



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 600

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 56

celebrada el miércoles, 15 de diciembre de 1998

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  |       |
|--|-------|
| — Sobre medidas para evitar los problemas ocasionados por la situación de la presa de Marmolejo (Jaén) en dicha zona, especialmente, con ocasión de las lluvias. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000623) ..... | 17492 |
| — Sobre la situación del transporte ferroviario en Andalucía. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000829) .....  | 17495 |
| — Sobre la entrada en funcionamiento del denominado «Puerto Seco» de Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000956) .....   | 17498 |
| — Relativa a la construcción de la línea férrea Gandía-Denia. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001186) .....   | 17500 |
| — De modificación de lo dispuesto en el Real Decreto-ley 12/1998, de 18 de septiembre, a fin de que la dotación que contiene de 41.995 millones de pesetas para Catalunya sea destinada a financiar nue-   |       |

vas inversiones de competencia del Estado en obras pendientes correspondientes al Plan de carreteras de Catalunya. (Número de expediente 161/001188) .....	17503
— Relativa al cumplimiento de la normativa de seguridad aplicable a actividades subacuáticas. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001203) .....	17507
— Relativa a la gratuidad del servicio de información 1003. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001229) .....	17511
— Relativa a la gratuidad de los servicios telefónicos de interés social. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001230) .....	17511
— Relativa al establecimiento de tarifas telefónicas reducidas en días festivos nacionales, autonómicos y locales. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001231) .....	17511
— Relativa a la aplicación del sistema de tarificación por segundos a las llamadas desde cabinas y apertura de este servicio a otros operadores en competencia. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001232) .....	17511
— Relativa a la consideración de servicio mínimo de la cuota mensual de abono del servicio telefónico y del coste del inicio de la llamada. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001233) .....	17511
— Sobre la realización de las vías de servicio de Madrigalejo del Monte (Burgos) en la carretera N-I. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001175) .....	17518

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

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **SOBRE MEDIDAS PARA EVITAR LOS PROBLEMAS OCASIONADOS POR LA SITUACIÓN DE LA PRESA DE MARMOLEJO (JAÉN) EN DICHA ZONA, ESPECIALMENTE, CON OCASIÓN DE LAS LLUVIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000623.)**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días. Vamos a comenzar esta Comisión de Infraestructuras, cuyo orden del día se compone de una serie de proposiciones no de ley. La votación, como es habitual en esta Comisión, será no antes de la una y media.

La primera proposición no de ley se refiere a medidas para evitar los problemas ocasionados por la situación de la presa de Marmolejo (Jaén) en dicha zona, especialmente con ocasión de las lluvias. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y para su defensa tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO:** Señorías, el tema que nos ocupa hoy con esta proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, es la situación que genera la presa de Marmolejo, que desde el año 1962 es una concesión a la compañía Sevillana de Electricidad, que tiene licencia para construir y explotar esa presa en la localidad jienense de Marmolejo, en aguas del río Guadalquivir, y en la que se produce un

volumen de energía eléctrica importante. Actualmente, sin embargo, su uso es apenas efectivo, a pesar de lo cual esta presa genera problemas de inundación muy importantes y reiterados a lo largo de los años; hubo inundaciones en 1995 —el año 1963 fue el de la gran riada—, pero durante los últimos años, motivo por el cual presentamos esta proposición no de ley, se han generado inundaciones en las tierras de la Ropera, el Sotillo, la Isla y las poblaciones cercanas a los contornos de esta presa, dando lugar a importantes pérdidas en la agricultura, que a lo largo de estos años se han ido valorando en distintas cantidades: 100 millones en 1996, unos 300 en 1997 y unos 130 en el año 1998, pese a que —añado como dato— esta proposición no de ley está fechada con anterioridad a la última inundación que se ha producido. Las inundaciones no sólo han afectado a la zona antedicha, sino también a los cultivos de la margen izquierda del Guadalquivir. Asimismo han dañado seriamente la depuradora para la ciudad de Andújar inundando también los polígonos industriales de las riberas del río y una vía de comunicación. El nivel del lodo que se va acumulando en cada riada genera un peligro inminente para diversas zonas de la ciudad de Andújar, como son dichos polígonos industriales, las tierras agrícolas, el polideportivo municipal y hasta el propio puente de la autovía de Andalucía, que puede quedar amenazado a medio plazo.

Señorías, les voy a dar un dato para que comprendan la magnitud del problema. La presa actualmente tiene un volumen de 15 hectómetros cúbicos, de los cuales la ocupación de agua es de un hectómetro, y probablemente, salvo que un estudio, el que nosotros solicitamos, modifique el dato, solamente un hectómetro cúbico es de agua y el resto es lodo. El problema es que hay un efecto acumulativo de los lodos en función de distintas causas. Por ejemplo, en la gran riada a la que he aludido antes del año 1963

fluía el agua a 3.000 metros cúbicos por segundo y, sin embargo, las inundaciones fueron menores —ese es el dato que me han dado— que las acacecidas durante las riadas de estos últimos años. Quiere decirse que, efectivamente, hay una acumulación de lodos muy importante y por tanto, lógicamente, lo que corresponde es lo que nosotros solicitamos en esta proposición no de ley, que dice textualmente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1.º Promulgación inmediata del decreto de expropiación de los terrenos previstos para su posterior utilización como receptores de los lodos que habrán de sacarse del cauce del río. 2.º Limpieza urgente del cauce del río, con anterioridad a las próximas lluvias, comenzando por la barra, que es la confluencia del río Jándula con el Guadalquivir, sin renunciar a la limpieza total del cauce. 3.º En relación a la incidencia de la presa de Marmolejo, se urge al Ministerio de Fomento o al organismo que proceda a que se concluyan los estudios técnicos en curso para que se resuelva de forma definitiva el problema de las sucesivas y crecientes inundaciones que históricamente viene provocando el río Guadalquivir sobre las zonas de la comarca de Andújar.

Señorías, como es lógico, desde junio de 1997 hasta la fecha se han producido acontecimientos que convierten en nada actual el punto número 1, que habla del decreto de expropiación, que ya se ha producido, y, consiguientemente, nosotros retiramos este punto, porque no tiene ya sentido, dado el retraso con el que se está debatiendo en esta Comisión de Infraestructuras del Congreso nuestra proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Se han presentado unas enmiendas por el Grupo Socialista a esta proposición no de ley. Para su defensa tiene la palabra el señor Pliego.

El señor **PLIEGO CUBERO**: Voy a fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista respecto a este tema de la presa de Marmolejo y a defender efectivamente las enmiendas presentadas, que no afectan al fondo de la proposición y que como esta se debate 18 meses después de su presentación, lo que hacen es situar las iniciativas a tomar en el tiempo concreto en el que nos encontramos. Quiero decir que, después de 18 meses, persiste íntegramente el fondo del problema, si bien ha habido algunas variaciones.

Este tema no es nuevo, ya ha tenido un recorrido parlamentario. Concretamente, en marzo de 1997 en la Comisión de Agricultura se debatió una proposición no de ley de Izquierda Unida sobre lo mismo. En marzo de 1998, un año después, en la Comisión de Medio Ambiente se debatió una proposición no de ley del PSOE, que fue negociada y pactada con el Ayuntamiento de Andújar y con los afectados en la plataforma que han constituido. Ambas fueron rechazadas por el Grupo Parlamentario Popular y el problema con el que nos encontramos al día de hoy es que en la presa de Marmolejo, por una deficiente ubicación en su construcción, por unas nulas condiciones de mantenimiento y por un aterramiento del cauce debido a los múltiples años en que no se ha actuado ni se ha hecho nada, en un trayecto de 15 kilómetros, desde el casco urbano de Andújar hasta la propia presa, por dicho aterramiento y con pluviometrías normales se producen unas inundaciones que están ocasionando daños importantes, no solamente en los

cultivos, como decía el portavoz de Izquierda Unida, sino también en zonas ya del casco urbano de Andújar, afectando a polígonos industriales, vías de comunicación, depuradora, etcétera. Es urgente corregir esta situación. Desde que se vio nuestra proposición no de ley en marzo de 1998, insisto, no se ha atacado el fondo del problema, y sirva como ejemplo que en el invierno del año 1995-1996 se anegaron 200 hectáreas de terreno y en el año 1997-1998, con una pluviometría equivalente, se han anegado 600, es decir, tres veces más. Por tanto, es una espiral que hay que cortar rápidamente porque sus efectos cada año son bastante perjudiciales para decenas de agricultores, pequeños propietarios de 2 ó 3 hectáreas que viven de estos recursos que les da la agricultura en esta zona.

Entrando a comentar las enmiendas que hemos presentado, la primera ya no tiene sentido, en tanto en cuanto el punto a que hace referencia ha sido retirado por el propio portavoz de Izquierda Unida; efectivamente solicitábamos retirar ese primer punto porque se ha procedido al pago de las expropiaciones, si bien casi 3 años después de que no hayan podido utilizar las tierras, pero afortunadamente en abril de 1998 se produjo el pago.

Al segundo punto, el de la limpieza urgente del cauce del río, nosotros añadimos una enmienda diciendo que en cuanto a la limpieza urgente, hace 3 años, cuando empezamos a hablar de este tema, probablemente hubiera sido suficiente limpiar lo que se denomina la barra, que es la confluencia del Jándula con el Guadalquivir. Hoy día, con el grado de aterramiento, no es suficiente y lo que pedimos es que los trabajos —que por fin se han iniciado en octubre de 1998, si bien no han empezado a limpiar los lodos todavía, y estamos en diciembre— se realicen en el trayecto de 15 kilómetros que hay entre el casco urbano de la ciudad de Andújar y la propia presa de Marmolejo, que es la zona afectada, y en todo ese tramo hay aterramientos y se producen inundaciones.

En tercer lugar, se habla de algo que ya pedimos, que el Ministerio de Medio Ambiente o el organismo que proceda haga un estudio técnico que evalúe cuál es el problema y cuáles son las soluciones al mismo, y a partir de ahí negociemos en un plazo razonable de tiempo hacer frente a esas soluciones. Como en marzo de 1998, por razones difíciles de entender, el Grupo Parlamentario Popular votó en contra de esta propuesta, creemos que a estas alturas del curso estamos para poca filosofía y sí para muchos hechos. Por tanto, el matiz que le añadimos como enmienda es que ese estudio se presente en un plazo de 3 meses, al objeto de que no tengamos que conformarnos con que este otoño está siendo seco y por tanto el problema no se está reproduciendo, pero, claro, no podemos depender tanto de la benevolencia de los dioses cuanto de que las lluvias lleguen o no lleguen.

Finalmente, añadiríamos un cuarto punto que nos parece muy importante. En el año 1995-1996 los daños causados por las inundaciones ascendieron a noventa y tantos millones de pesetas, que fueron pagados como indemnización a los afectados. Pues bien, en los años 1996-1997 y 1997-1998 los daños producidos por las mismas inundaciones son de más de 300 millones de pesetas. Los afectados, ya cansados de recurrir a la Administración, han ido a los tribunales, y desde luego no nos parece la vía más ade-

cuada. Creemos que el Gobierno, aclarando con la compañía Sevillana a quién corresponde el pago de esos daños, debe hacer las gestiones oportunas para hacer frente al pago de estas indemnizaciones, insisto, haciéndole a la Sevillana cumplir sus compromisos, los que fueren. Nosotros lo que solicitamos es que estos daños se paguen a los afectados sin necesidad de que tengan que recurrir a los tribunales, como, insisto, ya lo han hecho y está pendiente de resolución.

Estas son nuestras enmiendas y esperamos que sean votadas afirmativamente porque creemos que hacen frente de una manera lógica y razonable al problema que hay presentado, que está afectando a más de 150 pequeños agricultores, cuyo único recurso, insisto, son los cultivos en torno a esta zona afectada por las inundaciones de la presa de Marmolejo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor De Torres.

El señor **DE TORRES GÓMEZ**: La verdad es que el tema viene siendo ya excesivamente recurrente, yo diría que hasta la terquedad, por cuanto que está ya solucionado. El 18 de marzo de 1997 por parte de Izquierda Unida se presentó una proposición y otra el 30 de julio de 1997, a la que se formuló por parte del Partido Popular una transaccional, que consistía en urgir al Gobierno a que hiciera algo que ya estaba haciendo. En cuanto a la tercera proposición, que se presentó el 10 de marzo de 1998, del Partido Socialista Obrero Español, se votó en contra por cuanto nos parecía poco razonable que también se instara al Gobierno a que hiciera una cosa que ya estaba haciendo, y en su consecuencia se votó en contra precisamente por eso.

De esta proposición, que, como digo, ya viene siendo más que recurrente, hasta la terquedad, de los tres puntos han retirado el primero, porque, claro, es que se llegó por fin a materializar ese trabajo que estaba realizando el Gobierno, y que era por lo que no se aprobaba, en el acto de promulgar el decreto de expropiación de las 150 hectáreas, que se han pagado a razón de unos 800 millones, unos 4 millones y pico la hectárea, precio en el que, concordado ya con los mismos colonos, iban incluidos los daños de las inundaciones. Otra cosa muy distinta es que se quieran meter aquí las inundaciones del Sotillo. Señorías, yo quiero decir que el tema lo conozco muy bien porque he sido alcalde de la ciudad; en consecuencia el tema me lo conozco estupendamente. Las inundaciones del Sotillo son cosa aparte y entran dentro de un decreto de regulación general. Además debo decir que el señor portavoz de Izquierda Unida está muy equivocado, por cuanto que la riada de 1963 fue la más grande que se ha registrado en toda la historia de Andújar y no existía la mencionada presa de Marmolejo.

En cuanto al resto de los daños ocasionados, en depuradoras, en el polideportivo y en el puente de la autovía, debo decir que la depuradora y el polideportivo están hechos por los alcaldes del Partido Socialista en terrenos de dominio público, concediendo licencia, que han cobrado —repito, en terrenos de dominio público—, y para evitar en lo sucesivo toda esta serie de reclamaciones, el Partido Popular

está tomando una medida que es muy normal, que es deslinde del dominio público. Obviamente, si alguien proyecta una depuradora en un cauce de dominio público, lo menos que puede esperar es que en su día se inunde, como efectivamente ha sucedido, y que los mil y pico millones que se han gastado en la depuradora hayan sido papel mojado. De manera que en ese aspecto debe usted informarse y mucho me temo que alguien lo tenga a usted engañado.

Por lo que respecta a la limpieza urgente del cauce del río, debo decirle que basta un simple paseo para ver que toda la zona de la Ropera está llena de *bulldozers*, de camiones y de palas excavadoras —por cierto, anteayer se cayó una al río—, que han sacado ya más de un millón de metros cúbicos de lodo, por lo cual eso también queda arreglado. En relación con la barra, señor Pliego, no es la barra, es una isleta que había muy pequeña en la confluencia del Guadalquivir con el Jándula y que, a medida que se han ido acumulando lodos, ha ido creciendo y esa isla, si se molesta usted un poquito en ir por allí, en vez de a otras cosas, a cumplir con su obligación como diputado, verá que se está quitando con un enorme y gran esfuerzo. (**Rumores.**)

Sevillana pagó 135 millones de pesetas y las expropiaciones han costado al Gobierno de la nación más de 800, con lo cual todo el tema está más que arreglado. Además, una vez que se han retirado los lodos, por parte de la Confederación Hidrográfica se está haciendo una batimetría, que va a permitir entender el curso de las aguas en el río Guadalquivir y saber cómo se van a comportar. Una vez que se tengan esos estudios, se decidirá si la concesión de Sevillana se rescata, si no se rescata y si la causa verdadera es la presa de Marmolejo, y se procederá en consecuencia.

Dado que todas estas actuaciones se han realizado y dado que en 13 años de Gobierno socialista no han llevado a cabo ni una sola intervención, habiéndose producido esas inundaciones, con los efectos señalados en las explotaciones de esos colonos cuyas tierras tanto le duele al señor Pliego que se hayan inundado, y que no es cierto, porque se inundan normalmente, como toda Andalucía se inundó el año pasado con la lluvia, una vez que se hayan hecho todos estos estudios, repito, se verá si procede el derribo de la presa y el rescate de la concesión de Sevillana o no.

En consecuencia, como todo esto es añejo, está ya más que debatido y no solamente debatido, sino solucionado el problema, votaremos en contra de cualquier proposición o enmienda que haya presentado el Grupo Socialista o Izquierda Unida. (**El señor Pliego Cubero pide la palabra.**)

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

El señor **PLIEGO CUBERO**: Señor presidente, a los efectos de cualquier artículo del Reglamento que me ampare para poder contestar a la alusión indebida de que he sido objeto por el diputado Luis de Torres.

El señor **PRESIDENTE**: Como usted sabe, en estas discusiones de proposiciones no de ley no hay réplica. Ha sido usted en efecto aludido y entonces tiene un minuto para contestar a esa alusión, pero no para replicar al tema que estamos tratando.

El señor **PLIEGO CUBERO**: Me parece extraordinariamente burdo, desagradable y desde luego de poca corte-sía parlamentaria que para defender las ideas o el posicionamiento político de un grupo parlamentario un diputado utilice alusiones que no aclara. Por tanto, cuando dice que me dedique a otras cosas —no se referirá evidentemente al caso Zamora porque nunca he estado en esa provincia—, sí le rogaría que aclarara ante esta Comisión lo que es para poder defenderme de manera suficiente, y si se refiere a algo de mayor entidad, como él sabe dónde están los tribunales, lo suyo sería recurrir y no dejar en el aire esas entelequias que solamente responden a la falta de capacidad, como mínimo personal, cuanto no política, para poder hacer frente a las propias responsabilidades. **(El señor De Torres Gómez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Torres.

El señor **DE TORRES GÓMEZ**: Yo lamento que el señor Pliego haya entendido esto como una maldad, porque lo que sí debo de reconocer es que la vez pasada el único que cometió maldades, por lo menos en lo que respecta a mi persona, y no le dije nada, fue él conmigo, que me dijo que estaba haciendo un papelón. Ahora me parece que el que está haciendo el papelón es él.

Cuando yo le he dicho eso, señor Pliego, si usted lo ha tomado por otro sitio, lo siento, le pido excusas, todas las que haya que pedir, porque no ha sido esa mi intención. Yo me refería a que si va usted por allí, a Andújar, se dedique a visitar estos sitios, en vez de ir a hacer demagogia y hacer declaraciones que faltan total y absolutamente a la verdad, y eso se lo puedo demostrar con la prensa en cuanto usted lo decida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vaquero, tiene la palabra para que manifieste si acepta las enmiendas del Grupo Socialista.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Con la terquedad que los hechos avalan, yo acepto las enmiendas del Grupo Socialista y mantengo la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ~ será votada con la incorporación de las enmiendas del Grupo Socialista.

— **SOBRE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN ANDALUCÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000829.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley, sobre la situación del transporte ferroviario en Andalucía, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Para su defensa tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: La situación del transporte ferroviario en Andalucía, tanto de mercancías como de viajeros, es sin duda alguna una demanda del pueblo andaluz y no responde a las necesidades que tenemos,

económicas y de todo tipo. La política ferroviaria que se viene aplicando en Andalucía no responde a los criterios de desarrollo armónico de las infraestructuras que permitan una potenciación del desarrollo sostenible y equilibrado de esta zona del Estado español que es la Comunidad Autónoma de Andalucía, tan amplia como el territorio de todo Portugal. **(Rumores.)** A la situación de insuficiencia que estructuralmente ha tenido siempre el ferrocarril en las provincias de Almería, Granada y Jaén...

El señor **PRESIDENTE**: Ruego silencio para que pueda intervenir el señor portavoz.

Continúe, señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Me estaba refiriendo a que a esta situación de insuficiencia que han tenido estas provincias de Almería, Granada y Jaén se ha venido a sumar el grave deterioro y el desmantelamiento propiciado por las políticas de restricción del gasto público y la privatización que se viene llevando a cabo, que imponen al servicio ferroviario el inadecuado criterio de la rentabilidad económica.

Nosotros sostenemos que el ferrocarril es un servicio público cuya rentabilidad en cualquier caso debería ser siempre contemplada desde el punto de vista social y del equilibrio interterritorial que presta dicho modo de transporte. Asimismo, consideramos importante el uso del ferrocarril dadas las ventajas ecológicas que tiene sobre cualquier otro tipo de transporte. Sin embargo, esta política de restricción de gasto público ha primado hasta el presente los criterios de tipo economicista respecto a los que anteriormente he citado. Así, se han cerrado líneas ferroviarias de conexión con el levante y con otras provincias andaluzas desde el oriente andaluz, con la excusa de la escasa rentabilidad económica, y se han empeorado o deteriorado algunos servicios de líneas provinciales, mientras que por otro lado la política de comunicaciones se reducía a potenciar la conexión de las distintas provincias andaluzas con la capital andaluza, Sevilla, mediante una red radial de autovías, y la conexión de Sevilla y Andalucía occidental con Madrid mediante la línea ferroviaria de alta velocidad, el AVE. De este modo, las cuantiosas inversiones que se han producido destinadas a la red de comunicaciones se han aplicado de forma desequilibrada y con ello se ha conseguido que en este diseño quedara postergado el servicio ferroviario de las provincias más orientales de Andalucía, las que he citado. Ello viene siendo un obstáculo para el desarrollo económico de estas provincias, que son precisamente unas de las que más bajo nivel de renta tienen de toda España, a excepción de Almería, por razones de la muy reciente prosperidad económica en función de la implantación de las nuevas técnicas de cultivos, fundamentalmente en la costa.

La Plataforma del ferrocarril del oriente andaluz, donde se integran representantes de los sindicatos, la patronal, cámaras de comercio y de todos los partidos que componen el arco parlamentario andaluz —es decir, Partido Popular, Partido Socialista Obrero Español de Andalucía, Izquierda Unida-Los Verdes-Convocatoria por Andalucía y Partido Andalucista—, además de numerosos ayuntamientos y de las tres diputaciones provinciales, han convocado en numerosas ocasiones a la movilización en las tres provincias, a

fin de reivindicar una solución al problema. Es, por tanto, un problema muy sentido que no traemos aquí de forma gratuita. Sin embargo, estas exigencias siguen sin ser atendidas y sin rectificarse consiguientemente los criterios economicistas a los que he aludido y, por contra, se anuncian nuevas e importantes inversiones que van a seguir el mismo criterio de dejar sin cubrir las necesidades de infraestructuras en esta deprimida zona del Estado español y de Andalucía. Por ello se convierte en necesidad de primer orden que tanto el Gobierno del Estado como el de la Junta de Andalucía sean urgidos por el Congreso de los Diputados y el Parlamento andaluz, respectivamente, a fin de que asuman la prioridad que deben conceder a las exigencias antedichas.

Señorías, no nos cabe la menor duda que el presupuesto del Estado es una manta que difícilmente tapa a todos y que cuando se tira de una esquina hay otros que se quedan destapados. Ese es el problema con el que nos estamos encontrando en Andalucía. Si se producen *aves* por otros lados, vuelan nuestras esperanzas de que haya un ferrocarril digno y adecuado en estas provincias citadas.

Por todo ello, nosotros presentamos la siguiente proposición no de ley, que leo porque es muy compleja y porque sus puntos son muy exactos y muy concretos: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que adopte las siguientes medidas: 1.º Que ordene a la empresa nacional Renfe que se abstenga de restringir los servicios ferroviarios tanto de viajeros como de mercancías que actualmente presta a las provincias de Almería, Granada y Jaén. 2.º Que suscriba con la Junta de Andalucía un protocolo o convenio a fin de concertar, financiar y acometer, entre otras, las siguientes realizaciones: 1. Mejora del trazado y electrificación de las redes provinciales de Almería, Granada y Jaén que permita velocidades de 200-220 kilómetros/hora. 2. Nueva conexión de Granada y Almería con el levante. 3. Desdoblamiento de la línea Granada-Despeñaperros y adecuación y mejora para alcanzar velocidades de 200-220 kilómetros/hora con tecnología Talgo en el itinerario Almería-Granada-Moreda-Linares-Despeñaperros-Madrid, mejorando el horario a fin de obtener una utilización intensiva del servicio. Señorías, permítanme la anécdota, yo esta mañana creía que no iba a llegar a punto a esta Comisión para defender esta proposición no de ley, después de haber estado en el tren, viniendo desde Granada, desde las once y cuarto de la noche hasta las nueve menos cuarto de la mañana exactamente. 4. Mejora del eje transversal Sevilla-Bobadilla-Granada-Moreda, adecuando los tramos Utrera-La Roda y Bobadilla-Granada, para alcanzar velocidades de 200-220 kilómetros/hora y posibilitar una mejor conexión entre el oriente andaluz y las provincias occidentales de Andalucía, y por tanto una mejora de la articulación territorial de Andalucía del servicio público ferroviario. 5. Creación de la red Málaga-Motril-Adra-Almería-Murcia. 6. Finalizar el acondicionamiento y creación de un *by-pass* en Espeluy para mejorar la comunicación directa entre Jaén-Linares-Baeza y Jaén-Espeluy-Alcolea, para alcanzar una velocidad de 200-220 kilómetros/hora y con ella una mejor conexión entre el área nororiental de Andalucía con la parte más occidental. 7. Construcción de un terminal de tráfico intermodal en Andújar, en el polígono de Olivareros de Jaén, así como la apertura del ramal entre Linares y los Salidos, la reapertura de la

estación de Vilches al tráfico para productos agroalimentarios y otras que permitan la potenciación del transporte ferroviario de mercancías en zonas de desarrollo endógeno preferencial. 8. Creación de la conexión ferroviaria del puerto de Motril con Granada. 9. Mantener y abaratar al coste el servicio del transporte ferroviario del mineral de hierro de la mina de Alquife hasta el puerto de Almería. 10. Potenciar intercambiadores modales de transporte, al objeto de facilitar el intercambio de mercancías y viajeros, priorizando entre otros los que conecten los puertos de Motril y Almería, así como los centros de transportes de mercancías (CTM) de las áreas metropolitanas antes del año 2000. 11. Reactivación y viabilidad de futuro para las líneas en desuso o con serias posibilidades de ser cerradas.

Señorías, Andalucía es una tierra que sin duda alguna es paciente, es en esto senequista, pero en cualquier caso la paciencia tiene siempre un límite, sobre todo cuando hay agravios comparativos como el que, si no he citado, sí al menos he insinuado.

El señor **PRESIDENTE**: Han sido presentadas a esta proposición no de ley enmiendas del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Socialista. Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que llama el propio grupo de modificación pero que yo entiendo más que es de sustitución de la moción, tiene la palabra el señor García Gómez.

El señor **GARCÍA GÓMEZ**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar la posición sobre la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. He leído y oído atentamente dicha proposición no de ley y la verdad es que me han venido a la memoria tiempos pasados, historia, situaciones desagradables, investigaciones, tribunales de cuentas, etcétera, situaciones en relación con las cuales, en definitiva, ni el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida ni el Grupo Popular somos culpables de la política ferroviaria seguida en España en los últimos años, y más concretamente en Andalucía. La situación del tren en una parte de Andalucía ha carecido del más mínimo interés por parte de los gobiernos anteriores, dejándola en el mayor de los olvidos, si bien sí se hace una pequeña referencia en el PDI (Plan director de infraestructuras) 1993-2007, aprobado, por cierto, en diciembre de 1995.

La política ferroviaria del Gobierno hasta el momento es la correcta y va muy ligada a la política presupuestaria: 356.000 millones presupuestados para el año 1999 es una cantidad importante y la de mayor cuantía de los últimos años. De hecho, y entrando en la proposición, se están realizando voluntades no sólo políticas sino materializadas, como las que a continuación explicaré.

Se hace notar que varios de los apartados que Izquierda Unida pide en su proposición no de ley ya se han tratado en esta misma Comisión. Concretamente, el pasado día 24 se aprobó una proposición no de ley del Grupo Popular para enlazar Almería con levante. Otros se están realizando, como el *by-pass* de Espeluy, en la provincia de Jaén, obras que suponen una reducción del tiempo de viaje evitando el retroceso de trenes y que se han licitado este mismo mes de diciembre, estando previsto que se inicien en el mes de

abril de 1999 y con plazo de ejecución de 12 meses y un presupuesto de 920 millones de pesetas. Otros son de difícil realización por parte del Gobierno, como la línea Sevilla-Bobadilla-Granada, habiendo sido suscrito un convenio con la Junta de Andalucía, en el que se incluyen varias obras de infraestructura que realiza ésta.

Una vez estudiados estos puntos, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda en la que queda recogido el resto de la proposición no de ley y que creo que puede ser aceptada por el grupo proponente, así como por el resto de los grupos parlamentarios. Esta enmienda viene como sigue: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Mantener en su actual estado los servicios ferroviarios tanto de viajeros como de mercancías que presta en las provincias de Almería, Granada y Jaén. 2. Elaborar los estudios pertinentes que permitan la modernización y mejora de las redes ferroviarias provinciales de Almería, Granada y Jaén, contemplando en ellas las instalaciones técnicas necesarias que faciliten la captación e intercambio de tráfico tanto de viajeros como de mercancías.

Con esta enmienda desde el Grupo Popular queremos prestar el máximo apoyo a la red ferroviaria de Andalucía, sobre todo de la parte oriental, que durante tanto tiempo ha sido olvidada y que poco a poco tendremos la obligación de ir poniéndola otra vez en el estado que necesitan las provincias de Almería, Jaén y Granada.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista se ha presentado también otra enmienda de modificación y para su defensa tiene la palabra el señor García de Viana.

El señor **GARCÍA DE VIANA CÁRDENAS**: Tomo la palabra para expresar la posición del Grupo Socialista sobre la proposición no de ley presentada por el Grupo Federal de Izquierda Unida en relación con la situación del transporte ferroviario en Andalucía.

La implantación del ferrocarril en Andalucía, como prácticamente en el resto de la nación, tuvo lugar en la segunda mitad del siglo XIX, desarrollándose sobre todo en la primera mitad del siglo XX, cuando aún no existían las competencias del automóvil. Las líneas ferroviarias que se muestran desde nuestra comunidad se crean asociadas a las extracciones mineras y a las explotaciones agrarias enfocadas a las exportaciones, estando muy condicionadas por el relieve del terreno y los emplazamientos portuarios.

Con la constitución de Renfe en los años cuarenta, la red andaluza se integra en el conjunto de la red nacional, al unificarse su gestión y explotación por el Estado. La red se mantiene con la misma configuración prácticamente hasta los años noventa. La falta de acondicionamiento de los trazados y de la modernización de los servicios, unida a la competencia del transporte por carretera, tiene como consecuencia un proceso continuado de pérdida de cuota de mercado y de rentabilidad económica que desemboca en el cierre de más de 400 kilómetros de línea entre las décadas de los sesenta y los noventa.

Aunque la función de la carretera como modo de transporte predominante es clara, el ferrocarril posee características que aconsejan ampliar su participación en el sistema general de transporte, pudiendo afirmarse que este sistema es el que ocupa menos espacio y es el más eficiente técnica

y económicamente en cuanto a volumen de pasajeros y mercancía transportada, teniendo una mayor eficacia energética y un menor impacto medioambiental.

Por ello, en los años noventa se inicia un período de potenciación del ferrocarril, efectuándose las grandes obras de electrificación y nuevo acceso a Andalucía, destacando la construcción del AVE Sevilla-Córdoba-Madrid, y con las actuaciones que la Junta de Andalucía realiza y está realizando en el eje ferroviario transversal de Andalucía, consistentes en la mejora de trazados y variantes donde se pueden alcanzar velocidades del orden de los 200 kilómetros/hora, la renovación de vías, actuaciones de reparaciones y restitución y mejora de los sistemas de seguridad, se ha conseguido que desde 1993 a 1997 se haya pasado de 2,05 millones de viajeros al año a 3,50 millones, es decir, un 70 por ciento más; y en el año en curso se espera transportar más de 4 millones de pasajeros, duplicándose prácticamente la demanda del año 1993. Esto pone de manifiesto la vitalidad del ferrocarril y de su utilización, siempre que las infraestructuras se modernicen, los servicios se mejoren y los horarios se adecuen a las necesidades de los usuarios. Para ello es imprescindible que el Gobierno también efectúe las inversiones necesarias para mejorar las redes de su competencia en Andalucía, que sirvan para vertebrar todo el territorio andaluz y conectarlo, mediante un ferrocarril moderno y competitivo, con las comunidades limítrofes y, a través del arco mediterráneo, con los demás países miembros de la Unión Europea.

Esos son los objetivos de esta proposición no de ley a la que el Grupo Socialista ha presentado unas enmiendas que esperamos sean aceptadas por el grupo proponente. La primera afecta a la medida número 1 y consiste en incluir la provincia de Huelva, que aunque se encuentra justo en el otro extremo —es la provincia más occidental de Andalucía—, tiene los mismos problemas que las provincias de Almería, Granada y Jaén, e incluso en estos momentos se ve amenazada con el cierre de la línea Huelva-Zafra, que puede tener una gran repercusión, fundamentalmente en el transporte de mercancías desde Huelva a la comunidad extremeña.

La segunda es una enmienda técnica al número 2.2 y tiene como finalidad recoger la necesidad de conectar la conexión de Granada y Almería con el arco mediterráneo mediante el servicio Euromed, utilizando los mismos términos empleados en la proposición no de ley número 9 de la Comisión del día 24 de noviembre, presentada por el Grupo Popular y aprobada por unanimidad, y en la proposición no de ley número 5 de la Comisión del día 9 de diciembre, presentada por el Grupo Mixto y aprobada por mayoría.

Las enmiendas a los puntos 5 y 8 son de sustitución y están motivadas porque debido a la envergadura de los nuevos trazados, a la complejidad de los mismos y a lo accidentado del terreno, creemos más conveniente proponer que se realicen los estudios necesarios como paso previo a la realización de las obras.

Por último, desearíamos presentar una enmienda *in voce* para incluir en el apartado 7 la creación de una terminal de tráfico intermodal en Bobadilla que facilite la potenciación del tráfico ferroviario de toda la comunidad andaluza por su situación estratégica con relación al puerto de Algeciras y al resto de la red de interés general regional.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar ahora la palabra al señor Vaquero para que se pronuncie sobre las enmiendas presentadas, incluida esa enmienda *in voce* que ahora se hace, si no hay oposición por ningún otro grupo.

Tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Nosotros creemos que la propuesta de enmiendas que hace el Grupo Socialista es enormemente constructiva y además de mejorar técnicamente el punto 2, sin duda alguna completa nuestra proposición no de ley, en la medida en que incluye la provincia de Huelva.

En nuestra proposición no de ley nunca hemos tenido la intención de segregarse ninguna provincia andaluza y creemos que efectivamente es correcto, que Huelva tiene los mismos problemas que las provincias que nosotros hemos incluido en nuestra proposición no de ley y, por tanto, la aceptamos, al igual que aceptamos también nuestro olvido, que incluso se nos había hecho notar por parte de aquellos sectores sociales a los que nosotros representábamos en esta proposición no de ley, del centro intermodal de Bobadilla. Efectivamente es importante la enmienda que sobre el punto 7 también plantea el Grupo Socialista.

Respecto a las enmiendas de sustitución del punto 5 y 8 para eliminar el carácter categórico de nuestra formulación y plantear que se hagan los estudios previos a la creación de las redes que nosotros proponemos, sin duda alguna, aunque de alguna forma rebajan el nivel de aspiraciones nuestro, entendemos que es también razonable lo que se plantea por parte del Grupo Socialista. Aceptamos, pues, el conjunto de las propuestas del Grupo Socialista.

No así ocurre, sin embargo, con la enmienda del Grupo Popular, porque comprendemos, por un lado, que dicho grupo tiene que apoyar al Gobierno y que por tanto es normal que le evite compromisos concretos, pero en cualquier caso nosotros estamos aquí para plantear soluciones y compromisos concretos que deben venir del Gobierno y que de ninguna forma pueden quedarse en papel mojado en función de aprobar entre todas buenas intenciones sin más. Nosotros lo entendemos pero no podemos asumirlo.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al señor García de Viana que nos haga llegar la enmienda *in voce* para incorporarla, ya que esta proposición no de ley se votará con las enmiendas del Grupo Socialista aceptadas por el Grupo Federal de Izquierda Unida.

— **SOBRE LA ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DEL DENOMINADO «PUERTO SECO» DE MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000956.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tercera proposición no de ley sobre la entrada en funcionamiento del denominado «Puerto Seco» de Madrid, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular y para cuya defensa tiene la palabra el señor Herrera.

El señor **HERRERA ANTONAYA**: Señorías, no es esta la primera vez que el Grupo Parlamentario Popular muestra su interés por la construcción del «Puerto Seco» de Coslada que, como se recoge en la exposición de motivos que acompaña nuestra proposición no de ley, pretende enlazar Madrid a través de la línea férrea con los cuatro principales puertos españoles: Barcelona, Bilbao, Algeciras y Valencia. Las previsiones iniciales hablan del paso de entre 75.000 y 120.000 contenedores al año, que a buen seguro se incrementarán en el momento en que se incorporen a esa iniciativa otros puertos nacionales o extranjeros.

No cabe duda de que la creación y desarrollo de zonas de actividades logísticas que favorecen la intermodalidad entre los distintos medios de transporte son, cada vez más, una pieza fundamental para el intercambio y movimiento de mercancías en el mundo competitivo actual. Ello incide en la importancia de acelerar su construcción para consolidar el «Puerto Seco» de Madrid como la pieza básica de la red intermodal interportuaria española. Además, como diputado por Madrid, quiero manifestar mi especial satisfacción por el impacto económico y social tan importante que este proyecto va a tener sobre el corredor del Henares, zona que, como SS.SS. conocen, está incluida en el Objetivo 2 de los fondos Feder de la Unión Europea. Por ello merece una especial atención. Este proyecto, que está creando una gran expectativa social en su entorno, se suma a otros del mismo tipo existentes en la zona, como el centro integral de transportes internacionales de Coslada, el polígono de actividades logísticas, la estación ferroviaria de Vicálvaro o los polígonos industriales de la zona especializados en gran medida en actividades logísticas y de transporte. Ello refuerza y consolida el área de Coslada como plataforma logística dentro de la Comunidad de Madrid, y también —quizá lo más importante— como foco de generación de empleo. Por último, y no menos importante, es necesario destacar el impulso dado con este proyecto al tráfico ferroviario frente al de carretera, con lo que implica respecto al incremento de seguridad vial y a la rebaja de los costes en el transporte.

Por todo ello, señorías, presentamos esta proposición no de ley encaminada a acelerar lo máximo posible la entrada en funcionamiento del «Puerto Seco» de Madrid, iniciativa para la que solicitamos el apoyo de los restantes grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque a esta proposición no de ley no se ha presentado por escrito ninguna enmienda, la Presidencia de la Mesa tiene conocimiento de que hay una enmienda *in voce* que presenta el Grupo Socialista. Para su defensa y para exponer su posición ante la proposición no de ley, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, esta proposición no de ley la vemos con la naturalidad con que vemos iniciativas parlamentarias o proposiciones no de ley que los diferentes grupos plantean en el sentido de instar al Gobierno a que los organismos de él dependientes dinamizen o impriman un ritmo superior a la ejecución de obras o a la adjudicación de servicios. En ese sentido nos parece que debe ser apoyada por el grupo Parlamentario Socialista, habida cuenta de que se trata de una iniciativa que viene de varios años atrás. Empezó a gestarse en el año 1995, si

bien podemos remontarnos a etapas anteriores, pero no es menester hacerlo en la defensa de esta posición de grupo. Nos parece que en el proceso que se ha seguido en los últimos tiempos ha habido falta de dinamismo, o quizá el ente gestor se ha encontrado con dificultades a las que nosotros no hemos tenido acceso. De ahí que presentemos una enmienda *in voce* añadida al proyecto de resolución de la proposición no de ley y que, en el supuesto de que fuese aceptada, diría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se aceleren las gestiones con el fin de que en el menor tiempo posible entre en funcionamiento el «Puerto Seco» de Madrid; que asimismo se remita a los grupos parlamentarios información detallada del expediente del concurso de adjudicación de la explotación del mismo, selección de cuadros directivos y del concurso de construcción del nuevo conjunto terminal. Las razones son las siguientes.

Tal como ha manifestado el interviniente por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Herrera, el «Puerto Seco» de Madrid es una estación ferroviaria para el tráfico de contenedores con conexiones rápidas y accesos directos a los servicios marítimos desde los puertos de Bilbao, Algeciras, Valencia y Barcelona. Se trata de una iniciativa que en mayo de 1995 se plasmó documentalmente como un primer acuerdo, como un convenio entre el en aquel momento Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Coslada, el Sepes y Puertos del Estado. En ese convenio se establecieron las condiciones en las que el Ayuntamiento de Coslada aportaba el suelo necesario para desarrollar el proyecto, mediante una concesión a 50 años y el pago de un canon reducido. El siguiente paso se produjo en diciembre de 1995, es decir, unos siete meses después. El Consejo de Ministros en aquel momento autorizó la constitución de la sociedad «Puerto Seco» de Madrid, promotora del proyecto. Allá por el mes de marzo o abril de 1996 (dato que no tengo y no puedo expresar con rigor absoluto) se abrió un concurso para adjudicación de la explotación de la administración de la sociedad «Puerto Seco» de Madrid, concurso que se resolvió el 14 de septiembre de 1998. Por eso yo entiendo que el Grupo Parlamentario Popular esté preocupado, porque desde el mes de abril de 1996 se abrió un concurso y no se produce su resolución hasta dos años y medio después, hasta septiembre de 1998. Por eso creer que o los nuevos gestores son muy rigurosos o —acéptese-me el término cordial que no suelo utilizar— patosos —para que rime—, es decir, muy lentos en la gestión.

Señorías, yo creo que convendría al señor Herrera y a los miembros del Grupo Parlamentario Popular que ejerzan también la labor de fiscalización de la acción del Gobierno como quieren hacer ahora con esta proposición no de ley, de un gobierno que ellos sustentan y que me parece muy bien que fiscalicen. La revista TRANSPORTE XXI, una revista muy seria, muy rigurosa en sus contenidos y monográfica en temas de transportes, en el número del 15 de marzo de 1998 habla de una cierta opacidad y dice textualmente en un artículo: La resurrección del «Puerto Seco» de Coslada —lo califica así porque la revista especializada en tema de transportes no entiende cómo es posible que durante dos años y medio no se supiese nada de esta historia— constituye todo un ejemplo de falta de

transparencia y coordinación impropio en una Administración que ha llegado ya al ecuador de su legislatura (en aquel momento, es decir, en marzo de 1998). Tras la adjudicación de un ya en su día polémico concurso (con impugnación pendiente de resolución judicial), convocado hace dos años, se ha mantenido un mutismo absoluto durante tres semanas. Tampoco conocemos las razones de la autorización concedida a Renfe y a la sociedad Spain Rail para incorporarse a la UTE adjudicataria del concurso de explotación, contra la que compitieron en su día con ofertas diferenciadas. Responsables de comunicación de Renfe desconocían que ésta se hubiese incorporado a la UTE Transfesa-Urbaser, mientras Fomento daba cuenta de ello..., etcétera. La Comunidad de Madrid tampoco ha aportado el uso de un proyecto descalificado en su día por los colectivos empresariales. Es decir, esta es una adjudicación en la que, según fuentes de Fetcomar CC.OO., se produjo una impugnación, presentada en su momento por la federación sindical a la que estoy haciendo referencia, que permanecía en marzo de 1998 en trámites ante el Tribunal Supremo. La adjudicación de la construcción tampoco en aquel momento se había hecho; se hizo precisamente el 29 de septiembre pasado. El consejo de administración de la sociedad «Puerto Seco» de Madrid, celebrado —repito— el 29 de septiembre de 1998, ha adjudicado el concurso de construcción a la empresa Neco por un importe de 1.341 millones de pesetas y un plazo de ejecución de ocho meses.

En suma, señor presidente y señoras y señores diputados, la intermodalidad en el transporte y la logística constituyen dos columnas vertebrales alrededor de las cuales pivota hoy en día todo un enfoque moderno del transporte intermodal. No es este el momento de un debate de estas características, pero la preocupación del Grupo Parlamentario Socialista termina reiterando lo siguiente. Primero, creemos muy seriamente en este proyecto; segundo, tiene su origen en el año 1995 con una secuencia temporal, a la que he hecho referencia, que, por razones que a nosotros se nos escapan, durante dos años y medio ha tenido una dilación, una ralentización en la ejecución administrativa y en la toma de decisiones. Cierto es que la proposición no de ley se publicó el 21 de abril de 1998, luego parece más razonable la preocupación en aquel momento que en éste. Hoy podemos decir con satisfacción que se han roto cadenas en la gestión y parece ser que avanza a buen ritmo. Y haciendo referencia a la revista TRANSPORTE XXI, de fecha 15 de noviembre, el actual presidente de «Puerto Seco» de Madrid, don José Luis Estrada, director de planificación de Puertos del Estado y también presidente en funciones de «Puerto Seco» de Madrid, habla de que a mediados del año próximo estará terminada la infraestructura y que previsiblemente se generarán del orden de 600 empleos, que es un buen tema no sólo para la Comunidad de Madrid sino para la distribución radial de mercancías que procedentes de islas o de otros países arriban por barco a los puertos de referencia, Algeciras, Barcelona, Bilbao, Valencia, y al transportar esas mercancías por ferrocarril se va a disminuir el tráfico de camiones, aumentará la seguridad vial y se acelerará la distribución de las mercancías.

Parece ser que en estos momentos tiene luz verde y están aceleradas las actuaciones. De ahí que nosotros votemos a favor de esta proposición no de ley, con el ruego a

los diferentes grupos de que analicen la conveniencia de incorporar el proyecto de resolución que el Grupo Parlamentario Socialista hace en concepto de enmienda de adición a la resolución que plantea el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? Por el Grupo Federal de Izquierda Unida tiene la palabra la señora Sabanés.

La señora **SABANÉS NADAL**: Con brevedad he de manifestar nuestro apoyo a este proyecto y a la necesidad de agilizarlo, que en definitiva es el objetivo de esta proposición no de ley. Quiero manifestar también nuestro acuerdo con la enmienda de adición que ha presentado el Grupo Socialista.

Para nuestro grupo potenciar e intervenir en la zona del corredor del Henares y sus alrededores, y a su vez impulsar el tráfico ferroviario y causar un menor impacto en el tráfico de carretera, son dos objetivos estratégicos para el conjunto de la Comunidad Autónoma de Madrid, más específicamente para esta zona, por lo que supone de mejora de las condiciones sociales, económicas y de calidad de vida, en este caso también y de forma clara de generación de empleo, y fundamentalmente por lo que en los últimos tiempos sufren estas zonas como añadido negativo con los impactos del aeropuerto de Barajas y de la puesta en funcionamiento de la tercera pista. Por tanto, anunciamos nuestro voto a favor y nos sumamos al consenso que se va a generar alrededor de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para expresar la opinión sobre esta enmienda *in voce* del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Herrera, del Grupo Popular.

El señor **HERRERA ANTONAYA**: Nuestro grupo no tiene inconveniente en manifestar el voto favorable a la enmienda presentada por el Grupo Socialista, pues si bien no está en la línea básica de la presentada por nuestro grupo, sí insiste en aspectos a los que siempre nos hemos mostrado abiertos, como la transparencia y la claridad en las actuaciones de la Administración. En cualquier caso, quiero puntualizar que en los dos últimos años el proyecto ha tenido el impulso que no había tenido en los años anteriores, pues el proyecto nace en el año 1991 —cito el diario EL PAÍS que tengo aquí delante— y no en el año 1995; lo que ocurre es que la anterior Administración tuvo el proyecto en hibernación durante esos cuatro años. Por tanto, los dos últimos años el proyecto ha tenido el impulso necesario que no tuvo en los cuatro años anteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a leer el texto exacto de la enmienda de adición que se ha dado a esta Presidencia: «Que asimismo se remita a los grupos parlamentarios información detallada del expediente del concurso de adjudicación de la explotación del mismo, selección de cuadros directivos y del —y yo interpreto— concurso de construcción del nuevo conjunto terminal». Ésa sería la enmienda de adición.

Por acuerdo de los grupos y por faltar algunos portavoces que iban a defenderla, la proposición no de ley número 4 pasará a discutirse después de la número 7.

Vamos a suspender durante cinco minutos para que lleguen todos los portavoces y puedan defender la siguiente proposición no de ley. (**Pausa.**)

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCION DE LA LINEA FÉRREA GANDÍA-DENIA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001186.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, entramos en la proposición no de ley número 5, relativa a la construcción de la línea férrea Gandía-Denia, cuyo autor es el Grupo Socialista del Congreso. Tiene la palabra para su defensa el señor Boix.

El señor **BOIX PASTOR**: Gracias, señor presidente, y disculpen el retraso.

Señorías, mediante esta proposición no de ley, el Grupo Parlamentario Socialista quiere instar al Gobierno a convertir en una realidad uno de los proyectos de infraestructuras más importantes no sólo para los valenciano sino para el desarrollo equilibrado de nuestro territorio. En 1974 se decidió cerrar la línea férrea que unía las localidades de Gandía y Denia, que desapareció debido fundamentalmente a los cambios bruscos de la forma de vida de los años sesenta y principios de los setenta, y sobre todo a la falta de visión y abandono de los responsables de la época. Así se cierra una línea que se inauguró hace más de cien años y que vertebraba dos comarcas interrelacionadas desde hace siglos: la Marina Alta y la Safor. En la actualidad son múltiples los argumentos que podemos esgrimir para justificar el interés por recuperar la línea de ferrocarril Gandía-Denia, argumentos que abarcan desde el interés social, los turísticos y comunitarios, por no nombrar los intereses económicos que posibilitarían un mayor desarrollo a estas comarcas de la Comunidad Valenciana. Las personas progresistas del País Valenciano hemos considerado siempre como una prioridad el restablecimiento de esta línea, especialmente por su gran repercusión vertebradora de unas comarcas con grandes vinculaciones naturales y por los valores que aporta el transporte público frente a las dinámicas de uso masivo de los transportes privados y sus grandes repercusiones para nuestro territorio. Las comarcas centrales valencianas necesitan el tren como eje de conexión comarcal. Esta consideración se plasmó, a propuesta del Grupo Socialista, en las Cortes Valencianas y por unanimidad de las diferentes fuerzas políticas se instó al Gobierno valenciano a firmar con el Ministerio de Fomento un acuerdo que iniciara los trámites necesarios para la construcción de la mencionada línea férrea. Nuestro grupo es conocedor de que el estudio de viabilidad encargado por el Ministerio de Fomento debería entregarse a finales de este mes, pero también conocemos las declaraciones realizadas por el señor conseller de Obras Públicas de la Generalitat valenciana, el pasado 26 de noviembre, en las que el señor García Antón afirmaba que la rentabilidad de esta línea quedaba manifestada claramente en el futuro informe. Nuestro grupo entiende así que en los presupuestos de la Generalitat valenciana para 1999 y producto de la resolución aprobada por las Cortes Valencianas aparezca una partida dotada con 200 millones de

pesetas para la redacción del proyecto de prolongación de la línea Valencia-Gandía. Lo que nuestro grupo entiende un poco menos es por qué se retrasa la firma del convenio entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno valenciano, o por qué el Partido Popular se opuso en los Presupuestos Generales del Estado para 1999 a una enmienda presentada por el Grupo Socialista que hacía referencia a este mismo proyecto y que ascendía a la cantidad de 400 millones de pesetas. No obstante, quiero destacar que todos los grupos cívicos y políticos exigen en la actualidad la restitución de esta vía férrea que unía hasta 1974 ambas comarcas. Todos coincidimos en que la prolongación de esta vía hasta la Marina Alta propiciará la recuperación de los vínculos comarcales históricos, la descongestión de la N-332 y la conexión con el eje ferroviario y con el mercado turístico europeo. Todos coincidimos en que este tramo sería uno de los más rentables. Quiero apuntar unos datos que creo interesante que podamos compartir relativos a la previsión de pasajeros. En el año 1995 fueron 4,5 millones de pasajeros los que utilizaron la línea Valencia-Gandía; la estimación para 1998 está en 5 millones de pasajeros aproximadamente.

Termino, señorías, reiterando la necesidad de agilizar los diversos trámites por parte del Ministerio de Fomento para que la prolongación de la línea Valencia-Gandía llegue lo antes posible hasta la ciudad de Denia. Esto sólo es posible si existe una verdadera voluntad política por parte del Gobierno, y el primer paso, la primera acción es aprobar esta proposición no de ley que presentamos, a la cual se han presentado una serie de enmiendas por parte de diversos grupos. Adelanto lo que será nuestra postura a esas enmiendas. Como hemos intentado que esta proposición saliera adelante, hemos estado hablando con el Grupo Popular y con el Grupo Mixto, concretamente con el señor Alcaraz, para poder llegar a una enmienda, que luego leerá la representante del Grupo Popular, para que la prolongación de la línea Valencia-Gandía sea una realidad lo antes posible, que en definitiva es a lo que insta esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco su postura constructiva de aceptar enmiendas y buscar puntos comunes, pero rogaría que en las discusiones que tengamos en Comisión cada grupo vaya actuando ordenadamente en defensa de sus posiciones. Hay dos enmiendas presentadas por el Grupo Mixto, una del señor Chiquillo y otra del señor Alcaraz. Como sólo está presente el señor Alcaraz, tiene la palabra para que defienda las que le parezcan adecuadas.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Como es tradición en el Grupo Mixto, por relaciones de buena vecindad, doy por defendidas todas las enmiendas del Grupo Mixto, y por tanto sirva este trámite para dar por defendida la del señor Chiquillo, aunque, como se deducirá de mis palabras, sin mucho entusiasmo porque no la comparto.

Quisiera reiterar las palabras del señor portavoz del Grupo Socialista, que ha glosado la indudable importancia de la prolongación de la línea que en este momento llega hasta Gandía y Denia desde Valencia. Efectivamente, nos encontramos con una obra urgente por razones de utilidad social, desde esa idea de que los servicios ferroviarios, los servicios de infraestructuras en general deben atender a criterios prioritarios de servicio público. No cabe duda de que

por razones demográficas, por razones económicas fundamentalmente, por la relación que se establecería entre dos comarcas de gran impacto turístico, incluso no hay que olvidar la importancia que Denia tiene como puerto de conexión turística con las Islas Baleares, desde todos esos puntos de vista parece aconsejable. Igualmente, la otra gran función que creemos que deben desarrollar las infraestructuras se cumple en este caso, pues serviría de línea vertebradora de eso que muchos colectivos sociales han dado en llamar comarcas centrales del País Valenciano, por lo que desde este punto de vista también parece muy oportuno.

En definitiva, nos encontramos con una actuación necesaria que, como ya se ha dicho, ha dado lugar a un amplio consenso en la sociedad valenciana, sobre todo entre las ciudadanas y ciudadanos de las comarcas de la Marina Alta y la Safor. Es una intervención útil y necesaria, seguramente no demasiado cara en comparación con otras multimillonarias que se anuncian, y muy urgente —insisto en esta idea— en comparación con otras políticas de escaparate que el Ministerio de Fomento y la Generalitat valenciana anuncian reiteradamente en aquella comunidad, aunque dilatando tanto sus plazos de ejecución y ampliando ese concepto —que parece ya una goma— de «en función de las disponibilidades presupuestarias» que está convirtiendo la política de infraestructuras en la Comunidad Valenciana, en muchos casos, en anuncios reiterados que no suponen ningún compromiso real. La verdad es que no se acaba de entender la falta de previsión que en muchos momentos el Gobierno de la Generalitat valenciana está manteniendo en torno al corredor mediterráneo y a las infraestructuras de ferrocarril paralelas a la costa en el sur de la provincia de Valencia y en la provincia de Alicante. Ha habido reiterados anuncios que no se sabe muy bien en qué han acabado, tanto en el tema que hoy discutimos como también en la ampliación de vía ancha hasta Benidorm, sobre todo bajo ese manto que todo lo cubre de beneficiar al parque de ocio Terra Mítica. No se sabe muy bien en qué va a quedar todo esto, pero bienvenida sea al menos una actuación en la que parece que el consenso que se da. Tampoco entendemos por qué entonces se rechazaron enmiendas que mi grupo, Nueva Izquierda, reiteradamente ha presentado en los diversos proyectos de Presupuestos Generales del Estado.

La enmienda que nosotros presentamos pretende solamente una cosa, y es dejar clara la idea de prolongación, ya que si se deja en la ambigüedad de construcción de una nueva línea podríamos encontrarnos con una situación en la cual, efectivamente, se construyera una nueva línea pero no fuera prolongación; podría entrar en el concepto de vía estrecha o en concepto distinto de lo que supone que la línea desde Valencia hacia el sur se prolongue hasta Denia.

Comparto la satisfacción expresada por el portavoz del Grupo Socialista porque parece que vamos a llegar a un consenso, lo que sin duda será una buena noticia para los habitantes y los usuarios potenciales del ferrocarril en estas comarcas a las que he hecho alusión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Chiquillo, como acaba de llegar, si quiere intervenir ahora mismo puede hacerlo, pero si necesita o le parece oportuno oír algo más le doy la palabra a la portavoz del Grupo Popular. **(Denegaciones.)** Pues tiene usted la palabra por cinco minutos.

El señor **CHIQUILLO BARBER**: Gracias, señor presidente, pero es que vengo de la Comisión de Defensa, en la que había solicitado una comparecencia. Este ha sido el motivo del retraso. No podía venir hasta que concluyera la contestación del compareciente.

Intervengo para defender la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, a la que he presentado una enmienda que también voy a defender muy rápidamente. He presentado una enmienda para que haya un segundo punto de una cuestión de la que voy a intentar explicar tanto el porqué del apoyo a esta iniciativa, en consonancia con los reiterados acuerdos que las Cortes Valencianas han adoptado, solicitando y reivindicando el ferrocarril Valencia-Gandía-Denia, para que sea una realidad la conexión por la costa, y las demandas continuas de los colectivos sociales y económicos de las comarcas de la Safor y la Marina pidiendo esta infraestructura ferroviaria fundamental para el desarrollo socioeconómico no sólo de ellas, sino de todo el litoral de la Comunidad Valenciana, por su atractivo turístico, comercial y de todo tipo.

La iniciativa del Grupo Socialista es prácticamente la misma que se presentó a las Cortes Valencianas, apoyada por los grupos parlamentarios, pidiendo que por parte del Ministerio se agilizaran los trámites para poder hacer realidad la construcción de la infraestructura de la línea férrea entre Gandía y Denia, a través de un convenio entre el Gobierno central —Ministerio de Fomento— y la Generalitat valenciana. Es una cuestión de la que se lleva hablando ya muchos años; es una reivindicación histórica en las dos comarcas que atraviesa esta infraestructura, si llega un día a ejecutarse. Tradicionalmente ha sido una de las enmiendas que Unión Valenciana ha presentado en el debate de Presupuestos Generales del Estado en los últimos seis años, demandando que por parte del Ministerio de Fomento se acometiera esta inversión, dado que se había tomado ya la decisión en julio de 1996 y se había establecido que la comunicación férrea entre las dos capitales de esas dos comarcas, Gandía y Denia, era totalmente rentable; ya había unos informes que la valoraban positivamente en lo económico y daban viabilidad para que esa infraestructura pudiera hacerse realidad. Como digo, desde 1996, 1997, 1998 y 1999, en sus respectivos debates presupuestarios, Unión Valenciana ha reivindicado con firmeza que el proyecto de esa línea ferroviaria Valencia-Gandía-Denia pudiera hacerse realidad.

En el *iter* ha habido diversos retrasos, diversas maniobras para dejar esta demanda en el último cajón. En contestación parlamentaria al diputado que les habla, a una iniciativa presentada a finales del año 1996 —hace ahora dos años—, respecto a esta infraestructura de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles entre Gandía y Denia, el Ministerio de Fomento contestó que se estaba planteando estudiar la viabilidad de la conexión ferroviaria Gandía-Denia: «El Ministerio de Fomento tiene previsto redactar durante el año 1997 un estudio que contemple tanto los posibles tráfico de viajeros y mercancías y sus flujos como una estimación de las inversiones necesarias, en función de los distintos tipos de soluciones que pudieran adoptarse». En una contestación posterior también al Grupo Parlamentario Mixto, más recientemente, en septiembre de 1998, respecto a las previsiones del enlace ferroviario Valencia-Gandía-

Denia, el mismo Ministerio contesta que la redacción del estudio de viabilidad de la conexión ferroviaria Gandía-Denia, aquel que iba a redactarse durante el año 1997 según la primera contestación, se fundamenta en que se ha adjudicado ya por el Ministerio, se inicia el día 29 de diciembre de 1997 (prácticamente el último día hábil dentro de la posibilidad), siendo su plazo de ejecución de un año, por lo las previsiones actuales son que finaliza el 29 de diciembre de 1998, de aquí a 15 días.

Como he dicho, creo que ha habido ciertas maniobras dilatorias. Lo importante es escuchar a los ciudadanos, a los principales ayuntamientos que se ven afectados por esta línea de cerca de 40 kilómetros, Gandía, Denia y los municipios limítrofes, por la importancia que tienen en el entramado socioeconómico de la comarca, y sobre todo debe escucharse a las Cortes Valencianas. Por tanto, visto que desde junio del año 1996 hay un informe que valora la rentabilidad y la viabilidad económica de esta infraestructura, no se entiende el retraso por parte del Ministerio de Fomento, que viene a contradecir no sólo los acuerdos de las Cortes Valencianas sino la voluntad manifestada por el presidente de la Generalitat Valenciana, Eduardo Zaplana, quien aseguró que las obras del tren irían en los Presupuestos Generales del Estado para 1998, y nos hemos encontrado con que ni aparecen en los de 1998, a pesar de las enmiendas de Unión Valenciana, ni han aparecido en los presupuestos del año 1999, a pesar de las enmiendas de Unión Valenciana, porque nadie ponía en duda su viabilidad en el Ministerio de Fomento, que había dictaminado la rentabilidad económica de esta infraestructura en un estudio semejante y sus técnicos daban luz verde a la línea Gandía-Denia, tanto por el perfil socioeconómico de las dos comarcas como por las características técnicas de un trazado de 30 kilómetros de línea ferroviaria.

Nuestro apoyo total a la primera iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, porque creo que es una razón más que justificada atender el mandato de los ayuntamientos, de los ciudadanos y de las Cortes Valencianas. El Ministerio de Transportes en septiembre de 1995 mencionaba el enlace ferroviario Carcagente-Gandía-Denia hacia Benidorm y Alicante, porque —repito— en esa fecha anunció la creación de una línea férrea por la costa entre Valencia y Alicante que ingresaría en el corredor de velocidad alta del Mediterráneo, recuperando y mejorando el antiguo trazado, convirtiéndolo en la vía ancha ibérica del antiguo trazado que unía Carcagente, en la comarca de la Ribera Alta, y Denia, pasando por Gandía, amén de ese ramal que significaría acometer esa infraestructura y que podría tener un punto de unión a la altura del término municipal de Tabernes de Valldigna, entre Tabernes de Valldigna y Gandía, que pudiera conectar con el eje que saliera desde Valencia para ingresar después en Gandía, conectar Gandía-Denia en el futuro con Benidorm y Alicante, que es, repito, una demanda de gran importancia para lanzar de manera importante la economía de la comarca y que es una infraestructura necesaria para el desarrollo socioeconómico —repito— no sólo de esas dos comarcas, de los municipios afectados, sino de toda la mitad sur del litoral de la provincia de Valencia y el norte y la costa de la provincia de Alicante. Esta es la enmienda de Unión Valenciana, que hemos presentado con ánimo de enriquecer, a la

espera de que sea aprobada la iniciativa en primera instancia, que sería lo importante, y de que se viera considerada la demanda de Unió Valenciana en el debate de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Para presentar la enmienda a la proposición no de ley tiene la palabra la señora Díez de la Lastra, en representación del Grupo Popular.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: Respecto al proyecto que se trata en esta proposición no de ley aquí se ha hablado por distintos grupos que recientemente, desde hace 4 años para atrás, había un deseo y una necesidad por parte de las instituciones, sobre todo las valencianas, de que se llevara a cabo, pero yo me quiero remontar más. El señor Sendra, compañero de partido del señor Boix, en las Cortes, en el año 1997, hace una historia exhaustiva y dice que casi desde el año 1923 se está intentando que se ejecute ese proyecto. Después de distintas promesas, en el año 1974 se produce el estancamiento definitivo del ferrocarril de vía estrecha, sin que se elabore un proyecto de vía ancha. Ese estudio de viabilidad fue prometido en la época en que el señor Borrell estaba en el Ministerio de Obras Públicas.

Como estamos todos convencidos de esa necesidad, en aras a un consenso, nosotros habíamos presentado una enmienda en la que se hablaba (también se ha dicho aquí creo que por todos) de que se está elaborando un estudio de viabilidad que acaba a finales de año. Incluso en los acuerdos que se han tomado en Cortes Valencianas se habla que, una vez finalizado el estudio de viabilidad, se tomen las medidas oportunas para firmar un convenio con el Gobierno de la Generalitat valenciana. Está claro que el Ministerio de Fomento está redactando y está a punto de finalizar ese estudio de viabilidad, con conocimiento de la Generalitat, siguiendo el mandato de las Cortes Valencianas, y hasta tanto no finalice la redacción y se conozcan y analicen sus resultados no es posible adoptar una decisión sobre la citada conexión. Por otra parte, hay que tener en cuenta que después de los resultados del estudio de viabilidad, que serán favorables porque la realidad económica y social así lo indica, será necesario redactar un estudio informativo para someter el trazado a la información pública y oficial que preceptúa la legislación vigente, y hará falta la formulación de la declaración de impacto ambiental y la aprobación del trazado, por lo que en la enmienda que hemos presentado se habla de esperar al resultado del estudio de viabilidad. Como bien ha dicho el señor Boix, faltan unos días para que finalice el estudio de viabilidad.

La enmienda del señor Alcaraz es lógica porque es más técnica, pero en la proposición no de ley del señor Boix no se hace mucha referencia a la prolongación sino a la construcción de una nueva vía; los que vivimos allí damos por supuesto que es la continuación. Después de unas conversaciones y en aras a que salga por unanimidad algo por lo que la Generalitat valenciana ha apostado, y que incluso en sus presupuestos hay una partida de 200 millones para la redacción del proyecto y la colaboración que ha sido mantenida durante todos estos años por parte del Gobierno del presidente Zaplana y el Ministerio de Fomento, nosotros hemos llegado a un acuerdo (dejo al margen el segundo

punto del señor Chiquillo porque no viene a cuento mezclar esta proposición no de ley y quizá lo que propone sea motivo de otra proposición no de ley) y estamos en situación de aprobar una transaccional a la enmienda que ha presentado el señor Alcaraz, que pasamos a la Mesa y que dice así: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en colaboración con la Generalitat valenciana, adopte, una vez finalizado el estudio de viabilidad y según sus resultados, todas las medidas necesarias para la prolongación de la vía férrea Valencia-Gandía hasta Denia».

El señor **PRESIDENTE**: El señor Boix tiene la palabra.

El señor **BOIX PASTOR**: Señor presidente, ya he anticipado por error cuál iba a ser nuestra postura como artífices de esta proposición no de ley. Quiero reiterar simplemente que el esfuerzo que hemos realizado irá en beneficio de que no exista ninguna excusa para iniciar cuanto antes las obras y los procedimientos necesarios para que los ciudadanos de las comarcas de la Marina Alta y de la Safor tengan la prolongación (para no caer en ningún error) de la línea Valencia-Gandía hasta Denia, porque estamos todos convencidos de que servirá muy positivamente a los intereses económicos, sociales y turísticos de la zona.

El señor **PRESIDENTE**: Pasen a esta Presidencia la enmienda transaccional, que yo leeré antes de la votación para que sepamos exactamente lo que se vota.

— **DE MODIFICACIÓN DE LO DISPUESTO EN EL REAL DECRETO-LEY 12/1998, DE 18 DE SEPTIEMBRE, A FIN DE QUE LA DOTACIÓN QUE CONTIENE DE 41.995 MILLONES DE PESETAS PARA CATALUNYA SEA DESTINADA A FINANCIAR NUEVAS INVERSIONES DE COMPETENCIA DEL ESTADO EN OBRAS PENDIENTES CORRESPONDIENTES AL PLAN DE CARRETERAS DE CATALUNYA (1994-2001). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001188.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 6, de modificación de lo dispuesto en el Real Decreto-Ley 12/1998, de 18 de septiembre, a fin de que la dotación que contiene de 41.995 millones de pesetas para Cataluña sea destinada a financiar nuevas inversiones de competencia del Estado en obras pendientes correspondientes al Plan de Carreteras de Cataluña (1994-2001). Es autor de esta iniciativa el Grupo Socialista del Congreso y para su defensa tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Señor presidente, quizá sea este el último cartucho para deshacer un despropósito sin precedentes al cual nos hemos referido en numerosas ocasiones. Lo hicimos con ocasión de la convalidación del real decreto-ley, lo hicimos también en la Comisión de Presupuestos en el trámite de discusión de los Presupuestos Generales del Estado para 1999, y quizá sea innecesario repetir demasiados argumentos.

En nuestra exposición de motivos ya señalamos que el real decreto-ley al que hacemos referencia, el 12/1998, de 18 de septiembre, establece una dotación extraordinaria para Cataluña de 41.995 millones de pesetas destinadas a pagar parte del eje transversal de Cataluña y de la autovía Mataró-Granollers, la B-40. Ambas obras —hay que repetirlo hoy— son de competencia de la Generalitat de Cataluña; ambas obras ya han sido realizadas y funcionan desde 1997 y desde 1995, respectivamente. Al mismo tiempo, el Gobierno del Estado tiene pendiente el cumplimiento de obras de su competencia dentro del Plan de Carreteras de Cataluña 1994-2001, valorado en 200.000 millones de pesetas. Por todo ello, ha de considerarse prioritario el cumplimiento del mencionado plan, y los recursos extraordinarios contemplados en el Real Decreto-Ley 12/1998, desde nuestro punto de vista, deben destinarse a financiar un nuevo programa del Estado de inversiones en carreteras pendientes de ejecutar, y no, por tanto, a pagar obra ya realizada. Por ello la inversión en obras nuevas en infraestructura resulta básica para mantener el crecimiento económico y la competitividad en nuestro país. Por todo ello, se insta al Gobierno a modificar el real decreto-ley al que hemos hecho reiteradamente referencia, destinando la dotación que en él se establece para Cataluña, por importe de los mencionados 41.995 millones, como transferencia a la Generalitat de Cataluña por obras de competencia de esta Administración ya ejecutadas, a la financiación de un programa de inversión en carreteras de ámbito de competencia de la Administración del Estado, a fin de dar cumplimiento a las obras pendientes de ejecutar y finalizar en el Plan de Carreteras de Cataluña 1994-2001.

Mi compañera Mercedes Aroz decía en la Comisión de Presupuestos que la propuesta del Grupo Socialista —y hoy lo reiteramos aquí— resulta coherente con la posición mantenida por nuestro grupo en la tramitación del decreto en el que se acordó una transferencia al Gobierno de Cataluña por esa cantidad, supuestamente —decía ella, y es mucho decir— destinada a pagar parte de las obras del eje transversal de Cataluña y de la autovía Mataró-Granollers. Por tanto, señorías, ese crédito no financiará nuevas inversiones sino la abultada deuda acumulada por el Gobierno de la Generalitat de Cataluña.

En el anexo de nuestra propuesta citamos unas cuantas obras que desde nuestro punto de vista son de urgente realización. Voy a hacer referencia, para acabar, a dos de ellas, muy importantes por su actualidad. La N-340, en los tramos Tarragona-Altafulla y Tarragona-Vilaseca, que durante estos días aparece reiteradamente en los medios de comunicación con propuestas diversas, con declaraciones del señor Vilalta, con declaraciones del director general de Acesa, que ahora ofrece que el desdoblamiento de esos tramos a los que hacemos referencia se hagan en terrenos propios de la concesionaria. En fin, desde nuestro punto de vista, incrementar la cantidad destinada a estos tramos sería muy pertinente porque parece que se está hablando de que esa variante tenga sólo dos carriles, con lo cual colaboraríamos a que con ese incremento se pudiera llevar a cabo el desdoblamiento con cuatro carriles, tal como hoy aparece en los medios de comunicación que pide el propio Ayuntamiento de Tarragona y la N-420, Coll Negre y Coll de la Teixeta, que desgraciadamente en el

trámite presupuestario de esta Cámara ha sufrido una merma de más de 600 millones de pesetas por los acuerdos del Partido Popular y de Convergència i Unió. En fin, no me voy a referir a las otras que figuran en el anexo de nuestra proposición no de ley porque sería muy larga mi exposición, pero todas ellas las creemos igualmente de urgente realización.

Señor presidente, ahí está nuestra exposición y yo espero que sea considerada y aprobada por parte de todos los grupos, aunque me temo que va a correr la misma suerte que en los trámites anteriores.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se han presentado enmiendas. ¿Algún grupo desea hacer uso de la palabra? Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señorías, nuestro grupo votará categóricamente en contra de la proposición no de ley que hoy el Grupo Socialista nos presenta.

Desde la fecha de promulgación y posterior convalidación del Real Decreto 12/1998, es continuada la presentación de iniciativas contra parte del mismo, en concreto con la que establece una dotación para Cataluña de 41.995 millones de pesetas. Iniciativas de todo tipo, con alusiones en muchos debates y medios de comunicación, enmiendas (la 448 a los Presupuestos Generales del Estado en el Congreso y la enmienda 730 en el Senado), la proposición no de ley que hoy debatimos y alguna otra que deberá aparecer, curiosamente con el patrocinio de diputados socialistas catalanes del PSC-PSOE en la firma de la proposición no de ley y hoy en la presentación de la misma en Comisión.

Hay que explicar para que se entienda —el que verdaderamente esté interesado en saber— que la dotación para Cataluña corresponde a la parte de cofinanciación comprometida y que alguien no cumplió en su momento. La misma exposición de motivos ya lo declara así. Dice que las obras a que hace referencia fueron realizadas y funcionando desde 1997 la del eje transversal y desde 1995 la autovía Mataró-Granollers. Es fácil comprender en dónde hay que situar el compromiso inicial de cofinanciación, o sea el Ministerio de Obras Públicas socialista, que no se cumplió. El decreto viene a restituir lo no cumplido. De incumplimientos de este tipo nosotros sabemos bastante y lamentamos que algunos de ellos fuesen durante una época que dábamos apoyo parlamentario al Grupo Socialista, aunque en Obras Públicas nuestro apoyo parece ser que no era considerado. Así, podríamos hablar de un decreto desde los años 1992-1993 por resoluciones de tribunales de muchos años atrás para un enlace de la autopista A-7 con la Ampolla y muchos otros que algún día tendremos que explicar porque se está entrando en unas líneas demagógicas. Ahora, vía enmiendas en el Congreso y en el Senado, a los presupuestos generales se pretende, desde el Grupo Socialista, que la cantidad que se refería a Cataluña en el decreto se destine a obras que prácticamente todas están incluidas ya en los Presupuestos Generales del Estado y están en trámite con consignaciones incluso para el año 1999, y algunas de ellas lo tenían para el año anterior y han sido empezadas ya o licitadas.

Se pretende que la Generalitat de Cataluña no recupere los recursos que en su momento anticipó y cuyo destino, pasando provisionalmente por ayudar al cofinanciador que no hizo su trabajo, debe ser otro que el de obras del Estado en Cataluña. No vemos por qué y francamente no sé si voy a tener mucho más tiempo, pero nosotros quisiéramos comentar alguna que otra cosa, porque decir que va contra las obras que ha hecho la Generalitat o, en todo caso, pretender confundir con este tema y otros relativos a las inversiones del Estado en Cataluña, a no muy tardar se tendrá que explicar con todo detalle. Como decía, en este detalle tendrán que salir incumplimientos del Ministerio de Obras Públicas socialista, no sólo en obras realizadas, sino también en las mal realizadas y también en el colapso en negativo de no haber hecho los estudios informativos y proyectos que ahora se reivindican como urgentes desde las líneas socialistas. Acaba de verse o de oírse en esta Comisión respecto a la N-340. Se pone como obras de gran prioridad que están en Presupuestos Generales del Estado para 1999, el desdoblamiento de la N-340, en los tramos de Tarragona-Altafulla y el de Tarragona-Vilaseca, y curiosamente entre los dos hay un tramo hecho desde hace más de 15 años con cuatro carriles, y hecho por el Gobierno socialista, pero entonces nos encontramos con que no hay proyectos ni estudios informativos de los tramos que ahora se reivindican.

Es totalmente incoherente que se hayan olvidado de toda esta función, y que ahora estén discutiendo y reivindicando al máximo todas estas obras. Que alguien recapacite, que mire años atrás, también nuestro grupo, porque nuestro grupo también ha tenido sus responsabilidades en el Ayuntamiento de Tarragona. Habrá que analizar muy a fondo desde dónde vienen las responsabilidades por los atrasos que hay. No se puede venir aquí hablando ahora de que al Coll Negre y al de la Teixeta se les ha quitado en presupuestos una cantidad de dinero que no podía gastarse durante el año 1999 cuando sí está ya la obra licitada, sí está la obra en funcionamiento, y es la dotación de las anualidades lo que va a permitir que la obra pueda acabarse, teniendo en cuenta además que parte de la consignación que se ha quitado al Coll de la Teixeta se ha situado en la travesía de Falset, cosa que nunca se comenta por ninguno de los intervinientes socialistas en los distintos foros que nos encontramos.

Verdaderamente es lamentable esta situación, creo que habrá que analizar muy a fondo todas las dificultades en lo que son las obras de inversiones del Estado en Cataluña, pero no desde ahora, sino desde su origen, porque aquí también encontraríamos una gran reivindicación, que es la variante de Cervelló, que ahora se ha licitado, o que es la variante de la Vallirana, y en ninguna de ellas hemos encontrado el proyecto realizado para que pudiese ir hacia adelante la obra en un tiempo adecuado. La realización de esos proyectos, esos estudios informativos tarda años, por eso encontramos en muchas de las inversiones de Cataluña un gran parón al no poder licitar obras, ya que anteriormente, en los últimos años en el Ministerio de Obras Públicas el señor Borrell, pasó de trabajar en la redacción de proyectos sobre las inversiones de Cataluña.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Quiero manifestar cuál es la posición del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida al respecto de esta proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista. Como bien ha dicho el señor Sedó, esta es una cuestión que hemos debatido ya en diversas ocasiones.

Lógicamente, tengo que reiterar que nosotros nos hemos manifestado en contra de cómo se ha producido y de qué métodos se han utilizado para pagar las obras que contemplaba el Real Decreto-Ley 12/1998, obras en la Comunidad Autónoma de Cataluña, y la verdad es que ante las palabras del señor Sedó, que habla de incumplimientos por parte del Partido Socialista, tengo que recordarle que *Convergència i Unió* fue socio también del anterior Gobierno y que, por lo tanto, tuvo la oportunidad en su momento de hacer cumplir los acuerdos que tuviera con ese Gobierno. Nos parece que destinar casi 42.000 millones a financiar obras inauguradas no es el método más oportuno. Este tipo de sistemas siempre levanta sospechas de que no se está actuando con total claridad, que una financiación tan importante para obras que están inauguradas se haga a través de un real decreto-ley no nos parece que sea una posición correcta.

Por eso entendemos que la proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista, al final lo que hace es relacionar una serie de obras para las cuales se pudiera invertir esta cantidad de dinero, y nos parece más correcto que el método utilizado tanto por el Grupo Popular como por *Convergència i Unió*. Por lo tanto, nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

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

El señor **SANZ PALACIO**: Intervengo en nombre de mi grupo para fijar la posición respecto a la proposición no de ley del Grupo Socialista de modificación de lo dispuesto en el Real Decreto-Ley 12/1998, pretendiendo que la dotación que contiene de 41.995 millones se destine a obras pendientes correspondientes al Plan de carreteras de Cataluña.

Como ya han dicho otros intervinientes, este es un tema ampliamente debatido en el cual hay una decisión mayoritaria de esta Cámara que naturalmente hay que respetar, y por tanto mi grupo votará que no a la proposición no de ley del Grupo Socialista. Pero es que además esta proposición no de ley del Grupo Socialista es de cumplimiento imposible, en tanto en cuanto que el objeto al que se destina no existe, puesto que no existe ni ha existido un Plan de carreteras de Cataluña 1994-2001. No existe y no ha existido, y esta afirmación no la hace el Grupo Popular, sino que figura en un informe elaborado por la Dirección General de Carreteras y firmado por el actual director general que, por cierto, era subdirector general en la época del Gobierno socialista, y que dice textualmente: «No existe ni ha existido un Plan de carreteras de Cataluña 1994-2001. Los programas del Ministerio de Fomento en materia de infraestructuras son de ámbito estatal y no por comunidades autónomas, con independencia de que para una mejor comprensión del mismo se agrupen por identidad geográfica.

Los programas desarrollados como tales han sido el Plan General de Carreteras, con un período inicial de vigencia de 1984 a 1991, y el Programa de actuaciones prioritarias en carreteras, con un período inicialmente comprendido entre 1993 y 1994». Por tanto, llevar a cabo el Plan de carreteras de Cataluña era un cumplimiento imposible.

En el punto 2 de su proposición no de ley, el Grupo Socialista fija una serie de obras que debería contemplar el programa de inversión en carreteras consideradas como prioritarias. Nuestro grupo comparte el criterio de que efectivamente son obras prioritarias, y celebramos que el PSOE se incorpore a esta sensibilidad inversora, nunca es tarde si la dicha es buena. No se preocupen, señores socialistas, nosotros combatiremos eficazmente la sequía inversora de los gobiernos socialistas tras los fastos de 1992, y la pregunta que se hace todo el mundo y que ya se ha hecho en esta Cámara es por qué no lo hicieron antes.

¿Cómo están las obras por las que se interesa la proposición no de ley en su punto segundo? También me lo indica la Dirección General de Carreteras, todas tienen en común tres rasgos: En primer lugar, se trata de obras en distintas fases de planificación y programación: unas están en curso, otras en fase de información pública, otras a punto de licitar, y algunas han sido adjudicadas. En segundo lugar, la mayor parte de ellas, por no decir todas, están dotadas en los Presupuestos Generales del Estado para 1999 y mediante programaciones plurianuales, es decir, son inversiones que continuarán hasta su finalización. Esto es fácil de ver en el anexo a los Presupuestos Generales del Estado, en lo que son anexo de inversiones reales. Y en tercer lugar, en el Senado se han introducido también enmiendas que mejoran o incrementan las inversiones previstas aprobadas por el Pleno de Congreso.

Esperamos, por tanto, de esta nueva sensibilidad que manifiesta el Grupo Socialista, que cuando vuelvan del Senado los presupuestos, ustedes ratifiquen, junto con nosotros, las enmiendas que se aprueben en el Senado. Pondré a disposición de todos los grupos el informe de la Dirección General de Carreteras sobre el estado actual de todas y cada una de las obras y no las expongo aquí para no cansar a sus señorías.

Por tanto, nosotros votaremos que no para respetar la decisión mayoritaria de esta Cámara, que decidió ratificar el decreto-ley en cuanto a la forma y en cuanto al fondo, porque estamos satisfechos de haber podido dedicar en estos presupuestos más dinero a la inversión pública, dada la buena marcha de la economía, y por creer que los importes y los destinos son los adecuados.

Quisiera añadir, señor presidente, para finalizar, que siempre acogeremos de buen grado y estudiaremos con suma atención todas aquellas propuestas de inversión en infraestructuras, ya sea en Cataluña o en otras zonas de España, que vayan encaminadas a incrementar o mantener el crecimiento económico, la vertebración del territorio y la competitividad, siempre y cuando sean realistas y compatibles con el cumplimiento de nuestros compromisos de déficit público y rigor presupuestario. **(El señor Sabaté Ibarz pide la palabra.)**

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

El señor **SABATÉ IBARZ**: De réplica por las alusiones reiteradas que se me han hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que no ha habido alusiones, pero, siendo un tema de gran importancia, en el que han intervenido todos los grupos, y en el que no ha habido enmiendas, tiene usted tres minutos para replicar, y luego, por supuesto, podrán replicar a sus palabras los grupos parlamentarios que quieran intervenir. Tres minutos, se lo ruego.

El señor **SABATÉ IBARZ**: En cuanto al compromiso de cofinanciación al que se ha hecho referencia, voy a dar lectura a una respuesta del Gobierno de fecha 23 de noviembre a una pregunta del senador don Ramón Aleu. Decía lo siguiente: ¿En qué fecha ha sido declarada de interés general la autovía comprendida entre Mataró y Granollers en la provincia de Barcelona? Y la respuesta, firmada por el secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, dice: Con fecha 15 de junio de 1998 (15 de junio de 1998, es decir, este año, yo creo que ya no gobernábamos los socialistas en esta fecha) se ha firmado un protocolo de intenciones relativo a la financiación de las obras viarias de interés general del eje transversal de Cataluña y de la autovía Mataró-Granollers, suscrito por los secretarios de Estado de Presupuestos y Gastos y de Infraestructuras y Transportes de los Ministerios de Economía y Hacienda y Fomento, y por el consejero de Economía y Finanzas de la Generalitat de Cataluña. Fecha 15 de junio de 1998, un protocolo de intenciones. En dicho protocolo —continúa— se hace referencia al acuerdo entre la Administración General del Estado y la Generalitat de Cataluña para promover los instrumentos de cooperación necesarios para la financiación conjunta de infraestructuras de transportes que mejoren la accesibilidad a los países centrales europeos, condiciones que reúnen las dos infraestructuras citadas, toda vez que el eje transversal, además de estructurar la Cataluña interior, es también una alternativa a la N-II por fuera del entorno metropolitano de Barcelona (expresión curiosa ésta) y la autovía Mataró-Granollers forma parte del incipiente cuarto cinturón de Barcelona. Fecha 15 de junio de 1998, no sé dónde están los compromisos. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Las referencias al pasado a mí me parece que sólo se utilizan cuando no se tienen argumentos para justificar el presente, de manera que podemos hablar del pasado, decir si hay responsabilidades o no, el representante de Convergència ya ha dicho que en todo caso son compartidas y por lo tanto se echa piedras a su tejado también, pero yo creo que lo que hay que mirar es al futuro. Este decreto no tiene precedentes en la historia de la democracia española, lo tenemos que repetir otra vez, es para pagar obras ya realizadas, pagadas por la Generalitat de Cataluña, inauguradas, y por lo tanto estos 41.000 millones no son ninguna nueva sensibilidad, como dice el representante del Grupo Popular.

Desde nuestro punto de vista hay que restablecer el nivel inversor del Estado en el conjunto de España, especialmente ahora que estamos haciendo referencia a Cataluña, después de la caída que se ha producido desde 1995 que ha supuesto en Cataluña una reducción del nivel inversor

del Estado en un 35 por ciento y que ha situado la inversión pública del conjunto de las administraciones en esta comunidad en un 2 por ciento de su producto interior bruto, por debajo de la situación en el conjunto de España cuando el nivel inversor del conjunto de las administraciones públicas es del 3 por ciento del producto interior bruto español.

Para terminar, es verdad que las consignaciones que nosotros establecemos están previstas para este año, lo que hacemos es quizá incrementarlas, en algunos casos para compensar lo que, ya lo he dicho en mi primera intervención, se ha producido de rebaja de algunas partidas en el trámite de esta Cámara. No tenemos ninguna animadversión, como aquí se ha dicho textualmente, contra las obras que ha hecho la Generalitat de Cataluña; ¡vaya disparate! Yo creía que ya se iba a decir contra Cataluña; de ahí a decir lo otro iba un paso, como en muchas ocasiones se nos ha dicho.

Lamentamos que no salga adelante esta proposición de ley que, desde nuestro punto de vista, insisto, hubiera servido para deshacer un despropósito sin precedentes que esperamos no vuelva a repetirse más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra el señor Sedó. Les agradecería que fueran breves todos.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: En primer lugar voy a decir que en este momento nos acaban de leer una respuesta a un senador de la demarcación de Tarragona, y sí, está fechada en 1998, que es cuando se articulan los papeles para poder arreglar el desaguisado que hubo antes, el desaguisado. Cuando yo me he referido a compromisos no cumplidos, ya he dicho también de cuándo eran, quién estaba en el Ministerio en aquellos momentos. Igualmente he dicho que nosotros reconocíamos que habíamos dado el apoyo, pero no teníamos ninguna satisfacción con las actitudes del entonces ministro, señor Borrell.

También se nos habla, veo que venía muy preparado para una segunda intervención el señor Sabaté, de todos los números estadísticos. Con los números se sacan las estadísticas que se quieren. Todo lo que explica él aquí de que ha bajado la inversión en Cataluña y tantos por cientos arriba y abajo, verdaderamente para nosotros es falso. No le puedo rebatir, no lo tengo preparado porque hoy no era éste el debate, pero no tengo ningún inconveniente en que celebremos un debate y le demostraré que los números que él da son demagógicamente falsos.

Respecto a la delimitación de responsabilidades y a la demarcación de la N-340, quisiera pedirle que analice profundamente y valore quién tenía las responsabilidades cuando se hizo el primer tramo a cuatro carriles, cómo es que ahora los tramos tienen que hacerse enlazando tramos hechos, porque la N-340, en la zona de Tarragona, es un intermitente: ahora hay carretera, ahora hay variante, ahora no hay variante, ahora hay variante, ahora no hay variante, etcétera, y así en cinco o seis tramos. Todos estos tramos, prácticamente, excepto uno, se construyeron en época del ministro socialista. Decimos que si nos referimos a cosas pasadas es que no tenemos para el presente, pero es que a veces no se quiere hablar de las cosas pasadas, sobre todo en infraestructuras donde las obras duran tantos años, por-

que el bagaje a presentar de años pasados es verdaderamente aire, no hay nada positivo. Por lo tanto es preferible hablar de futuro y de presente sin pensar que muchas de las obras que ahora se están discutiendo en Tarragona, ahora se enteran, o nos enteramos, si quiere, también lo aceptaré yo, de que son vías a dos carriles, pero la responsabilidad de las personas que tuvieron cargos en el Ayuntamiento mientras su partido tenía mayoría absoluta en el Gobierno estatal, es muchísimo mayor que la nuestra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Sanz.

El señor **SANZ PALACIO**: Muy brevemente, señor presidente, sólo para tratar dos puntos. Nosotros no vamos a mirar hacia atrás, señor portavoz del Grupo Socialista. La pregunta de por qué no lo hicieron no nos la tendrá que contestar a nosotros, se la tendrá que contestar a los ciudadanos. La realidad es que con nosotros, y con el apoyo de *Convergència i Unió*, este año el incremento en la inversión en los Presupuestos Generales del Estado ha subido un 80 por ciento en Cataluña. Esto es la realidad, decir otra cosa no es.

Por otra parte, aunque ya está ampliamente debatido y está en el «Diario de Sesiones», quisiera decir, que este es un gasto necesario, es un gasto bien explicitado, con un procedimiento ajustado al ordenamiento jurídico, y para ello está el dictamen del Consejo de Estado, que le recomiendo que se lo lea.

— **RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE SEGURIDAD APLICABLE A ACTIVIDADES SUBACUÁTICAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001203.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Debata esta proposición no de ley, vamos a pasar a la siguiente, la relativa al cumplimiento de la normativa de seguridad aplicable a actividades subacuáticas.

Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y para su defensa tiene la palabra don Francisco Rodríguez, del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Esta iniciativa que presentamos, relativa al cumplimiento de la normativa de seguridad aplicable a actividades subacuáticas, va destinada a las actividades del buceo profesional, actividades que están muy relacionadas con todo lo que sea salvamento y seguridad, pero no solamente búsquedas o puestas a salvo de personas, sino también realización de las grandes obras de infraestructura.

Por lo tanto, las aguas continentales del Estado español, las aguas territoriales, es decir, todo aquello que está relacionado con los puertos, están muy afectadas por las actividades a las que nos vamos a referir. Tanto es así que su gran peligro, al estar vinculadas a un tipo de actuación tremendamente sensible, llevó al Ministerio de Fomento hace un año a publicar una orden que aprobara precisamente las normas de seguridad para la práctica de estas actividades

subacuáticas. De todas maneras, después de un año de experiencia de lo que posibilitó la orden del 14 de octubre, sigue habiendo una gran precariedad en el desempeño de estas funciones profesionales cuando no se han empeorado las mismas condiciones.

En todo caso, como en muchas otras profesiones, hay una tensión entre lo que es la normativa de seguridad y el coste o el precio de esta actividad, que se intenta que sea lo más bajo posible, sobre todo cuando se trata de actuaciones vinculadas a las obras de infraestructuras.

Hay que tener en cuenta que la mayoría de las actividades subacuáticas de carácter profesional se realizan pagadas por grandes empresas pero que no forman parte de su *staff*, sino que son empresas subcontratistas o subcontratadas y personas que individualmente venden sus servicios de una forma precaria.

Sin embargo, parece que hay un contexto legal al que alude la orden de 14 de octubre de 1997 que vincula esta orden a un grado de profesionalización claro, es decir, a una actividad que debe estar reglada y para la que se necesitan determinado tipo de títulos, y además una vinculación, lo cual ya es mucho más interesante, a la Ley 27/1992, de Puertos del Estado. Por lo tanto, habría que hacer un esfuerzo por darle coherencia a la orden publicada y a todo tipo de normativa que vaya dirigida a regular esta actividad que, vuelvo a repetir, es sumamente importante y tan importante como peligrosa.

El Gobierno sigue echando balones fuera si piensa que una profesión de este tipo puede estar desregulada o poco clarificada, si piensa que existe un suficiente grado de control y de inspección, y lo que es más importante, de sanción cuando se viola la norma, si no tiene en cuenta que hay un vacío legal claro en algunas respuestas del propio Gobierno al diputado que está hablando, e incluso una cierta dificultad a la hora de esgrimir cuáles son las competencias de las comunidades autónomas y cuáles las del Estado, por lo menos en un sitio como Galicia, donde no se acaba de clarificar para nada, no sé si será porque la Xunta de Galicia no tiene una policía autonómica destinada de forma relevante a funciones de este tipo, no sé si porque las capitánías marítimas no están interesadas, pero en todo caso sí hay observaciones del Seprona, incluso de la Guardia Civil del Mar, en el sentido de que ellos no tendrían inconveniente en controlar *in situ* esta actividad si tuviesen una disposición clarificada o bien una voluntad favorable de sus superiores al respecto.

En todo caso, señorías, lo que intentamos con la parte resolutive son cinco cosas que tienen un nivel muy diferente, que tienen una intencionalidad y un alcance también diferenciado, pero que intenta poner orden en esta especie de confusión a la que antes me referí. El primer punto lógicamente puede parecer obvio, pero como no se hace, las cosas obvias que no se hacen hay que recordárselas al Gobierno para que por lo menos intente que se cumpla la normativa que publicó hace un año. Sería hacer cumplir la normativa de seguridad publicada por el Ministerio de Fomento. Para hacer cumplir una norma, lógicamente hay que tener los funcionarios o los organismos competentes encargados de vigilar que se cumpla, y a ese fin va destinado el punto número 4, que sería que se llegase a un acuerdo con la Guardia Civil del Mar y el Seprona para el control *in*

*situ* de la actividad. En caso de que, por supuesto, hubiese comunidades autónomas que tuviesen un marco competencial o un desarrollo estatutario que posibilitase contar con un cuerpo propio a tal fin, mejor que mejor. No parece ser así, por lo menos las informaciones de todas las asociaciones profesionales que pertenecen a las comunidades autónomas que tienen mar o que tienen costa. En el segundo punto, hay la intención de clarificar el régimen sancionador, de forma que sea aquel que figura en todos los artículos de la Ley de puertos del año 1992, y por lo tanto que se aplicase este régimen sancionador a la normativa de seguridad del buceo profesional y que el encargado de hacer esta aplicación fuese un organismo de la marina mercante y del conjunto de lo que es la legalidad establecida por la Ley de puertos, que son las capitánías marítimas.

Y por fin, una cuestión, y última, que puede parecer beneficiosa para las empresas, pero que se trata siempre de pequeñas empresas que están subcontratadas, no las grandes empresas constructoras, o bien de empresarios individuales, y hay que reconocer que, en caso de que se aplicasen todos los requisitos de las normas de seguridad, muchas de sus plantas y equipos de buceo no las cumplirían. Por lo tanto, para que esto pudiese ser práctico, eficaz, y sobre todo que la legalidad se pudiese aplicar en todo su carácter incisivo, habría que modernizar estos equipos y estas plantas, para lo cual se pide que se faciliten ayudas que —repetito— serían para personas que realicen trabajos como autónomos o bien para pequeñas empresas que son subarrendadas.

En todo caso, ya acabo, se trata de prestar coherencia a la actividad del buceo profesional, porque, vuelvo a repetir, que todas las respuestas del Gobierno a este diputado se caracterizan cuando menos por su parquedad o por una falta de clarificación indicativa de que el sector tiene problemas, y sobre todo problemas de falta de clarificación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señoría, el Grupo Parlamentario Socialista se felicita de que una vez más en esta Comisión de Infraestructuras hablemos de temas vinculados a la seguridad del hombre en la mar, a la seguridad en la mar.

Recordarán SS.SS. que en la Comisión de Infraestructuras última, la que se celebró precisamente hace una semana, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una proposición no de ley, cuya resolución fue desestimada por la mayoría de esta Comisión, en la que indicábamos que, habida cuenta del enorme crecimiento del número de embarcaciones deportivas que navegan por nuestras aguas litorales, la responsabilidad competencial en lo que al control de la seguridad de los navegantes se refiere le compete al Ministerio de Fomento, concretamente a la Dirección General de Marina Mercante, y de forma más concreta a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Hoy estudiamos una iniciativa que en su globalidad responde a una filosofía que nosotros compartimos, responde a una preocupación que nosotros compartimos, pero también le hemos indicado al diputado proponente que el proyecto de

resolución que ofrece para su aprobación o desestimación, si así se considerase, está articulado en una serie de puntos que, si se aprobasen tal y como vienen en el proyecto de resolución, podríamos encontrarnos con dificultades operativas.

En suma, nosotros estimamos que la iniciativa es oportuna. Nosotros estimamos que la iniciativa es oportuna porque el Congreso de los Diputados no puede dar la espalda a un problema que tienen fundamentalmente las empresas dedicadas a actividades subacuáticas. Empresas dedicadas a actividades subacuáticas que en un país ribereño como el nuestro, con tanto litoral, con tantos puertos de interés general, con tantos puertos deportivos y con una flota mercante nada desdeñable, son muy importantes en número, y en lo que a la funcionalidad se refiere, todo el conjunto de empresas privadas que, como ha dicho el señor proponente de la iniciativa, son empresas que normalmente actúan como subcontratas de grandes empresas. Cuando hay que hacer un dique de abrigo de un puerto, cuando hay que construir un espigón para puntos de atraque de ampliación de cualquiera de los puertos, naturalmente las grandes empresas constructoras, han de subcontratar empresas especializadas en trabajos subacuáticos. También las empresas transportistas, para calafatear sus barcos sin necesidad de provocar su varado, han de ayudarse de empresas subcontratadas de estas características.

En consecuencia, se trata de una actividad normalmente no reconocida por la sociedad, o no conocida suficientemente por la sociedad, que tiene un conjunto de problemas de operatividad, y quienes tenemos cierta sensibilidad y a lo largo de nuestra vida profesional hemos tenido algunos que otros contactos con la misma, sabemos que operan con una falta de apoyo institucional innegable. Y, para ser honestos políticamente, he de decir que no es un tema de este momento, es un tema histórico en nuestro país.

En efecto, la Ley de Puertos del Estado, aprobada en el año 1992, se hace eco de este grave problema y dedica un número muy elevado de artículos al análisis de las funciones que debe desempeñar la Sociedad de salvamento y seguridad marítima, a la funcionalidad en su conjunto, a un régimen reglamentario que pretendía ser riguroso, pero que en el transcurso del tiempo ha demostrado que la praxis de la necesidad del apoyo del profesional y de la empresa que realiza actividades subacuáticas no se ve correspondido con la funcionalidad por parte de la Administración, en cierto modo porque la Administración a veces carece de los medios suficientes.

Señorías, en desarrollo precisamente de esa normativa, a nosotros nos sorprendió que la modificación de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, que propuso este Gobierno como consecuencia del pacto de gobernabilidad con el Grupo Parlamentario de CiU y de los nacionalistas vascos, no introdujera ninguna modificación en el articulado de la ley de 1992. Lo que sí ha hecho la Dirección General de Marina Mercante ha sido publicar una orden ministerial, de 14 de octubre de 1997, por la que se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas. Es una orden ministerial con un artículo único, que conviene leerlo, por el cual se aprueban las normas de seguridad para el ejercicio de las actividades subacuáticas, con una disposición adicional primera que

justifica el proyecto de enmienda *in voce* que vamos a presentar a la consideración de esta Comisión, que textualmente dice: Se autoriza al director general de la Marina Mercante para actuar periódicamente la adjunta norma de seguridad al objeto exclusivo de acomodarla a las innovaciones tecnológicas que se produzcan en este sector.

Señorías, conviene tener muy presente que las normas de seguridad para el ejercicio de las actividades subacuáticas recogidas en el anexo son complejíssimas. El articulado es muy complejo. A modo de curiosidad, el artículo 2.º, fíjense ustedes, trata de empresas de buceo profesional, escuelas, centros turísticos de buceos y clubes de buceo. En el artículo 3.º habla de los gases respirados. En el artículo 4.º sobre la duración máxima de la exposición diaria de los trabajadores al medio hiperbárico, es decir, el período de tiempo clásico máximo que se permite a un trabajador que ejerza labores de buceo, es de una hora y media, y con una regulación según las características de la mar, según sea una mar tendida, una mar gruesa; o el artículo 5.º, sobre el número de personas mínimo que deben intervenir en un trabajo de buceo, es decir, los que deben estar en la superficie protegiendo y preocupándose de la salud y del estado de operatividad del buceador.

En suma, señorías, les puedo seguir leyendo los artículos de esa orden ministerial, a sabiendas de que cualquier diputado o diputada de esta Comisión con acudir al Boletín Oficial del Estado puede conocerlas, pero para aquellos que por razones profesionales o de voluntad política o de vocación política no se adentran en estos sistemas, es bueno que dediquemos a esa exposición 3 ó 4 minutos, tal como he consumido, a efectos, reitero, de incrementar la motivación y el sentido de respeto que las Cortes Generales y esta Comisión específica tienen que tener hacia estos profesionales.

Señor presidente, en consecuencia, dada la importancia social de un sector muy reducido de profesionales de este país que ejercen su función en un medio que no les es propio, qué duda cabe que las administraciones públicas, las autonómicas, han sido receptoras del trasvase competencial de funciones que en materia de seguridad en la mar y salvamento marítimo les son propios de la Administración del Estado, y que, fruto de convenios, se han ido produciendo determinados niveles de competencias transferidos. Además, dadas las complejas tecnologías que permanentemente van apareciendo en el mercado y que mejoran la seguridad del trabajador, parece razonable lo que dice la disposición final primera de esa orden ministerial, que autoriza al director general de Marina Mercante a actualizar periódicamente las normas de seguridad al objeto exclusivo de acomodarlas a las innovaciones tecnológicas.

Por ello, con la mayor consideración desde luego a la iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto, y concretamente al interés demostrado por el diputado señor Rodríguez Sánchez que la ha defendido, nosotros hemos querido entender que aquí hay una preocupación que este grupo parlamentario nos trae a la Comisión. Con el mayor rigor posible hemos analizado los cinco puntos de resolución que nos propone, que no consideramos viables porque son mejorables en su articulación, pero creemos que tienen una componente muy positiva, y es que abre un proceso de debate, de análisis y de propuestas de resolución. Por ello, elevare-

mos a la Mesa en unos minutos esta enmienda *in voce* que diría lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a efectos de que informe en el plazo de tres meses, ante la Comisión de Infraestructuras, de las medidas adoptadas a lo largo del último año en desarrollo de los contenidos del anexo que sobre normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas se recogen en la orden del Ministerio de Fomento de 14 de octubre de 1997; que también se referencie el grado de siniestralidad habido hasta la fecha y se sugieran indicaciones complementarias que por el Gobierno se estimasen necesarias adoptar.

Nos parece que esa resolución puede ser adoptada consensuadamente en la Comisión, por cuanto demostraría una voluntad positiva de conocer la realidad del sector, ya que simplemente con la exposición de motivos de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto no podemos acceder a ello.

En consecuencia, hay una propuesta donde, primero, decimos que en tres meses el Ministerio responsable informe a esta Comisión, en un punto correspondiente del orden del día, sobre la situación de este sector en nuestro país, ya que hasta estos momentos en la actual legislatura las Cortes Generales no conocen qué es lo que ocurre. Segundo, decimos que tal como dice la disposición final primera de esa orden ministerial, que también se referencie, y lo reitero, el grado de siniestralidad habido hasta la fecha desde el momento en que se publicó la orden ministerial, hace un año, qué medidas se han venido adoptando y cuáles el Gobierno estima que se deben adoptar.

Este es un proyecto de resolución que nosotros queremos elevar a la consideración de esta Cámara, en el supuesto de que lo aceptase el diputado proponente, señor Rodríguez Sánchez.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Le agradecería que nos pasara por escrito el texto de la enmienda *in voce* que presenta y se la ofreceremos a los otros grupos para ver si, en principio si aceptan que se tramite como tal enmienda *in voce* y, después, para su consideración por el grupo proponente.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Pérez Corgos.

El señor **PÉREZ CORGOS**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular va a votar en contra de la aprobación de la proposición no de ley que ahora mismo nos ocupa y también de la enmienda *in voce* que ha anunciado el Grupo Parlamentario Socialista, en el caso de que el grupo proponente la acepte. Si me permiten establecer un orden metodológico, empezaré por esta enmienda *in voce* y daré las razones por las que no vamos a votar a favor, por las que no la vamos a aceptar. Tal como la ha anunciado el portavoz del Grupo Socialista, a este diputado y a este grupo parlamentario le parece mucho más materia de una comparecencia de la autoridad correspondiente ante la Cámara del Congreso de los Diputados para que explique esa valoración, esas actuaciones del Gobierno en esa materia, que de una proposición no de ley. Sus señorías saben que este Gobierno comparece gustosamente ante la Cámara para dar las explicaciones oportunas, no sólo por cuestiones de mera cortesía sino porque además es su obligación.

Por lo que se refiere a la preocupación que manifestaba el portavoz del Grupo Socialista por este tema, realmente la sorpresa es la de este grupo parlamentario, por cuanto que, efectivamente, la Ley de 1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante atribuye competencias al Ministerio de Fomento en materia de seguridad de la vida humana en el mar, pero esta ley del año 1992 ha tenido que esperar cinco años, hasta el año 1997, hasta que el Gobierno del Partido Popular se decide a desarrollarla reglamentariamente, tal y como se desarrollan todas las leyes, y así este Gobierno ha sido el autor del reglamento ejecutivo que está contenido en la orden ministerial de 14 de octubre de 1997, por el que se regulan las normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas.

Como ya ha explicado y expresado el portavoz del Grupo Mixto, el señor Rodríguez Sánchez, es una materia con una amplia dispersión competencial. Una amplia dispersión competencial, común a otras actividades, a otras materias, pero que en ningún caso dificulta el seguimiento, el control por parte de las autoridades sobre este tipo de actividades. Efectivamente, la seguridad de la vida humana en el mar corresponde, como he dicho, al Ministerio de Fomento, pero hay que contemplar la interacción que se produce con otros órganos administrativos, como el Ministerio de Educación, en lo que se refiere a los contenidos formativos y a los títulos de formación profesional en la materia, al Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, y sobre todo a las competencias que corresponden a las comunidades autónomas en el ámbito de cada territorio. Y así, por lo que se refiere a mi comunidad y a la comunidad del portavoz del grupo proponente, la comunidad gallega, esta materia ha sido transferida a Galicia mediante el Real Decreto 1377/1997, de fecha 29 de agosto.

Delimitado de esta forma el marco que compete al Ministerio de Fomento, el establecimiento exclusivamente de las normas de seguridad que han de cumplir estas actividades, en la orden ministerial de 14 de octubre de 1997 se establece un sistema encaminado a garantizar su observancia. Así se determina que en temas de buceo profesional las solicitudes de obra o trabajo se presentarán en el organismo correspondiente de la comunidad autónoma responsable, acompañadas de la documentación que se exija en cada caso para este tipo de solicitud, siendo estudiada y autorizada, si procede, por el citado organismo. A las capitanías marítimas sólo les corresponde dar su aprobación a efectos de seguridad a la autorización que ya haya concedido la comunidad autónoma competente para la realización de estos trabajos subacuáticos.

Por todo lo anteriormente expuesto, la vulneración de las normas de seguridad supondrían una infracción de lo dispuesto en el título IV de la Ley de 1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y concretamente del artículo 116.2, h), que califica como infracción muy grave el incumplimiento de las disposiciones reglamentarias sobre la seguridad marítima que ocasione accidentes con daño para las personas. A lo que hay que añadir que, según el artículo 119.1, las acciones u omisiones que sean constitutivas de infracción serán sancionadas según las disposiciones contenidas en esta ley.

No parecen apropiados entonces los tres primeros puntos de la proposición no de ley, por cuanto que su conteni-

do se reduce a solicitar que se observen y se cumplan las leyes, lo que evidentemente se realiza siempre y en todo caso con la mayor diligencia y celeridad.

Se nos habla también en el punto 4 de llegar a acuerdos con la Guardia Civil del Mar y del Seprona para el control *in situ*. El servicio marítimo de la Guardia Civil tramita, como SS.SS. saben, las denuncias pertinentes por pesca submarina sin licencia con equipos autónomos de inmersión, las referentes a normas de seguridad de actividades subacuáticas y la pesca submarina en zona prohibida y sin licencia. Se inspecciona también por la Guardia Civil las instalaciones de carga de aire en clubes, empresas, organizaciones, etcétera, para comprobar que poseen las correspondientes autorizaciones de Industria para estas operaciones, prestando especial atención a las instalaciones de nitrox, de acuerdo con la legislación vigente sobre aparatos y recipientes a presión a nivel nacional y las ampliaciones autonómicas a que afecte en este campo.

Se han producido numerosas infracciones que han sido denunciadas por el citado servicio marítimo de la Guardia Civil durante los años 1996, 1997 y 1998, que considero ocioso reproducir a sus señorías. De igual manera, y de acuerdo con la Ley 42 de 1997, de 14 de noviembre, ordenadora de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la colaboración del cuerpo de la Guardia Civil con los funcionarios del cuerpo superior de inspectores de Trabajo y Seguridad Social está permanentemente abierta y se fomenta la misma en todo lo necesario para reforzar la seguridad de los ciudadanos y el cumplimiento de la legislación vigente.

Por lo que se refiere a las ayudas para que las empresas adecuen sus equipos y las plantas, estas ayudas corresponden más al Ministerio de Industria y a las consejerías de industria de las diferentes comunidades autónomas, que tienen sus correspondientes líneas de ayuda a las empresas y a las pequeñas y medianas empresas y autónomas.

Por último, por que se refiere al comentario que el señor Segura ha hecho respecto a la disposición adicional de la orden ministerial de 14 de diciembre, hay que decir que en una materia tan sujeta a cambios tecnológicos, a cambios técnicos, es absolutamente lógico que se faculte a la autoridad competente para que la vaya adaptando a esos cambios tecnológicos que se van produciendo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Rodríguez, a los efectos de indicar si acepta o no la enmienda presentada por el señor Segura.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, habida cuenta de que el texto inicial no cuenta con el aval o la predisposición de por lo menos una parte sustancial de la Comisión, vamos a aceptar la enmienda *in voce* para que se pase a la votación, más que nada por iniciar un camino cuando menos de clarificación de la situación por parte del Gobierno.

— **RELATIVA A LA GRATUIDAD DEL SERVICIO DE INFORMACION 1003. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001229.)**

— **RELATIVA A LA GRATUIDAD DE LOS SERVICIOS TELEFÓNICOS DE INTERÉS SOCIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001230.)**

— **RELATIVA AL ESTABLECIMIENTO DE TARIFAS TELEFÓNICAS REDUCIDAS EN DÍAS FESTIVOS NACIONALES, AUTONÓMICOS Y LOCALES. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001231.)**

— **RELATIVA A LA APLICACIÓN DEL SISTEMA DE TARIFICACIÓN POR SEGUNDOS A LAS LLAMADAS DESDE CABINAS Y APERTURA DE ESTE SERVICIO A OTROS OPERADORES EN COMPETENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001232.)**

— **RELATIVA A LA CONSIDERACION DE SERVICIO MÍNIMO DE LA CUOTA MENSUAL DE ABONO DEL SERVICIO TELEFÓNICO Y DEL COSTE DEL INICIO DE LA LLAMADA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001233.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a pasar a continuación al debate de las proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Socialista y que hacen referencia a los siguientes temas: la primera de ellas relativa a la gratuidad del servicio de información 1003; la segunda relativa a la gratuidad de los servicios telefónicos de interés social; la tercera relativa al establecimiento de tarifas telefónicas reducidas en días festivos nacionales, autonómicos y locales; la cuarta relativa a la aplicación del sistema de tarificación por segundos a las llamadas desde cabinas y apertura de este servicio a otros operadores en competencia; y la quinta relativa a la consideración de servicio mínimo de la cuota mensual de abono del servicio telefónico y del coste del inicio de la llamada, que en el orden del día llevan los números 8 a 12, ambos inclusive.

Como he dicho, son proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra don Jesús Caldera.

El señor **CALDERA Y SÁNCHEZ CAPITÁN**: Como bien indica su señoría, en un mismo trámite acumulado defendemos cinco proposiciones no de ley. Que el proceso de liberalización de las telecomunicaciones es positivo — mejor dicho, debería ser positivo — en términos de mejora de la calidad del servicio y de abaratamiento del mismo para los usuarios y los consumidores, está fuera de duda. Lamentablemente en España no está siendo así, y no lo está siendo por un comportamiento de índole política que el Gobierno viene manifestando, protegiendo, de forma contraria a los intereses públicos y a los intereses de los consumidores y usuarios, al operador dominante, es decir, a la compañía Telefónica. Incluso así se pone de manifiesto por parte de los órganos pertinentes de la Unión Europea, cuan-

do en su último informe, saludando lo positivo de este proceso, indica que España es uno de los países, me parece que el penúltimo, o está entre los tres últimos, donde menos se ha notado la bajada de los precios en el servicio telefónico. Repito, ello es así porque el Gobierno ha tomado partido, y lo ha tomado de forma impropia, de forma injusta además, de forma que atenta contra los intereses de los consumidores y usuarios. Y si es verdad que en determinadas actividades de la telefonía, como la telefonía internacional o la nacional, se han producido importantes rebajas, esto lo ha sido sin duda alguna sólo debido a la posibilidad de que otras empresas compitieran con la compañía Telefónica y prestaran así, tiraran los precios hacia abajo en estos segmentos, utilizando un argot vulgar, pero no ha ocurrido así en los restantes.

Por eso aquí presentamos una serie de iniciativas parciales, algunas de las cuales pueden, debido a la fecha de su presentación, tener algunos aspectos desfasados, muy pocos, y en consecuencia les prevengo a ustedes de esos hechos, pero en todo caso las defiendo rápidamente.

La primera tiene que ver con la gratuidad del servicio de información 1003, dado que la orden ministerial, como explico en la exposición de motivos, de 31 de julio de 1998 sobre el llamado reequilibrio tarifario de servicios prestados por Telefónica, Sociedad Anónima, multiplicó el precio de estos servicios para los usuarios, y además lo ha multiplicado de una forma muy elevada. Antes de que entrara en vigor esta norma, debido a la voluntad del Gobierno de la nación, del Gobierno del Partido Popular, el precio de las llamadas ascendía a 45,6 pesetas más IVA, además se podían solicitar dos números de teléfono, y adicionalmente sólo se facturaba la información sobre los números de teléfono que las guías recogieran perfectamente. Ahora, ¿qué ocurre? Pues miren, señorías, las nuevas tarifas se van a 115 más IVA el coste del primer minuto y 50 pesetas cada minuto adicional, y lo más grave es que sólo se puede obtener información sobre un número en cada llamada. Y adicionalmente, ahora sí, a partir de este momento se facturan todas las llamadas, excepto, eso sí, las realizadas desde cabinas, aunque la información no esté recogida en la guía o en las guías telefónicas. Por todo ello, la parte dispositiva de esta proposición no de ley lo que solicita es que se modifique esa orden, la orden de 31 de julio, estableciendo la gratuidad del servicio de información 1003.

La segunda tiene que ver con los servicios telefónicos de interés social. He de advertir que el conjunto de estas iniciativas, las cinco que estoy defendiendo, no se dirigen a un solo operador, fíjense SS.SS. que tienen que ver con todos los operadores, como es lógico, que presten ya o hayan de prestar, esperemos que en un futuro lo más inmediato posible, este tipo de servicios. Pues bien, los de interés social son o resultan esenciales, creo que nadie lo discutirá, para garantizar la salud y seguridad de los ciudadanos.

Hay otros servicios de interés social que contribuyen a una rápida y eficaz prestación de servicios públicos que así evitan la consumación de siniestros que en ocasiones pueden derivar, de no darse esta pronta intervención, en tragedias. Lamentablemente algunas no se pueden evitar, pero nuestros servicios de emergencia sí son capaces de paralizar otras muchas y de obtener un notable éxito en una parte

importante de estas situaciones siniestras a las que hay que atender. La protección, por tanto, de personas y bienes también queda garantizada a través de los mismos, y por supuesto su salud, su salud cuando se produce una emergencia que debe ser rápidamente atendida. He de decirles que la evolución histórica de la entrada en funcionamiento de estos servicios a través del hilo telefónico ha dado origen a un cierto caos de tarificación existente.

Hoy no discutiremos que el servicio telefónico es el más rápido, cómodo y extendido, y por ello no es razonable que existan las situaciones siguientes: servicios por los cuales Telefónica cobra 15 pesetas, 14,96, los 3 minutos, por ejemplo, urgencias de Insalud y Guardia Civil; otros se cobran a una cantidad inferior, a 6,61, bomberos, policía nacional, policía autónoma; otros son gratuitos, bomberos provinciales y policía autonómica; y en fin, tenemos ahora ya o tenemos en ciernes el 112, servicio de emergencia europea, que aún no tiene fijada la tarifa. Por todo ello, lo que propone mi grupo es muy sencillo, la unificación, pero la unificación en atención al interés social de estas actividades, unificación con tarificación gratuita de los servicios de interés social, y describimos cuáles pensamos que en este momento deben ser: urgencias del Insalud, Guardia Civil, bomberos, policía nacional, policía municipal, bomberos provinciales, policía autónoma, servicio de emergencia europeo, y aquellos que fueren así declarados y que deban entrar en el concepto de servicio universal.

La tercera de ellas tiene que ver con el establecimiento de tarifas telefónicas reducidas en días festivos, tanto nacionales como autonómicos y locales. Tiene una clara explicación esta demanda de mi grupo parlamentario, por cierto, demanda masiva, multiplicada hasta el infinito por parte de las asociaciones de consumidores y usuarios, porque se sabe que los días festivos tienen una aplicación reducida, pero sólo los de carácter nacional, y el Gobierno sólo autoriza a que esta consideración se aplique a esas fiestas concretas, las nacionales. Pues bien, nosotros consideramos que no hay motivos, ni de carácter técnico, ni mucho menos político, menos aún social, para que las autonómicas y locales, teniendo en cuenta que los calendarios se establecen con una periodicidad, con una antelación suficiente, y se recogen en boletines oficiales de festivos tanto autonómicos como locales, no debería hoy existir dificultad técnica alguna ni administrativa para aplicar estas tarifas reducidas. Por eso lo que demandamos, a Telefónica y al resto de los operadores es el establecimiento de esta aplicación en los festivos reconocidos oficialmente, tanto nacionales como autonómicos y locales.

La cuarta tiene que ver, señorías, con la aplicación del sistema de tarificación por segundos a las llamadas desde cabinas y también la apertura de este servicio a otros operadores. La orden ya citada de 31 de julio de 1998, nosotros la llamamos comúnmente el TARIFAZO, que tanta protesta ha levantado, especialmente entre los consumidores, por la subida injusta y desproporcionada de las tarifas de carácter local, y las protestas de los usuarios de Internet, porque esta medida dificulta gravemente el desarrollo de la sociedad de la información. Pues bien, es verdad que esta orden ministerial recogió una reivindicación, que era el paso, valga la redundancia, de la tarificación por pasos a la tarificación por segundos, pero excluyó a las cabinas, y nosotros enten-

demostremos que no hay ninguna causa tecnológica que lo justifique.

Sin embargo, no acaban aquí los problemas, bien al contrario. Esta orden ministerial ha suprimido además, en un *totum revolutum*, las tarifas reducidas para las llamadas metropolitanas que se efectúan desde cabinas, es decir aquellas que se realizaban antes de esa orden ministerial desde las diez de la noche hasta las ocho de la mañana, produciendo así una elevación discriminatoria e injustificada del precio de este servicio.

Tengan SS.SS. en cuenta que estas cabinas vienen siendo consideradas como un negocio muy rentable, por eso la segunda parte de nuestra *petitio*, de nuestra petición, es que este servicio se abra a la apertura de la competencia a otros operadores. Esto es difícil de evitar por parte del consumidor en determinadas circunstancias, es decir, no cabe libertad de elección por parte del consumidor, en especial para jóvenes o personas que al encontrarse fuera de su domicilio se encuentren con algún problema, o para llamadas de media o larga distancia de no residentes, turistas o emigrantes. Hoy no puede considerarse, lo ha demostrado así la OCU, la Organización de Consumidores y Usuarios, que haya problemas técnicos para este tipo de tarificación por segundo, pues los aparatos actuales, señorías, son capaces de medir exactamente el tiempo de llamada y, en consecuencia, con una no muy difícil manipulación de orden técnico, deberían poder tarificar por unidad de tiempo medida en segundos. Eso es lo que reivindicamos en esta proposición no de ley.

Por último, una proposición no de ley relativa a la consideración de servicio mínimo de la cuota mensual de abono del servicio telefónico y del *quantum* de inicio de la llamada. He de decir con amplia satisfacción que, debido a que esta iniciativa lleva ya casi tres meses en la Cámara, lo que aquí pedimos ha sido ya puesto en práctica, o se ha anunciado su puesta en práctica por una de las nuevas operadoras de la telefonía, Uni 2. Me explico.

Históricamente las compañías telefónicas han cargado a sus llamadas una tarifa inicial en razón de la conexión, justificado ello por el coste que produce el hecho del inicio del servicio. Sin embargo, hoy, con la elevada mejora de la productividad a causa de las nuevas tecnologías, no parece tan justificado este sobrecoste. Una simple mirada a la situación de nuestros homólogos, o de nuestros competidores, o de los países similares al nuestro de la Unión Europea, abona la iniciativa que presenta el Grupo Socialista, en casi ninguno de ellos se paga una cantidad por inicio del servicio, por el simple hecho de levantar el teléfono y efectuar una llamada. Es lo que Uni 2, la nueva operadora, está ofreciendo a los ciudadanos y consumidores españoles, que no cobrará un *quantum*, una cantidad fija, simplemente por el inicio del concepto de levantar el teléfono y realizar una llamada telefónica.

Lo correcto, por tanto, sería, o bien eliminar ese coste inicial, o bien establecer que esa cantidad descontara de la facturación en segundos de la duración de cada llamada, y circunstancia similar se produce, aunque con un efecto económico muy, muy superior —y desde luego en perjuicio del usuario— con las llamadas cuotas de abono. Aquí existen clientes con bajo consumo, lo que permite a Telefónica garantizar unos ingresos mínimos que compensan los cos-

tes estructurales de las operadoras de telecomunicación, pero que, siendo así, a partir de este momento, a partir de este proceso de liberalización, cada vez tiene esta justificación menos sentido, y además la cuota de abono, señorías, se percibe por períodos adelantados, como forma de garantizar la disminución de morosos, práctica que puede considerarse en parte abusiva y de posición dominante.

Por todo ello, nosotros presentamos la proposición no de ley que pide que se modifique otra vez la citada orden de 31 de julio de 1998 sobre reequilibrio tarifario, para que el coste inicial del servicio de llamadas dé lugar a un servicio equivalente en segundos, de acuerdo con las diversas tarifas establecidas, y determinar también que la cuota de abono mensual se descuenta del importe del servicio consumido y se impida la práctica de percibir la misma por períodos de cobro adelantado. Es decir, que no tendríamos inconveniente en que la cuota de abono mensual se entendiera como precio mínimo, por tanto esto no va a afectar gravemente a la cuenta de resultados de la compañía Telefónica, porque todo usuario que utilice estos servicios tendrá que pagar la cantidad mínima, pero eso sí, esa cantidad de abono mensual ha de dar lugar al descuento en la factura del consumo telefónico de los dos meses contemplados.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): A estas proposiciones no de ley se han presentado dos enmiendas por parte del Grupo Parlamentario Popular, y están relacionadas con las consignadas con el número 9, relativa a la gratuidad de los servicios telefónicos de interés social, y la número 11, relativa a la aplicación del sistema de tarificación por segundos en las llamadas desde cabinas y apertura de este servicio a otros operadores en competencia.

Para su defensa, y para fijar posición respecto al conjunto de las iniciativas, tiene la palabra doña Ana Mato.

La señora **MATO ADROVER**: En primer lugar, agradecerle al señor Caldera el que por una vez en esta Cámara le he oído decir que es positivo el proceso de liberalización de las telecomunicaciones para los ciudadanos, porque es cierto que es un proceso positivo, y me alegra escuchárselo, aunque luego haya dicho que el proceso en España no está siendo positivo. Me alegra escuchárselo porque el señor Borrell ha tenido mucho tiempo para decirlo y no lo considero oportuno, porque estimé que no sería tan positivo, tanto es así que se acogió a la moratoria que teníamos. Por tanto, hasta el año 2003, si hubieran ustedes seguido gobernando, no tendríamos la liberalización de las telecomunicaciones, o sea, con 5 años de anticipación a su propuesta, a la propuesta del señor Borrell, nosotros tenemos liberalización de las telecomunicaciones en España.

Y aprovecho para decirle que buena parte de sus proposiciones no de ley están basadas, y se lo he comentado antes, pero usted ha reincidido en leer las cifras, ha reincidido en leer el texto exacto de sus proposiciones; están basadas, repito, en hechos que, no es que no sean reales, es que son absolutamente falsos, como voy a tener oportunidad de demostrar en esta breve intervención y en las enmiendas que voy a presentar.

El día 1 de diciembre de 1998 celebramos todos los que tenemos interés en que haya competencia, todos los que

creemos que la competencia siempre ofrece mejores servicios, mejores precios, y es buena para los usuarios; celebramos, insisto, la liberalización de las telecomunicaciones en España. En ese mismo día, el comisario Van Miert estuvo en España, y me refiero a eso porque usted dice que estamos entre los países que están a la cola de Europa en materia de liberalización, estamos a la cola de Europa porque hemos liberalizado más tarde, eso sí, lo hemos liberalizado en dos años, y el comisario Van Miert reconoció, decía, que había sido una apuesta muy importante del Gobierno español el renunciar a la moratoria completa e intentar llegar a la liberalización en el año 1998, como así ha sido. Es más, él insistía: Creíamos que ustedes no lo iban a conseguir, pero lo han conseguido, y lo han conseguido bien, por lo cual nos felicitamos todos los europeos en este momento. Estas palabras no son mías, no son textuales tampoco, pero son del comisario Van Miert el día que se celebró la liberalización de las telecomunicaciones, que fue el día 1 de diciembre de 1998.

La liberalización de las telecomunicaciones, como ustedes saben, permite que no solamente opere Telefónica, que era el operador público, el monopolio que hemos tenido hasta hace exactamente dos años y medio, sino que operen otros muchos operadores. En este momento en España están operando Retevisión y Lince —Uni-2, como decía el señor Caldera— que ya está ofreciendo condiciones más ventajosas, unas condiciones que harán sin ninguna duda que los otros operadores tengan que rebajar tarifas, tengan que renunciar a algunos ingresos y, por tanto, mejorarán los precios para los ciudadanos, porque eso es la competencia, esa es la esencia de la competencia: se ofrecen servicios, unos los mejoran, otros los ofrecen nuevos, otros mejor calidad y otros mejores precios; el ciudadano compara y elige lo que cree más conveniente. Eso lo tenemos ahora y no lo teníamos hace tres años. Señorías, yo creo que es bueno que el Grupo Socialista también reconozca lo que ha significado la liberalización.

Ahora bien, entramos en las proposiciones, que son proposiciones en este caso, como he dicho al principio, que no tienen ningún sentido, porque yo entiendo que se busque justificación para presentar unas proposiciones, entiendo que se justifique y creo que deberían estar basadas en datos reales. Entiendo que cuando uno hace una exposición dialéctica utilice datos que no son comparables entre sí y que pueden llevar a algunas dudas, pero lo que no entiendo, no puedo comprender y no comparto, es que se utilicen datos que son falsos para justificar la necesidad de una proposición no de ley.

Y entro directamente a la proposición no de ley del número del servicio de información 1003 que presentan. En la exposición de motivos dice el Grupo Parlamentario Socialista: La Orden Ministerial de 31 de julio sobre equilibrio tarifario (orden ministerial que tengo aquí y que está publicada en el BOE del 7 de agosto, por tanto todos los señores diputados lo pueden justificar) ha multiplicado el precio de este servicio —del 1003 se refiere— a los usuarios. Antes de la entrada en vigor el precio de la llamada ascendía a 45,6 pesetas más IVA, pudiendo solicitar información sobre dos números, en eso tiene usted razón, señor Caldera. Y después dice: Las nuevas tarifas elevan a 115 pesetas más IVA el coste del primer minuto y 50 pese-

tas cada minuto adicional. Pues bien, si nos vamos a la orden a la que hace referencia, a la orden tarifaria, se lo puedo explicar: los cambios introducidos no son respecto a los números, a la cantidad que se cobra, sino a la terminología, se traduce el precio de unidades de tarificación a pesetas/llamada, pero al final, si usted lee, son 8 unidades de tarificación, a 5,7 pesetas, se traduce en 45,6 pesetas.

Servicios especiales, artículo 9.1. Servicios de información. Información, conceptos. Número 1003, pesetas por llamada, 45,6; asterisco uno y asterisco dos. Asterisco uno: de aplicación en todos los casos excepto cuando las llamadas sean efectuadas desde cabinas, que serán gratuitas. Asterisco dos: se computarán a razón de una consulta por llamada. Ni se habla de tiempo ni se habla de 115 pesetas, se habla de 45,6 pesetas. Esto está recogido en la orden ministerial publicada en el BOE de 7 de agosto de 1998. Y además le diré que esta tarifa de 45,6 pesetas, a la que usted hace referencia como que es la que se ha multiplicado —pero que no se ha multiplicado, como le acabo de demostrar— es la tarifa que permanece invariable desde el año 1994.

En cualquier caso, también le digo que Telefónica presta, como es su obligación —porque además así se ha recogido en la Ley General de Telecomunicación—, el servicio gratuito de guía telefónica, y la gratuidad en las cabinas es precisamente porque no se puede disponer en ellas de las guías telefónicas, por tanto, si un señor tiene en su casa la guía telefónica que le facilita todos los números de información gratuitamente, porque las guías se facilitan gratuitamente, pues se supone que puede pagar un precio asequible si quiere no utilizar la guía telefónica. En las cabinas, sin embargo, donde no tiene otra opción, porque no puede ser gratuito ya que no tiene la guía disponible, se le ofrecen las llamadas gratuitas. El precio de este servicio está sensiblemente por debajo del de otros países de nuestro entorno, como pueden ser Italia, Francia, Reino Unido, Holanda, y de todo esto tengo los datos a su disposición.

La Ley General de Telecomunicaciones obliga a que este servicio se preste a un precio asequible, y eso está garantizado en la ley, pero yo, si usted quiere, le puedo presentar una enmienda en la que diríamos: Se insta al Gobierno a adoptar las medidas oportunas para que las llamadas al 1003 se rijan por el principio de precio asequible. Creo que no hace ninguna falta, porque el precio asequible es el que rige todos los servicios, el servicio universal de telecomunicaciones, y el servicio de información sería uno de ellos. Por tanto, si usted quiere, lo podemos poner que sea el principio de precio asequible, pero en cualquier caso creo que eso ya está recogido y no haría ninguna falta.

En la segunda proposición, y no sé si voy bien por el orden, ruego me disculpen, hablaríamos del sistema de tarificación por segundos en las llamadas desde cabinas y apertura de este servicio a otros operadores en competencia. Decía el señor Caldera que había dos puntos: en primer lugar, que había que tarificar las llamadas en las cabinas que se hiciera por segundos, también es verdad que pide un horario reducido, y en segundo lugar, que se abriera a la competencia.

El punto 2 de la proposición, y ahí seguimos con la falta de rigor o la mala fe, dice: Instar al Gobierno a permitir la prestación de este servicio por parte de otros operadores.

Señorías, desde el día 1 de diciembre de 1998 —es verdad que esta proposición se ha presentado antes, por tanto eso puede ser una excusa, pero es que usted lo ha mantenido hoy— están liberalizadas las cabinas. El Gobierno ha impulsado la liberalización total de las telecomunicaciones. Estamos en otra etapa diferente, aunque sus esquemas anticuados no les permitan hacerse a la idea de ello, y en la actualidad, cualquier operador de telecomunicaciones con habilitación para prestar servicio telefónico fijo, puede prestar telefonía de uso público. De hecho, en el País Vasco ya hay cabinas en competencia con las cabinas de Telefónica.

En cuanto al punto 1.º, la orden ministerial establece un período transitorio para la tarificación por segundos en las cabinas. La orden ministerial no ha dicho que aquí manos libres, Telefónica deja las cabinas para toda la vida y tarifica por pasos en vez de por segundos. Esto no es así. Las cabinas telefónicas, que le recuerdo que son 65.000 en estos momentos las que existen en España, no están tecnológicamente preparadas para tarificar por segundos. Es verdad que tienen información de la duración real, eso ya existe, en estos momentos la duración real sí existe, pero no están metidos los segundos, el precio de cada uno de los segundos en cada uno de los sitios, en cada uno de los horarios, al tipo de comunicación que se realiza en cada una de las cabinas. Por tanto, habría que meter un aparato, que se llama un aparato de tarificación, si no me equivoco, que tiene que sustituir a las cabinas actuales. Quiere eso decir que hay que sustituir 65.000 cabinas telefónicas. ¿Que hay que hacerlo? Sin ninguna duda, y por eso el Gobierno, en la orden ministerial, ha dado un período transitorio de 3 años, que probablemente será menor. ¿Y por qué será menor? Por lo que usted dice, porque en cuanto empieza a haber cabinas, que es el punto 2 en el que usted instaba al Gobierno a que haya otras cabinas de otra compañía, ya pondrán el sistema nuevo, y por tanto Telefónica se precipitará a mejorar o a modificar las cabinas telefónicas actuales para permitir que se cobre lo antes posible por segundos. De todas formas, hemos presentado una enmienda en la que pedimos —ustedes ya la conocen— que lo antes posible, cuando sea técnicamente posible, si puede ser antes de los 3 años, se lleven a cabo las modificaciones necesarias para que se cobre por segundos en las cabinas telefónicas.

Gratuidad de los servicios telefónicos de interés social. Parece una práctica habitual en ésta, y yo creo que es que no las han pensado ustedes mucho o solamente su obsesión por atacar a Telefónica les ha llevado a presentar unas proposiciones sin haber leído muy a fondo el contenido de las mismas simplemente por presentar una batería de ellas, y no digo en favor de los usuarios, porque no lo son, en favor de los usuarios es que ustedes apoyaran la competencia y apoyaran a la propia compañía Telefónica, que es una compañía importante que tiene que competir, no sólo con las españolas que el Gobierno ha posibilitado que estén hoy en marcha, sino con las que van a venir de fuera, de otros países, que a partir del 1 de diciembre pueden entrar en las demarcaciones a competir también con Telefónica. Por tanto, Telefónica, que además es una compañía que, como usted sabe, tiene muchísimos trabajadores y que además más de un millón de españoles son accionistas de ella, yo

creo que es una empresa que no convendría o no deberíamos atacar y tratar de perjudicar, sino todo lo contrario, deberíamos tratar de defender por ser una empresa eminentemente española.

En cuanto a lo que decía, gratuidad de los servicios de interés social, utilizan ustedes en la exposición de motivos unos datos que por lo menos no son muy rigurosos; los precios que facilita dice que son precios BOE, no son precios BOE porque ustedes han incluido el IVA. Los precios para el 061 y 062 que ustedes mencionan son los que corresponden al horario de hora punta, no facilitan ustedes que también hay horario de hora reducida. Y por empezar por el final, las llamadas al servicio de emergencia europeo. Usted dice: las llamadas al servicio de emergencia europeo 112 todavía, no sé cómo ha dicho usted, me parece que ha dicho que no tienen todavía fijada tarifa. Pues sí, señorías, las llamadas al servicio europeo de emergencia 112 son ya gratuitas para el usuario en todas las comunidades autónomas en las que se está prestando ese servicio y son la vía directa de acceso para solicitar cualquier servicio de emergencia.

La Ley General de Telecomunicaciones, que ustedes pretenden obviar pero que es una ley que garantiza una serie de derechos, muchos de ellos, el 90 por ciento, relativos al servicio telefónico, encamina las llamadas a los servicios de emergencia, dice que las llamadas a los servicios de emergencia será a cargo de los operadores y que inicialmente esta obligación se impondrá a los operadores respecto a las llamadas dirigidas al número 112 de atención de urgencias.

El número único de llamadas de urgencia, el 112, tiene como finalidad el poder acceder, en cualquier país de la Unión Europea, a todos los servicios de urgencias (sanitarias —que usted hacía referencia—, incendios, salvamento, seguridad ciudadana y protección civil) de cualquier Administración de forma gratuita y con un número fácilmente memorizable, como es el número 112. El acceso a este servicio, señoría, y le ruego tome nota, está regulado en España mediante el Real Decreto 903/1997, está en funcionamiento en la mayor parte de las comunidades autónomas y en el resto está en proceso de implantación. Además, son gratuitas también las llamadas a los bomberos, a la policía y al servicio de emergencia provincial.

Yo entiendo su preocupación, porque la comparto, por que los ciudadanos puedan evitar situaciones de emergencia, situaciones no deseables, y sea de la mejor manera posible y a precio gratuito. En cualquier caso, yo creo que con el número de urgencia 112 y con estos números que son gratuitos tiene facilitado su acceso, pero aun así hemos presentado una enmienda, que ya está previsto también, como le digo, en la Ley General de Telecomunicaciones y en el desarrollo de la misma, en los reglamentos, en la que pedimos que los servicios obligatorios que tiene previsto acometer el Gobierno en los próximos meses, y en base a los estudios pertinentes, determine qué números de servicios deben de ser gratuitos para los usuarios.

La tercera proposición se refiere a tarifas reducidas en días festivos nacionales, autonómicos y locales. Dice usted que no hay ningún motivo técnico para que no haya tarifas, pues bien, tiene un error, y lo voy a destacar, más que nada para que se vea lo poco estudiadas que han sido las propo-

siciones no de ley. Usted dice en la exposición de motivos, aunque no lo ha dicho en su intervención: la tarifa reducida para los días festivos sólo está autorizada a las llamadas de carácter nacional. No es así, es incorrecto, porque la tarifa reducida es a todo tipo de llamadas. Es verdad que sólo en las fiestas nacionales, pero no es sólo para las llamadas nacionales, sino para todo tipo de llamadas: las locales, las no locales, las provinciales y las internacionales.

En cualquier caso dice: No hay motivos técnicos. Pero le diré que existen en España 8.097, según el censo de 1996, que a lo mejor es un dato un poco anticuado, 8.097 municipios en toda España. Establecer la tarifa local yo creo que sí es una complicación en la gestión, porque las fiestas de más de 8.000 municipios no creo que sea tan fácil como usted plantea el llevarlas. Además, hay una imposibilidad técnica, que la red de división territorial de Telefónica no se ajusta a la red de división administrativa, existen algunos núcleos de población que tienen una dependencia de Telefónica distinta, y es más, hay algunas redes telefónicas que valen para 2 ó 3 municipios al mismo tiempo; por tanto, sí que hay complicaciones técnicas, y muy graves. Es verdad que se publican las fechas, pero saber los días festivos todos los años de 8.097 municipios y ajustarlos sin que haya ninguna complicación técnica, es difícil de pensar. Ahí le recuerdo que estamos en etapa de competencia, ya hay algunos operadores que en comunidades autónomas están dando tarifas especiales, no solamente porque sean días festivos, pero también porque son días festivos en las comunidades autónomas, y sin duda lo harán para fiestas locales en algunos determinados sitios. Por tanto, señorías, yo creo que esa posibilidad también habría que dejarla en manos de la competencia.

Y la última proposición dice: Consideración de servicio mínimo de la cuota mensual de abono y del *quantum* de inicio de la llamada.

En primer lugar, y como ya he señalado respecto a todas las demás proposiciones —la verdad es que parece que me estoy poniendo un poco pesada pero las cosas son así—, dice en su exposición de motivos, que tampoco es correcta, que los principales operadores no tienen una cantidad al inicio de las llamadas. Pues es una práctica usual de los operadores de telecomunicaciones europeos, y lo hacen así France Telecom, British Telecom, Telecom Italia, Portugal Telecom, que facturan una cantidad al inicio de las llamadas. La propuesta que ustedes realizan de ofrecer segundos de conversación asociados al *quantum* ya existe en las llamadas metropolitanas en España. Las llamadas que más se utilizan por los usuarios residenciales, por tanto las que usted ha considerado conveniente que tengan un tratamiento especial, disfrutan de un coste inicial que incluye 160 segundos de conversación.

Y respecto de la cuota de abono, tiene usted razón que existe una cuota de acceso, hay unos servicios que se ofrecen directamente al ciudadano, sin perjuicio de que realice o no realice llamadas, que esos son los que se cuotan. Eso viene del déficit de acceso de Telefónica, déficit de acceso que hay que solucionar y que se está haciendo con el reequilibrio tarifario. Reequilibrio tarifario que ustedes iniciaron, lo que pasa es que cuando ustedes lo iniciaron, en su época, la factura media del usuario al final subía, del año 1991 al 1995, un 12,71 por ciento, y cuando nosotros lo

estamos tratando de completar hay más reequilibrio tarifario, porque además obliga la Unión Europea y es imprescindible para que exista competencia en todos los ámbitos porque si no, como las tarifas son artificialmente bajas en telefonía local, nunca tendríamos competencia, y el ciudadano nunca tendría mejores servicios en telefonía local. La bajada de la factura media mensual, digo la bajada en vez de la subida, de la factura media en la etapa del Gobierno del Partido Popular ha sido una bajada de 4,23. Ustedes subieron una media de 12,71, nosotros hemos bajado un 4,23, a pesar de la subida para lograr el reequilibrio, que sin duda ha sido una subida que ojalá no hubiera habido que hacerla, pero que era imprescindible para que hoy tengamos la competencia que tenemos y mañana tengamos la competencia que vamos a tener también en telefonía local. Por tanto, señorías, tampoco podemos aceptar esta proposición.

El pago por adelantado se corresponde a una práctica habitual en todos los arrendamientos de servicio. Ahí también le digo que la competencia que hemos logrado, que ya existe y que usted ha reconocido es buena, va a solucionar ese problema, porque ya hay fórmulas, mejores prácticas comerciales, utilización distinta, tarifas distintas, que permitirán al usuario sin ninguna duda mejorar los servicios.

Y ya finalizo, señorías, si de verdad lo que ustedes quieren es defender el interés de los usuarios, yo creo que lo que tienen que hacer es defender a la competencia, intentar que haya competencia leal, apoyar las instituciones que defienden y no atacar a una empresa de telecomunicaciones, como es Telefónica, que es una empresa importante y que además está haciendo un esfuerzo muy importante también, y valga la redundancia, porque ha pasado de una etapa de monopolio público en 2 años a una etapa de liberalización total de las telecomunicaciones, lo cual es un paso muy importante para una empresa que lo está haciendo de la mejor manera posible. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir. **(Pausa.)** Por el Grupo Mixto, por Nueva Izquierda, el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: De manera muy breve voy a intervenir para fijar la posición de Nueva Izquierda-Iniciativa per Catalunya favorable a las proposiciones no de ley que plantea el Grupo Socialista. Entendemos que tienen un denominador común que para nosotros sería ya suficiente para apoyar, y es el deseo de asegurar, de garantizar los derechos de los usuarios, y no es tampoco casualidad que estas iniciativas se inscriban en demandas, como ya resaltaba el señor Caldera, diversas de asociaciones de usuarios y consumidores.

Entendemos, y ha sido una línea permanente de nuestro grupo, que la comunicación telefónica, en este caso no es un capricho, sino que es una necesidad básica en nuestra sociedad. Por tanto, contemplar los servicios telefónicos sólo como ocasión de negocio es egoísta y podríamos decir que antidemocrático, ya que el acceso a teléfonos y sus diversas aplicaciones no puede convertirse de ninguna manera en ocasión de desigualdad, ni desigualdad para las empresas, ni para los usuarios individuales o para uso fami-

liar, y desde luego mucho menos para aquellas situaciones de emergencia, o que se requiere información, o para personas con problemas, etcétera. Desde ese punto de vista, la liberalización, en confrontación con lo que opinan otros grupos, para nosotros no es la panacea. No es que digamos que deba ser rechazada por principio, pero no asegura por sí misma esa benéfica situación social que algunos defienden.

Por todo ello entendemos que son razonables estas propuestas. Es cierto que afectan a todos los operadores, pero no cabe duda que sin la voracidad de Telefónica, consentida, a nuestro modo de ver, en muchos casos por razones de amistad política del Gobierno, quizás no fueran necesarias. Con estas proposiciones desde luego no se resuelven todos los problemas, pero sí afectan a elementos particulares de gran interés público. Por todo ello reitero que Nueva Izquierda-Iniciativa per Catalunya las votará favorablemente.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Intervengo para manifestar nuestra posición favorable ante las distintas proposiciones no de ley que presenta el Grupo Socialista en esta Comisión. Entendemos que las distintas proposiciones ayudan a mejorar el servicio de la telefonía fija para facilitar a los usuarios este servicio.

Tengo que recordar que, a la vista de las palabras de la señora Mato, me da la ligera impresión de que parece ser que los usuarios de la telefonía fija están muy contentos con los servicios que prestan las distintas compañías y que no hay nada que mejorar en absoluto. Yo quiero recordarle a la señora Mato que el año pasado, en abril de 1997, ya discutimos sobre estos asuntos en un Pleno del Congreso de los Diputados y la señora Mato se opuso a todas las medidas que el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida propuso en ese momento.

Nosotros intentamos, ante la Orden Ministerial de 18 de marzo de 1997, tratar de evitar que el Gobierno tomara decisiones que creíamos que eran lesivas para los usuarios de la telefonía, y también proponíamos en aquella ocasión alguna de las medidas que se contienen en las proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Socialista hoy en este acto. Debo recordar que la Orden Ministerial de 18 de marzo empeoraba la situación de los usuarios de la telefonía, y que unido también a que la Orden Ministerial de 31/7/1998 vuelve a reincidir en los aspectos negativos de este servicio que debiera ser básico para todos los ciudadanos.

En este sentido, quiero recordar que entonces, en el año 1997, nuestro grupo proponía el eliminar aquellas subidas, que luego se han materializado, en cuanto a las llamadas metropolitanas, que es la llamada más usual y la que más encarece el uso del teléfono. El Gobierno dio luz verde a esta subida y hoy se está aplicando.

También nosotros decíamos que no era lógico aquella subida que se proponía de la cuota del servicio de alquiler, se ha subido 200 pesetas la utilización de este servicio, y de alguna manera decíamos que la cuota de conexión que tiene, es decir, cuando una persona quiere darse de alta en

el servicio de telefonía paga una cuota de conexión, a nosotros nos parecía que se estaban utilizando valores exagerados y que habría que equiparar la conexión a los valores medios europeos, cosa que lógicamente no se ha hecho. Tenemos unas cuotas de conexión de las más altas de nuestro entorno europeo y en esa situación estamos.

Igualmente decíamos que habría que eliminar la cuota inicial que se aplica por el mero hecho de establecer una comunicación, es decir, el que se contabilice un paso solamente por establecer una comunicación. Eso no se ha hecho por parte del Gobierno, pero sí por parte de alguna compañía privada que ya está proponiendo eliminar esa cuota de establecimiento de llamada, cosa que es, por otra parte, totalmente justa, pero insisto en que esta medida ha sido realizada por una compañía privada sin que el Gobierno haya tratado de incidir para evitar esta injusticia que es el cobrar solamente por descolgar el teléfono.

Nosotros decíamos en aquel momento que habría que propiciar un nuevo sistema de tarificación para que la unidad pasara de minuto a segundo, cosa que están haciendo las compañías pero que en aquel momento el Gobierno y el Partido Popular rechazó. Hoy la realidad nos demuestra que nuestro grupo tenía razón en este planteamiento porque ya se está realizando, con la excepción de las cabinas telefónicas.

Por tanto, lo que quiero en definitiva manifestar es que a veces la oposición tenemos razón en nuestros planteamientos pero que nuestras razones no son atendidas por el grupo que gobierna.

He leído las transacciones que presenta el Grupo Popular a las proposiciones del Grupo Socialista, y la verdad es que entiendo que no suponen ningún tipo de avance, porque instar al Gobierno a que tome medidas para que en las cabinas telefónicas se aplique el sistema de tarificación por segundos a mí me parece totalmente insuficiente, teniendo en cuenta que las cabinas telefónicas siguen siendo unas máquinas que no se han dotado todavía con la tecnología suficiente para que devuelvan el importe de la llamada no consumida, es decir, que cuando se mete 100 pesetas y consumas 30, que esa cabina te devuelva las 70 restantes pesetas. Por parte de organizaciones de consumidores hay algunos estudios realizados al respecto que dicen que el 30 por ciento del ingreso de las cabinas telefónicas se produce de esta manera poco adecuada, es decir, que se quedan con el cambio del usuario. Nosotros no entendemos cómo en esta era de la tecnología todavía las compañías y el propio Gobierno no ampara al usuario en este sentido, es decir, no vemos ninguna razón objetiva para que las cabinas telefónicas no devuelvan los cambios, teniendo en cuenta que hay otro tipo de máquinas que ofrecen productos que sí revierten esas cantidades.

Creemos que no hay ninguna voluntad de avanzar en este sentido, esperamos que el Partido Popular deje de ser un fiel servidor de las compañías telefónicas para ser un servidor de la ciudadanía, que es lo que yo creo que es el servicio público que aquí deberíamos de prestar todos, y por nuestra parte vamos a presentar, si se nos admite por parte del grupo proponente, una enmienda *in voce* a la proposición no de ley 1.232, que es la que trata sobre la aplicación del sistema de tarificación por segundos de las llamadas desde las cabinas telefónicas.

Nosotros proponemos incluir un tercer punto que diría lo siguiente: Aplicar la tecnología existente para dotar a los teléfonos de uso público, en especial a las cabinas telefónicas, de sistemas que permitan la devolución en metálico del dinero introducido en las mismas para hacer uso del servicio no consumido por el cliente y de sistemas que permitan llamadas gratuitas para los usuarios de teléfonos de urgencia y de consulta de guía telefónica.

Esperamos que esta enmienda de adición o de inclusión de un punto tercero en la proposición no de ley del Grupo Socialista sea admitida, porque consideramos que complementa los dos puntos propuestos por el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Le voy a dar ahora la palabra al señor Caldera, del Grupo Socialista, para que establezca su postura.

Desde el momento en que vamos a votar por separado cada una de las proposiciones no de ley, yo le rogaría al señor Caldera que dejara muy clara a esta Presidencia cuál es la posición en cada una de las proposiciones no de ley para saber luego qué vamos a votar.

Tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN:** Tengo urgencia en intervenir porque me tengo que marchar a otra Comisión. Acepto las enmiendas defendidas por Izquierda Unida, las enmiendas *in voce* que acaba de explicar el señor Fernández, pero no puedo admitir las del Grupo Parlamentario Popular. Si me permite medio minuto, quiero remarcar algunas de las tesis que he defendido en mi intervención. Que la liberalización es positiva, ¿a quién le cabe la más mínima duda? ¿Cómo que el Grupo Parlamentario Socialista no lo ha reconocido siempre? Otra cosa es que este proceso de liberalización, por el comportamiento del Gobierno, como han indicado los representantes del Partido Democrático de Nueva Izquierda y de Izquierda Unida, está suponiendo un claro mecanismo de protección a la compañía dominante, Telefónica, contra la que no tenemos absolutamente nada; es una gran compañía, con una importantísima proyección internacional y una fuerte presencia en el mercado local. Estamos, por lo tanto, a favor de la compañía Telefónica, tan a favor que nosotros quisimos que se mantuviera un cierto control por parte del sector público, cosa que no ha hecho el Partido Popular.

Ya que habla de la liberalización, debería haberse recorrido el día 1 de diciembre todas las cadenas de radio y todos los medios de comunicación donde se preguntaba a los ciudadanos españoles en qué se había manifestado en su situación personal este proceso de liberalización. Y aquí, no es que no hayan bajado las tarifas, es que han subido. Quizá la señora Mato se dedique todas las semanas a llamar a Nueva York, pero la mayor parte de los ciudadanos españoles llaman a convecinos, a amigos que viven en su propio municipio, y ahí ha habido una subida injusta y desproporcionada de las tarifas telefónicas. Aquí, en términos reales, el proceso de liberalización de la competencia ha provocado que los españoles de a pie, es decir la inmensa mayoría, pagamos más por el servicio telefónico, y lo que queremos es corregir este hecho. ¿Que en determinadas comunidades autónomas se está poniendo en marcha alguna petición contenida en las proposiciones no de ley?

Claro, justamente donde no depende de la voluntad del Gobierno de la nación, donde el Gobierno de la nación no tiene competencia alguna. Por eso queremos que se extienda al resto de las mismas.

Por último, acabo porque me tengo que marchar, señor presidente, diciendo lo siguiente: aquí venimos a hablar de derechos de usuarios y consumidores, de política, no venimos a afilar el lápiz ni a leer un papel que nos hacen en la compañía Telefónica intentando sacar el hilito de algún pequeño dato que pueda estar equivocado. Se nota el comportamiento del Grupo Popular porque, sabiendo que le va a ser muy difícil justificar su voto en contra de estas iniciativas, procura acercarse sinuosamente con enmiendas transaccionales que no comprometen a nada ni garantizan los derechos de los consumidores. Por lo tanto no acepto ninguna de sus enmiendas.

— **SOBRE LA REALIZACIÓN DE LAS VÍAS DE SERVICIO DE MADRIGALEJO DEL MONTE (BURGOS) EN LA CARRETERA N-I. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001175.)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos ahora a tratar la última proposición no de ley, aunque cuando se vote lo será en el orden que estaba establecido en el orden del día. Se trata de la número 4, sobre la realización de las vías de servicio en Madrigalejo del Monte (Burgos), en la carretera N-I, de la que es autor el Grupo Socialista del Congreso. Tiene la palabra para su defensa el señor Simón de la Torre.

El señor **SIMÓN DE LA TORRE:** La población de Madrigalejo del Monte, situada a unos 24 kilómetros de la ciudad de Burgos, en una planicie que facilita enormemente cualquier vía de comunicación, encuentra en este momento paralizado su posible desarrollo industrial, por lo que parece, bien dejadez o un estricto cumplimiento de unas normas del Ministerio de Fomento. Desde hace unos años la Corporación local ha instado a la Administración central, por distintos conductos y repetidas veces, del necesario permiso para adecuar la vía de acceso desde la carretera N-I al polígono industrial que el Ayuntamiento está desarrollando.

Dada la ubicación geográfica de Madrigalejo así como su topografía, parece evidente que es un lugar de fácil desarrollo industrial. Las dos condiciones son fácilmente comprobables por las peticiones que en estos momentos tienen para situarse allá 8 empresas, con una inversión superior a los 500 millones de pesetas y la creación de 20 puestos de trabajo para una población de 185 habitantes. Algunas de estas empresas ya están instaladas provisionalmente, mientras otras están a la espera de salvar la necesidad del acceso directo a la carretera N-I. Es tal el interés de las empresas de ubicarse y la facilidad de la adecuación de ese acceso que las mismas han comprometido y se siguen comprometiendo, junto con el Ayuntamiento, a sufragar todos los gastos de ejecución del vial. No parece lógico, por tanto, que la Administración siga esgrimiendo razones tales como que en un futuro más o menos lejano pudiese marcarse un precedente para otros lugares cercanos, porque si así fuera se

estaría demostrando que la falta de ubicación de empresas en esta zona era esencialmente debido a una ausencia de adecuación técnica de las vías de acceso a la vía principal. En un momento como el actual en el que se pretende favorecer al máximo la instalación de industrias con la consiguiente creación de puestos de trabajo, no es lógico que la Administración, cuyo principal deber sería el de impulsar esta creación, alegue otras razones de carácter técnico y de respeto a determinadas normas que debieran ser tenidas en cuenta esencialmente para favorecer el desarrollo de las zonas por las cuales circula la vía principal y no para impedirlo. Por dicha razón es por lo que mi grupo presenta la proposición no de ley que el presidente ha mencionado, esperando el respaldo de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda de sustitución por el Grupo Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Marín.

El señor **MARÍN IZQUIERDO**: Intervengo en esta Comisión, en representación del Grupo Parlamentario Popular, para defender la enmienda presentada por nuestro grupo respecto a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre vías de servicio Madrigalejo del Monte carretera N-I, punto kilométrico 212.

Nuestro grupo ha estudiado con interés la exposición de motivos que acompaña esta proposición no de ley y debemos manifestar que tenemos el mismo interés en facilitar a los ayuntamientos —en este caso al de Madrigalejo del Monte— el desarrollo local y, por supuesto, el desarrollo industrial, todo ello dentro de la normativa vigente que no puede ser alterada a libre albedrío. Entendemos que la única solución posible para llevar adelante esta proposición es, aparte de cumplir con la normativa vigente, la tramitación de un expediente de modificación del ramal de enlace que existe en la actualidad, máxime considerando que hoy día dicho ramal no reúne las condiciones previstas en la orden ministerial de 16 de diciembre y la norma de trazados, y que los tráficos que se generen a partir de ese nuevo enlace que se pretende van a ser mayores y los servicios que solicite su entorno muchos más; el tráfico sería mucho mayor, por lo que debe hacerse con unas normas de seguridad suficientemente rentables para realizarlos con toda claridad.

Nuestro grupo considera que este enlace que se pretende en la localidad de Madrigalejo del Monte tendría que concretar la distancia entre el final del carril de deceleración y la primera intersección. Son normativas sobre seguridad vial que no se pueden eludir. Para ello, el carril de deceleración diseñado conforme a los criterios contenidos en la norma de trazado de aplicación debería respetar también el tramo de longitud no inferior a 250 metros unidireccional y exento de accesos, así como la intersección correspondiente al primer acceso que supondría el final del ramal del enlace modificado, cumpliendo además las especificaciones técnicas establecidas de distancias, enlaces próximos, anchos, firmes, drenajes, señalización, etcétera. Partiendo de este punto se realizarían el resto de conexiones con la carretera local Burgos-V-1411, que también se vería afectada, así como la red de caminos agrícolas que existe alrededor.

Además este tipo de obras, como bien conocemos, son competencia exclusiva del Ministerio de Fomento, sin per-

juicio —dado que se ofrece la financiación por parte del ayuntamiento y de las propias empresas— de lo dispuesto en la sección 3.<sup>a</sup> del capítulo I de la Ley de carreteras sobre financiación. También es potestad del Ministerio la de establecer con carácter obligatorio los lugares y condiciones en que los accesos puedan construirse. Debe considerarse, por otra parte, que los colindantes —el representante del Partido Socialista ha hecho referencia a ello— pueden sentirse afectados, lo cual provocaría una demanda interminable de variación respecto al acceso a las autovías donde la Administración debe primar en un tratamiento bastante serio y restringido.

Mi grupo, en la voluntad de favorecer, como he dicho antes, el desarrollo local del municipio, y por supuesto de su polígono industrial, propone una enmienda —que ya es conocida por el Grupo Socialista y cuyo texto literal la Mesa ya tiene en su poder— que espero sea aceptada por el grupo proponente y el resto de los grupos a fin de dar solución a las demandas planteadas por el Ayuntamiento de Madrigalejo del Monte.

El señor **PRESIDENTE**: No estando ningún otro grupo para poder intervenir, el señor Simón de la Torre tiene la palabra para manifestarse sobre la enmienda defendida.

El señor **SIMÓN DE LA TORRE**: Vamos a aceptar la enmienda porque lo que aquí nos impulsa en esta proposición no de ley es la voluntad de solventar un problema del Ayuntamiento de Madrigalejo del Monte y su entorno. Es un texto que facilita algo que se podía haber hecho hace tiempo y que por la voluntad del Ministerio no ha sido posible, por lo cual lo aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Culminado el debate de las proposiciones no de ley y establecida por la Mesa y portavoces la una y media como hora de votación, se suspende la sesión de la Comisión hasta entonces en que procederemos a votar las proposiciones no de ley.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la Comisión y vamos a proceder a votar las proposiciones no de ley.

La primera proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre medidas para evitar los problemas ocasionados por la situación de la presa de Marmolejo (Jaén) en dicha zona, especialmente con ocasión de las lluvias.

El grupo parlamentario ha aceptado las enmiendas presentadas por el Grupo Socialista y así la vamos a votar.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La segunda proposición no de ley es sobre la situación del transporte ferroviario en Andalucía, presentada también por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y aceptadas las enmiendas socialistas, incluida una *in voce*.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La tercera proposición no de ley es sobre la entrada en funcionamiento del denominado Puerto Seco de Madrid, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que ha aceptado una enmienda socialista de adición de un segundo punto.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 38; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La número 4, presentada por el Grupo Socialista, sobre realización de las vías de servicio en Madrigalejo del Monte (Burgos) en la carretera N-I. Ha sido presentada una enmienda de sustitución del Grupo Popular aceptada por el grupo proponente.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

La número 5, del Grupo Socialista, relativa a la construcción de la línea férrea Gandía-Denia. **(El señor Chiquillo Barber pide la palabra.)**

Señor Chiquillo.

El señor **CHIQUILLO BARBER**: Señor presidente, en primer lugar para comunicar que en esta votación tendré el voto en sustitución del señor Rodríguez; y en segundo lugar para que en este punto se entienda retirada mi enmienda respecto al ferrocarril Gandía-Denia que por error no lo había manifestado en el momento de mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Consta así en el «Diario de Sesiones» retirada su enmienda, y como había una enmienda del Partido Nueva Izquierda y otra del Grupo Popular, se ha establecido un texto aceptado por el Grupo Socialista y que paso a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que, en colaboración con la Generalitat Valenciana, adopte, una vez finalizados los estudios de viabilidad y a la vista de sus resultados todas las medidas necesarias para la prolongación de la línea férrea Valencia-Gandía hasta Denia.

Éste es el texto que se somete a votación.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

La proposición no de ley número 6, presentada por el Grupo Socialista del Congreso, relativa a la modificación de lo dispuesto en el Real Decreto-Ley 12/1998, de 18 de septiembre, a fin de que la dotación que contiene de 41.995 millones de pesetas para Catalunya, sea destinada a financiar nuevas inversiones de competencia del Estado, en obras pendientes correspondientes al Plan de Carreteras de Catalunya (1994-2001).

Esta proposición no de ley 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.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, BNG, ha sido presentada la siguiente proposición no de ley relativa a cumplimiento de la normativa de seguridad aplicable a actividades subacuáticas.

Hay una enmienda *in voce* del Grupo Socialista que ha sido aceptada por el proponente, señor Rodríguez, y que paso a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a informar en el plazo de cuatro meses ante la Comisión de Infraestructuras de las medidas adoptadas a lo largo del último año en desarrollo de los contenidos del anexo que sobre normas de seguridad para el ejercicio de actividades subacuáticas se recoge en la orden del Ministerio de Fomento de 14 de octubre de 1997; que también se referencie el grado de siniestralidad habido hasta la fecha y se sugieran indicaciones complementarias que por el Gobierno se estimase necesario adoptar.

Con este texto la sometemos a votación.

**Efectuada la votación, dijo:**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. Pasamos ahora a votar una serie de proposiciones no de ley que han sido discutidas conjuntamente pero van a ser votadas por separado. Todas ellas están propuestas por el Grupo Socialista del Congreso.

La número 8 es relativa a la gratuidad del servicio de información 1003. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la relativa a gratuidad de los servicios telefónicos de interés social, también en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición relativa al establecimiento de tarifas telefónicas reducidas en días festivos nacionales, autonómicos y locales, también en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La siguiente, también del Grupo Socialista como todas las demás, relativa a la aplicación del sistema de tarificación por segundos a las llamadas desde cabinas y apertura de este servicio a otros operadores en competencia.

A esta proposición no de ley se presentó una enmienda *in voce* del Grupo Federal de Izquierda Unida que ha sido aceptada como adición, punto 3, por el Grupo Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Somos 20.

El señor **PRESIDENTE**: Lo dudo, señor Ríos, porque falta un representante del Partido Nacionalista Vasco.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Son 14 más 3... **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ríos, como miembro de la Mesa del Congreso le ruego que piense lo que va a decir.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor presidente, como diputado de esta Comisión, si hay 14 del Grupo Socialista, hay 3 de Izquierda Unida, y he contado los votos, 1, 2 y 3, son 20; 14 y 6 son 20. Ahora, de todas formas da igual que sea perderlo por 20 que por 16. Yo he visto votar a favor...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ríos, atención, quiero reiterar esto porque hemos repetido mucho esta votación.

Hay 14 del Grupo Socialista, 2 del Grupo Mixto, y había 2 del Grupo de Izquierda Unida, por eso hemos estado votando 18, ahora hay uno más, que es usted señor Ríos, que hace el 19, por tanto ahí sale el número.

Pasamos entonces a votar la última proposición no de ley, presentada por el Grupo Socialista, relativa a la consideración de servicio mínimo de la cuota mensual de abono del servicio telefónico y del coste del inicio de la llamada. Se vota en sus propios términos.

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

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

**Eran la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.**

---

NOTA.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del martes, 15 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.