor Centella, continúe, por favor.

El señor **CENTELLAGÓMEZ**: Desde esa perspectiva ha sido lamentable el parón que se ha dado al proceso para ampliar el dique de atraque de este puerto de La Estaca, o bien de su ubicación en algún otro lugar de la isla, como ya ha expuesto el portavoz anterior.

Los problemas no se solucionarán con la situación actualmente existente. Debe darse desde aquí un impulso al acuerdo alcanzado para que el Gobierno no deje pasar más tiempo y asuma su responsabilidad, evidentemente con los fondos que se necesitan y de una manera racional y lógica para que, repito, las más de mil personas que se han movilizadas, las fuerzas sociales, todos los grupos políticos, vean reconocida la necesidad de esta actuación. Yo espero que el acuerdo hoy alcanzado aquí sea un acicate más para que el Gobierno cumpla con lo que es su obligación.

El señor **PRESIDENTE**: Ambas proposiciones no de ley había presentado una enmienda el Grupo Popular. Para su defensa tiene la palabra el señor Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: En realidad no hay enmienda como tal, sino lo que se pretendía era hacerla *in voce*, pero voy a consumir un turno muy breve. Probablemente las informaciones han circulado, pero existía una posibilidad de presentar una enmienda escrita. Si usted, señor presidente, quiere variar el ritmo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Jiménez, debo decirle que esta Presidencia tiene aquí una enmienda de modificación, de sustitución, presentada por el Grupo Popular. Me parece muy bien que se sume a las propuestas realizadas por el Grupo Socialista y el Grupo Federal de Izquierda Unida y haya un texto conjunto, pero aquí había una enmienda reflejada.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Haré una intervención muy breve, señor presidente.

El Grupo Popular quiere dejar constancia de su preocupación y de su sensibilidad por el problema de la isla de El Hierro, que no es nuevo, viene desde el año 1954; de 1959 son las últimas inversiones que se hicieron en la isla de El Hierro. No voy a repetir todas las dificultades que desde mar y desde tierra existen para acceder al puerto de La Estaca ni abordaré las condiciones de comunicaciones y accesibilidad del puerto de la isla de El Hierro para incidir en la necesidad de adoptar una solución urgente. Sólo quiero recordar o exponer, como puntos que pueden ser un síntoma de la sensibilidad del Grupo Popular y del Gobierno al problema, dos actuaciones que el señor Martinón no ha citado pero que creo importante que consten. Una es que, en su momento, cuando se modificó la Ley de Puertos, el Gobierno declaró el puerto de Tijimiraque coma de interés general, cosa imprescindible para poder acometer la obra. Luego, por razones medioambientales y con estudios posteriores, se vio la necesidad de abandonar la idea del puerto alternativo en Tijimiraque y hacer la ampliación del puerto de La Estaca, tanto en su obra marítima de muelles y espigón de protección como en su obra de tierra y en la estación marítima y en el acceso al puerto.

Es cierto que existe un problema de financiación, en tanto en cuanto la autoridad portuaria de Santa Cruz de

Tenerife como tal, que tiene bajo su ámbito el puerto de La Palma, el puerto de La Gomera, el puerto de El Hierro, y los puertos de Santa Cruz de Tenerife, no genera fondos suficientes para autofinanciar esta obra que, como bien se ha dicho, es del orden de los 4.000 millones de pesetas. Por eso, es necesario acudir a fondos externos, ya sea los que la ley prevé de solidaridad entre los puertos, fondos estructurales o fondos de cohesión. Junto a la terminación del proyecto de ampliación del puerto de La Estaca y de todos sus accesos, antes del Estado no sólo ha asumido el nuevo proyecto, sino que lo ha incluido como obra prioritaria a financiar con fondos estructurales o de cohesión, y en ese sentido el Grupo Popular apoya el texto final que ha quedado, y que el representante del Grupo Socialista ha leído como expresión unánime de un problema objetivo que se ha querido no hacer partidista, sino reflejando una realidad que demandan los herreños alejados del resto del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Visto ya cuál va a ser el texto global y que ha sido aceptado por todos los grupos, pregunto: ¿hay algún grupo que quiera hacer uso de la palabra? **(Pausa.)** Por el Grupo de Coalición Canaria tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Obviamente, como no podía ser menos, queremos apoyar el texto pactado, porque es difícil no ser favorable, bajo la perspectiva de mi grupo parlamentario, a una propuesta que está orientada a agilizar los trámites para redactar el proyecto de ampliación y mejora del puerto de La Estaca de la isla de El Hierro o para buscar su financiación urgente.

Pero, independientemente de esa posición, que obviamente es de respaldo total y absoluto, pensamos que para que esto sirva para algo y no sea un brindis al sol y los acuerdos, las proposiciones no de ley que aprobamos aquí estén acordes con las necesidades de la gente, con las necesidades en este caso de la isla de El Hierro, la cosa es mucho más simple y sencilla. Efectivamente, el problema real de la isla de El Hierro es bien sabido; además veo que lo conocen todos los grupos parlamentarios. Es una isla que queda aislada varios días al año debido a los problemas que tiene su aeropuerto cuando hay viento y cuando, por motivos fundamentalmente referidos al mal estado del mar, el puerto de La Estaca no permite atracar a los barcos, y esto necesita una solución urgente. En una propuesta de Coalición Canaria (en la nueva Ley de puertos) se recogió que el nuevo puerto, el puerto alternativo en la isla de El Hierro, el de Tijimiraque, se reconociera de interés general. Éste es el momento en que de los estudios realizados se desprende que la zona del Tijimiraque es tan problemática como la actual, donde está ubicado el puerto de La Estaca, y parece más razonable que, en lugar de realizar una inversión en Tijimiraque, se vaya a una ampliación y mejora del puerto actual de la isla de El Hierro. Éste es un asunto que está superado. El proyecto está redactado en estos momentos, el estudio de impacto medioambiental está realizado y se encuentra en la fase de los ensayos en modelo reducido para que el proyecto esté en condiciones de ser contratado.

Si la voluntad política expresada aquí por los distintos grupos políticos es real —y yo quiero entender que es así— para que se resuelva el problema de la isla de El Hierro, es

un asunto mucho más sencillo. El Grupo Popular lo tiene sencillísimo: retirar la enmienda que ha presentado en el Senado, a última hora, yo diría que con alevosía; y digo con alevosía porque después Coalición Canaria presentó una enmienda en el Congreso de los Diputados, que fue aprobada por todos los grupos parlamentarios, a excepción del Grupo Popular, y que tuvo un voto particular en un primer instante en el Pleno del Congreso, retirado en última instancia por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Luis de Grandes. Por lo tanto, la enmienda prosperó en su tránsito hacia el Senado, y allí ha sido de nuevo enmendada por el Grupo Popular para anular la partida, la propuesta de Coalición Canaria con el respaldo de todos los grupos parlamentarios para que en los presupuestos de 1999 se consignara una partida presupuestaria de 250 millones de pesetas para la ampliación y mejora del puerto de La Estaca.

Por lo tanto, siendo realistas y para expresando de verdad la voluntad política, el Grupo Popular tiene que dar instrucciones a su portavoz en el Senado para que retire la enmienda, con lo cual está garantizada la financiación para el puerto de La Estaca como obra plurianual, tal y como se contempla en la enmienda. Y para el resto de los grupos parlamentarios que hoy estamos haciendo aquí este brindis al sol aprobando esta proposición no de ley, pues lo tienen sencillísimo: si el Partido Popular no retira la enmienda en el Senado, cuando venga al Congreso, deberán adoptar el sentido del voto favorable que ya en su día mantuvimos en Comisión, es decir, lograr una mayoría para que esta obra pueda ser una realidad y pueda ser contratada en el año 1999.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR DENTRO DEL PLAN DE CARRETERAS LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA VÍA DE COMUNICACIÓN (AUTOVÍA) DE ENLACE ENTRE LA CIUDAD DE PONTEVEDRA Y LA AUTOVÍA RÍAS BAIXAS, A-52. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/001198).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a entrar en el debate de la última proposición no de ley.

Quiero decirles a sus señorías que la votación, como se expresaba en el orden del día, no será antes de las dos. Por lo tanto, y lo digo muy claramente, si algunos diputados están ultimando los textos que luego vamos a leer y que se van a votar, y que yo comprendo que necesitan discutirlos, les ruego que lo hagan fuera y que los que aquí se queden atiendan por favor a las intervenciones de los portavoces.

En la última proposición no de ley se insta al Gobierno a incluir dentro del Plan de Carreteras la construcción de una nueva vía de comunicación (autovía) de enlace entre la ciudad de Pontevedra y la autovía Rías Baixas, A-52. Su autor es el Grupo Parlamentario Mixto, el BNG, y para su defensa tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Efectivamente, esta última proposición no de ley que se debate hoy en esta Comisión la presenta el Bloque Nacionalista Galego y hace referencia a la conexión de la ciudad

de Pontevedra mediante una autovía con la A-52. Se afirma constantemente, y desde luego creemos que es verdad, que vivimos en la era de las comunicaciones; es evidente, por tanto, que de las peores o mejores comunicaciones de que disponga una determinada zona geográfica van a depender sus posibilidades de desarrollo futuro, y está claro que vivir sin unas buenas comunicaciones el desarrollo en estos tiempos que corren es imposible.

Pontevedra y su comarca atraviesa desde hace tiempo por una fuerte crisis que, entre otras cuestiones, evidencien el fuerte nivel de paro y el escasísimo desarrollo de la industria. Esa crisis desde luego tiene diversas causas y orígenes, pero uno de los que sin duda influye decisivamente es la falta de comunicaciones adecuadas con su entorno inmediato y con las grandes vías de conexión a distancia, servicios ferroviarios deficientes para conectar con Madrid o Portugal, que tienen una nula inversión en este terreno. Por poner un ejemplo, sigue sin concretarse la realización de un ramal ferroviario que una Pontevedra con el puerto de Marín, a pesar de que se trata de inversión de cuantía bien pequeña y de que se aprobó una propuesta del BNG en este Congreso para acometer esas obras, pero hasta este momento ni se ha iniciado. Y en cuanto a las comunicaciones por carretera, qué voy a decir de una ciudad que carece de circunvalaciones o cuya comunicación con el aeropuerto más cercano es la que existe; todo esto pone de manifiesto el abandono inversor al que estamos sometidos desde hace muchos años.

Con la construcción de la autovía A-52, que conectará el sur de Galicia con la meseta, yo creo que se ponen aún más de manifiesto los déficit de infraestructuras, la necesidad de una conexión adecuada con esta vía de comunicación. Con el actual diseño viario a Pontevedra y a su comarca, y en relación con ella a la comarca de El Salnés, se les coloca en la tesitura de utilizar dos alternativas para la conexión precisamente con la A-52, vía meseta y Portugal: o bien se utiliza la actual carretera convencional, cuya capacidad de recorrido hace imposible que pueda dar salida al tráfico que por ella circula —los conocedores de esa carretera saben que hay atasco permanente—, o bien se utiliza la autopista de peaje, la A-9, que es por la alternativa que nos da en este momento el Gobierno, con el coste que eso supone, y por tanto con la consiguiente desventaja comparativa a la hora, por ejemplo, de establecerse cualquier empresa. Y digo esto porque además, acerca del peaje con el que está gravado esta autopista A-9 el Ministerio de Fomento desde luego no piensa negociar, y así lo ha expresado, ningún tipo de rebaja ni menos aún suprimirlo. Por lo tanto, éstas son las alternativas que se le ofrecen a esta ciudad, a su comarca, y también indirectamente, como decía, a la comarca de El Salnés, para conectarse con el exterior de Galicia, y ambas significan, sin duda, condenarla a seguir perdiendo peso en su entorno inmediato y además van a hacer inútiles inversiones importantes, por ejemplo las realizadas para dotar de suelo industrial a esta ciudad.

Desde luego, para corregir esta situación la única solución posible, adecuada, al margen de que el Gobierno considera la supresión del peaje de la A-9 entre Pontevedra y Puxeiros, es la construcción de una autovía de conexión entre Pontevedra y la A-52, para cuyo trazado desde luego el Bloque Nacionalista Galego tiene alternativa, tiene una

preferencia. En todo caso de lo que hoy se trata es de impulsar políticamente la decisión de construir esa vía y, por tanto, no vamos a entrar en este tema concreto.

Y yo estoy convencido de que a algunas de sus señorías quizá les entre la tentación de pensar que esta demanda es excesiva, innecesaria o caprichosa, creyendo que los pontevedreses con peaje ya tienen la A-9 para salir o entrar de la A-52. Yo quisiera recordar desde luego buena prueba de ello es lo que llevamos discutiendo a lo largo de la mañana en esta Comisión a quienes piensen así que en otras zonas geográficas del Estado ya existen autovías con trazados paralelos a las autopistas, o que en el país vecino, que nos puede servir de ejemplo a veces en estas cuestiones, están comunicando la frontera norte con Oporto por autopista o por autovía, o que para ciudades menores, con menor población que Pontevedra se están realizando, se van a realizar conexiones por autovía con las correspondientes vías de alta capacidad. Nosotros no creemos de que se trate de ninguna demanda exagerada ni caprichosa, se trata de una necesidad que asumen y reclaman todos los sectores sociales y económicos y que, en teoría, además es asumido por todos los partidos políticos, incluido el partido gobernante en la Xunta de Galicia, de todos ustedes conocido, que lleva años prometiendo y desde luego no cumpliendo la realización de esta obra, y yo no voy a entrar aquí en detalles sobre las promesas realizadas porque tampoco es el momento, Más recientemente un ministro del actual Gobierno se sumaba a esta iniciativa y se mostraba dispuesto a pelear por la realización de esta nueva autovía.

Hoy, por lo tanto, en consonancia con todo esto que digo, yo creo que el Congreso los grupos de este Congreso, si votasen favorablemente esta proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego contribuirían sin duda a dar un paso importante en la consecución de este objetivo: construir una autovía que enlace Pontevedra y la A-52, construcción que indudablemente debería fijar entre sus prioridades el Ministerio de Fomento. Señoras y señores diputados, no podemos vivir de promesas eternamente y además es labor de todos los grupos cursar soluciones a los problemas existentes, y hoy creo que tienen una buena ocasión para hacerlo votando, como decía, esta proposición no de ley cuyo texto es bien breve: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro del Plan de Carreteras la construcción de una nueva vía de comunicación (autovía) de enlace entre la ciudad de Pontevedra y la A-52, autovía Rías Baixas.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se han presentado enmiendas. Por lo tanto, ¿grupos que desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) En primer lugar el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Arrate.

La señora **ARRATE-VARELAVÁZQUEZ**: Efectivamente, cuando se decide por parte del Gobierno la construcción de las autovías de comunicación de Galicia con la meseta, se plantea desde el principio establecer una red básica de comunicación con el norte y con el sur de Galicia. En el caso que nos ocupa, el sur de Galicia, la autovía A-52, el trazado de la red se establece Benavente-Ourense-Vigo como red básica. Con el tiempo se ha comprobado que esa red es insuficiente por dos causas: primero, porque

condena las comarcas de Pontevedra y Arosa, a quedar fuera del circuito básico de comunicación; y segundo, porque concentra el tráfico de todo el sur de Galicia en la ciudad de Vigo. Y por ello, desde hace varios años las comarcas de Pontevedra y de Arosa vienen mostrando su preocupación en distintos foros políticos e institucionales y ante las autoridades competentes por su conexión con la autovía de las Rías Baixas, A-52.

En este sentido, el Grupo Parlamentario Socialista de Galicia intentó en diversas ocasiones que se concretasen cuáles eran las previsiones de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda para conseguir una correcta y más rápida conexión entre Pontevedra, Arosa y la autovía de las Rías Baixas, que conectará al sur de Galicia con el resto de España. El 19 de marzo de 1996 el Gobierno de la Xunta de Galicia respondía en el Parlamento, a instancias del Grupo Socialista, que la posible alternativa viaria de comunicación entre Pontevedra y Arosa con la autovía estatal A-52 se decidiría definitivamente en función de un estudio denominado: Planeamiento de las comunicaciones de Pontevedra y Arosa con el centro de Galicia y la meseta, que fue contratado por la Consellería en julio de 1995 y que en un plazo de 10 meses estaría terminado, siendo la fecha prevista para conocerlo el día 4 de mayo de 1996. Posteriormente, según declaraciones de los responsables de la Consellería, se encargó otro estudio técnico de carácter complementario que observara las distintas alternativas de trazado, capacidad y características de la vía.

El Grupo Parlamentario Socialista solicitó en su día formalmente a la Consellería de Política Territorial de la Xunta una copia de los estudios realizados sobre esta cuestión, una vez que estuviesen terminados y disponibles. A día de hoy no hemos recibido ninguna respuesta. Mientras tanto, la Xunta de Galicia desde 1992 se ha referido a múltiples posibilidades y alternativas de trazado. Primera opción: el Partido Popular cierra el mitin de las autonómicas de 1993 en Pontevedra con el señor Cuiña prometiendo el enlace que entonces se aseguraba que iría por la zona de Ponte-Caldelas para desembocar en las cercanías de A Cañiza por la C-531. Segunda opción: se consideró la posibilidad de convertir en autovía la N-541 Pontevedra-Ourense. Tercera opción: en abril de 1997 Cuiña Crespo presenta en la Diputación Provincial el estudio de las comunicaciones de Pontevedra con la A-52 y apuesta por el itinerario Pontevedra-Carballino-Cea, que conectaría con las futuras autopistas Santiago-Ourense hasta la A-52. Cuarta opción: Fomento propugna, en respuestas parlamentarias a esta diputada que les habla, el que Pontevedra enlace con la A-52 siguiendo la N-550 a Porriño o pagando peaje por la A-9 hasta conectar en el Alto de Puxeiros en Vigo.

La realidad es que, desde hace más de seis años, sólo se habla de alternativas, posibilidades y promesas, pero no se adopta ninguna decisión definitiva, ni sobre el trazado ni sobre las fechas de realización de esta importante obra. Tampoco en el plan de carreteras de Galicia, aprobado por la Xunta para el período 1991-2000, consta ninguna previsión con respecto a esta importante vía de comunicación. Para más preocupación, si cabe, el señor conselleiro de obras públicas declaró recientemente que estaba en contacto con responsables del Gobierno del Estado con el objeto

de conseguir una financiación compartida entre el Gobierno central y la Xunta, sin obtener hasta el día de hoy resultados positivos. Y el señor ministro de Administraciones Públicas, don Mariano Rajoy, ha prometido recientemente en Pontevedra, en concreto este pasado día 6 de diciembre, un esfuerzo del Gobierno para abordar la obra, diciendo, —y cito textualmente—: Apartir de ahora habrá que empezar los esfuerzos, y yo desde luego los haré, para lograr esa conexión con la meseta desde Pontevedra y su comarca. Y nos preocupa sobremanera que esos esfuerzos vayan a durar otros seis años para poder tomar alguna decisión y, por tanto, alguna solución.

Los socialistas esperamos, en todo caso, que la solución no sea la misma que se toma para la autovía Santiago-Ourense, en la que la Xunta de Galicia en lugar de insistir al Gobierno central, a quien compete el financiamiento de la obra, asume acometerlo mediante peaje, olvidando las promesas electorales del Partido Popular acerca de una autovía libre del peaje a ejecutar por la Administración central. Es necesario tener en cuenta además que más del 87 por ciento del transporte de mercancías se realiza por carretera, que la N-550 tiene una densidad de tráfico de 19.000 vehículos/día, que en el área de Pontevedra y Arosa existen dos puertos de interés nacional, que es una de las áreas más importantes del turismo gallego y que la media de vehículos/día a la entrada de Vigo a la A-52 es de 32.000 vehículos.

Por todo ello, y dada la importancia de esta infraestructura viaria para el desenvolvimiento socioeconómico y vertebración de un amplio espacio territorial, como son las comarcas de Pontevedra y El Salnés, y ante la indefinición de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia respecto al trazado, proyectos y plazos de ejecución del enlace de Pontevedra con la autovía A-52, que mantiene en una intolerable incertidumbre importantes intereses económicos, comerciales, industriales y sociales de las áreas urbanas de Pontevedra y Arosa, por todo ello, repito, el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso suscribe la proposición no de ley que se presenta hoy en esta Comisión y, por tanto, la va a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Rivas.

El señor **RIVAS FONTÁN**: En este momento que estamos haciendo coincidir planteamientos en el Parlamento de Galicia referente a este tema se ha discutido y planteado el pasado día 2 y que ahora mismo coincide en el Parlamento nacional, la posición de mi grupo y la del ministerio es que en este momento no hay ningún tipo de estudio a nivel nacional que se haya planteado la construcción de esta vía de enlace de la ciudad de Pontevedra con la A-52, puesto que lo que está previsto en la Red nacional de carreteras es que esta conexión se hará inmediatamente que se inaugure el tramo de autopista de la A-9 entre Rande y Punxiro, lo que permitirá enlazar la ciudad de Pontevedra, aunque sí hay que decirlo con un tramo de peaje, con la autovía Rías Baixas, con la A-52.

Por otra parte, existe la vieja carretera de Orense por la que normalmente circulamos los pontevedresas cuando nos dirigimos a la autovía, y que en este momento procesal sí

puedo decir en nombre de mi grupo que la Xunta de Galicia tiene encargado un estudio sobre la problemática que plantea este enlace y que, como se ha anunciado en el Parlamento de Galicia el pasado día 2, será conocido en el verano de 1999. Por tal motivo hasta entonces la posición de mi grupo es negativa a la iniciativa que se plantea como proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la discusión de las proposiciones no de ley, procederemos a votar dentro de cinco minutos, a las dos en punto, los textos que se van a proponer a votación.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a votar las proposiciones no de ley que se han debatido esta mañana. La primera sobre uso gratuito de la autopista Cádiz-Sevilla, presentada por el Grupo de Izquierda Unida y que aceptó la enmienda de sustitución del Grupo Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Segunda proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a dar prioridad absoluta a la inversión necesaria para acometer con urgencia la construcción de la autovía Córdoba-Antequera (Málaga), presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. Ha habido alguna enmienda in Doce y hay un texto transaccionado que paso a leer: La Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, conocido el hecho de que el Ministerio de Fomento ha sacado a concurso las obras del primer tramo de la autovía Córdoba-Antequera y ha publicado los concursos de los primeros proyectos, insta al Gobierno a que continúe el esfuerzo inversor en esta obra hasta concluirla en los plazos previstos.

Con este texto se somete a votación.

**Efectuada la votación, dijo**

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

La tercera es sobre regulación de los centros de enseñanza para la navegación de recreo, presentada por el Grupo Socialista y de la que se ha retirado el punto segundo. Por tanto votamos el punto primero de la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Las proposiciones números 4 y 5 sobre nuevos trazados del tren de alta velocidad han sido discutidas conjuntamente, pero esta Presidencia pregunta si pueden ser votadas conjuntamente o no.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Por parte del Grupo Popular sí, con el texto que hemos entregado a los distintos grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Ésa sería la del Grupo Popular, que es la 4. ¿Señora Rahola?

La señora **RAHOLA MARTÍNEZ**: La transaccional que nos plantean, puesto que no hay ninguna concreción, más que infraestructuras parece un holograma, y por tanto no la vamos a aceptar, de manera que mantenemos nuestra propuesta y aceptamos la enmienda del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos entonces a votar en primer lugar la número 4, sobre nuevos trazados del tren de alta velocidad, que paso a leer, porque en efecto es una proposición no de ley con un texto bastante largo.

Pregunto al portavoz del Grupo Popular.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Solamente la nuestra, el texto nuestro en la 4.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, en ese pasaríamos a votar, en primer lugar, la del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Perdón, señor Presidente. No sé si es posible, nosotros ponemos tres apartados en la proposición no de ley, en el sentido de que fuera texto único para las números 661 y 681. Parece ser que el grupo proponente de la 681 no acepta; no sé si no acepta los tres apartados.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, hay un texto que incluía las dos proposiciones no de ley, eso es inaceptable y no hay por qué dar explicaciones porque el Grupo Mixto, la señora Rahola, considera que mantiene su texto con la enmienda aceptada del Grupo Socialista. Entonces, para la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular yo le pregunto: ¿mantiene el texto que ha hecho llegar a esta Presidencia que era para los dos, o el texto originario de su proposición no de ley?

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Mantengo el texto que era para las dos.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces paso a leer este texto para que sea conocido. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán pide la palabra.)**

Señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: En atención a que el punto tercero del texto que ahora iba a leer S.S. era como transacción a la iniciativa de la señora Rahola, es imposible que se pueda someter a votación con el texto original del Grupo Popular. Por tanto, el Grupo Popular sólo puede proponer su iniciativa original, dado que a quien transa, que es la señora Rahola, no acepta esa enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Ciertamente, la postura del señor Caldera está fundada, pero quiero señalar que la proposición no de ley número 4, del Grupo Parlamentario Popular, tenía una enmienda del Grupo Mixto y otra del Grupo Socialista. Es decir que enmiendas para poder transaccionar había, otra cosa es que no se llegue a ninguna transacción; pero se puede llegar a una transacción.

Pregunto al señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: No aceptamos la transacción.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces no se puede votar este texto porque no es aceptado por los demás grupos. Por tanto, pasamos a votar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular en sus propios términos.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Votación separada del punto 1 y los puntos restantes se pueden votar conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos en primer lugar el punto número 1 de la proposición no de ley del Grupo Popular.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; en contra, uno; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el número 1. Ahora pasamos a votar el número 2 de la proposición no de ley.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; en contra, 17; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos a votar la proposición no de ley número 5, relativa a la definición del nuevo trazado del tren de alta velocidad, presentada por la señora Rahola y con la enmienda aceptada del Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 17; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a la proposición número 6 relativa a posibilitar el enlace del término municipal de Monterrey (Ourense) con la autovía de las Rías Bajas. Es autor el Grupo Socialista del Congreso 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.

Proposición número 7, relativa a la adopción de las medidas oportunas para solucionar definitivamente la siniestralidad de los puntos de cruce de la N-630 con las carreteras que saliendo de ella van a los pueblos de Garrovillas, Casar de Cáceres y Coria, todos ellos de la provincia de Cáceres. 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.

A las proposiciones no de ley números 8 y 9 sobre actuaciones urgentes para superar las deficiencias portuarias en la isla de El Hierro y con un título similar, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y del Grupo Socialista que tenían enmiendas del Grupo Popular, se ha dado un texto único que paso a leer:

El Congreso de los Diputados, en relación al puerto comercial de la isla de El Hierro, insta al Gobierno a que:

1. Acometa de manera urgente la solución adoptada para resolver el problema portuario de la isla de El Hierro, con el objetivo de permitir sin dificultades el tráfico marítimo de esta isla con el exterior, teniendo en cuenta los estudios ya elaborados.

2. Realice las actuaciones necesarias para ejecutar las instalaciones portuarias complementarias en la isla de El Hierro, conforme a la importancia numérica del tráfico de pasajeros, de vehículos y de mercancías, en particular una adecuada estación marítima y una vía de acceso con capacidad suficiente.

3. Dé prioridad a las actuaciones precisas para la contratación de las obras portuarias a realizar en la isla de El Hierro a las que se refieren los puntos anteriores, garantice su financiación con fondos ajenos a los de la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife y proceda con la máxima urgencia a su ejecución.

Con este texto se somete a votación.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Por último, proposición número 10 por la que se insta al Gobierno a incluir dentro del Plan de Carreteras la construcción de una nueva vía de comunicación de enlace entre la ciudad de Pontevedra y la autovía Rías Baixas A-52, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, el partido BNG, y que se va a votar en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Se levanta la sesión.

**Eran las dos y veinte minutos de la tarde.**

---

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles 9 de diciembre de 1998, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

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**