



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 631

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS MARÍA POSADA MORENO

Sesión núm. 59

celebrada el martes, 2 de marzo de 1999

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Páginas</u> |
|---|----------------|
| — De eliminación de la contaminación acústica en el aeropuerto de Sabadell (Barcelona). Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001249)..... | 18312 |
| — Sobre desarrollo de un programa específico conducente a solucionar el problema creado en numerosas viviendas por el descenso del nivel freático en la ciudad de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000902)..... | 18316 |
| — Por la que se insta al Gobierno a la adopción de medidas urgentes para proceder en el menor tiempo posible al recubrimiento de la acequia de Palencia a su paso por el barrio del Camino de Miranda, de la ciudad de Palencia. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/000990)..... | 18319 |
| — Por la que se insta al Gobierno a declarar de imperiosa urgencia la realización de las obras necesarias para la comunicación del municipio de Algar (Cádiz), a través de la carretera 503. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001244)..... | 18319 |
| — Relativa al trazado de la autovía del Cantábrico, en el tramo gallego, para que se contemple el enlace tanto con la autopista del Atlántico como con la autovía del Noroeste a través de los tramos | |

	Páginas
Ribadeo-Ferrol y Ribadeo-Baamonde. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001274)	18321
— Relativa a la implantación del transporte combinado en la relación ferroviaria Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfrac. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001275)	18324
— Sobre política nuevos trazados del tren de Alta Velocidad. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001319)	18327
— Sobre medidas para seleccionar la alternativa Daroca (modificada) para el subtramo 4, tramo Teruel-Zaragoza, de la autovía Levante-Aragón carretera N-234 de Sagunto a Burgos y N-330 de Alicante a Francia, por Zaragoza. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001340)	18334
— Relativa a la conversión en autovía del corredor de la N-234 entre Daroca y Calatayud, así como a su conexión con la autovía Somport-Sagunto. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001335)	18334
— Para que el enlace de la autovía del eje Norte-Sur y el desdoblamiento de la N-234 se lleve a cabo en las proximidades de Daroca. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001351)	18334
— Relativa a la construcción de dos vías terrestres de comunicación atravesando la cara norte de la Sierra de Guadarrama promovidas por el Ministerio de Fomento. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001348)	18340
— Relativa a medidas para la potenciación de servicios de viajeros en la red ferroviaria metropolitana de A Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001353)	18343
— Comparecencia del señor director general de la Marina Mercante y presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima (Casas Blanco) para informar y aclarar las actuaciones que se contemplan en el nuevo Plan nacional de salvamento marítimo, aprobado el 16 de enero de 1998 por el Consejo de Ministros. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/001198)	18348

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **DE ELIMINACIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA EN EL AEROPUERTO DE SABADELL (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001249.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comienza la sesión, en la que vamos a debatir una serie de proposiciones no de ley.

Vamos a seguir el orden del día establecido y, por tanto, comenzaremos por la primera proposición no de ley. La votación de las proposiciones no de ley será cercana a la una y media porque desde unos minutos antes ya no entraremos en ninguna, de tal forma que si alguna de las que tenemos previstas para hoy no pudieran debatirse porque no diera tiempo, sería la primera para la reunión de la Comisión del día 10 de marzo.

Dicho esto, entramos en la primera proposición no de ley, de eliminación de la contaminación acústica en el aero-

puerto de Sabadell (Barcelona), que ha sido presentada por el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Marcet.

El señor **MARCET I MORERA**: Procuraré ser breve para facilitar el trabajo de esta Comisión de la que no formo parte, pero ante la cual me honro hoy en defender una proposición no de ley que ha presentado mi grupo parlamentario, avalada por mí personalmente, ya que se trata de una cuestión que afecta a la zona en la que se ubica como residente este parlamentario, por lo que la conoce de forma concreta.

El planteamiento puede ser de carácter general, ya que la contaminación acústica, el ruido en los aeropuertos, es un problema que se está analizando de forma general en España y en todo el mundo —lo hemos visto recientemente con la puesta en marcha de la llamada tercera pista de Barajas—, pero mi planteamiento es mucho más concreto, ya que va destinado a buscar soluciones para este problema de ruidos, de contaminación acústica en el aeropuerto de Sabadell, un aeropuerto que, como se explica en la exposición de motivos, ha pasado por diversas fases en su evolución histórica: desde el aeropuerto primero, lógicamente muy ligado a los inicios de la aviación militar, hasta su

situación actual, como aeropuerto de carácter deportivo, comercial en algunos aspectos y también institucional. Pero este aeropuerto se halla ubicado en una zona urbana densa, está rodeado de una zona urbana; como señalamos en la exposición de motivos, se puede decir que está incrustado en esa zona urbana, porque Sabadell y sus alrededores, las demás ciudades y pueblos de sus alrededores, Barberá del Vallés, Badía del Vallés, Sant Quirze del Vallés, no solamente es una zona densamente poblada, sino que ha ido creciendo y el aeropuerto, que antes se encontraba en una esquina —geográficamente hablando— de la ciudad de Sabadell, se ha visto rodeado debido al crecimiento de estas poblaciones.

Como decía, el aeropuerto cumple diversas funciones: una función deportiva, que no es despreciable, porque allí se encuentra una de las escuelas de pilotos más importantes de España, en la que se han formado multitud de pilotos, que han empezado con una actividad lúdica, deportiva, incluso de necesidad personal y que a partir de aquí han elaborado otras actividades profesionales; una función institucional, como en el caso de los bomberos de la Generalitat de Cataluña, que lo utilizan como base de sus helicópteros y para otras actividades; y una función comercial, ya que algunas empresas tienen base en este aeropuerto. Además tiene otras potencialidades y yo diría, de forma general, que tanto las instituciones como las asociaciones de carácter económico de la zona —una zona nada desdeñable poblacionalmente pues rondará el medio millón de habitantes— han visto que esas potencialidades están aún por explorar. El gran problema es el ruido que provocan determinados aviones que molesta a los núcleos de población circundantes, sobre todo por el tipo de vuelo, muchas veces rasante, cercano a las viviendas y a veces acrobático, ya que, como se expresa en la exposición de motivos, en el aeropuerto se ubica el Aeroclub Barcelona-Sabadell, que es el que tutela esta actividad deportiva. Esto no solamente provoca contaminación acústica, sino una cierta desazón en los habitantes de la zona, que ven cómo los aviones se acercan en vuelos acrobáticos. Sin duda, habría diversas soluciones para afrontar este problema, algunas de las cuales suponen un mayor coste. La ideal sería variar en parte la orientación de la pista, instalar pantallas acústicas, etcétera; diversas soluciones que pueden ser apuntadas pero que Aena, que es el organismo del que depende este aeropuerto, ni antes ni ahora ha tenido a bien enfocar.

La contaminación acústica del aeropuerto de Sabadell no es de hace uno, dos ni tres años, sino que lleva tiempo siendo un problema presente en las poblaciones circundantes, pero ha aumentado con la mayor utilización del aeropuerto en sus aspectos institucionales y comerciales, en la medida en que ha ido incrementando su actividad deportiva y en que se han ido acercando los núcleos de población a la zona aeroportuaria. Hasta ahora no se había encontrado una solución, aunque el asunto se había discutido incluso con los responsables municipales más afectados, y específicamente con los de Sabadell. Quizá ahora se deba —no es algo que nos satisfaga— a que Aena es un organismo que no tiene demasiado claro qué solución aportar a los aeropuertos. Como hemos visto, Aena es un organismo que en estos momentos se plantea su futuro, por lo que es incapaz de afrontar ahora este tipo de problemas.

Señor presidente, señorías, pedimos estudiar alguna solución de emergencia. Nosotros proponemos una concreta: que en los aparatos que utilizan de forma habitual el aeropuerto se instale un dispositivo que reduzca el ruido, una especie de silenciador al estilo del que se utiliza para los tubos de escape de las motocicletas que muchas veces no llevan en las ciudades, por lo que nos contaminan con su ruido cuando transitamos por las calles de una ciudad. Algunas de estas aeronaves que utiliza el aeropuerto de Sabadell parece que van a escape libre, produciendo una contaminación acústica mucho más importante de la que deberían producir. Esta es una posible solución, pero ya he dicho que hay otras, algunas de ellas más costosas o más difíciles de aplicar. De lo que se trata, en definitiva, es de instar al Gobierno a dar alguna solución al problema real de la contaminación acústica en el aeropuerto de Sabadell.

Sé que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda; espero que la defiendan y luego, si le parece, señor presidente, a la vista de su defensa, me manifestaría. ¿O prefiere que me pronuncie en este momento?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marcet, cuando llegue el momento, deberá pronunciarse sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, pero le recuerdo que, como es tradición en la Mesa, sólo podrá pronunciarse y no argumentar sobre la enmienda.

El señor **MARCET I MORERA**: Efectivamente, señor presidente. He terminado mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Milián. Me doy cuenta de lo difícil que le va a ser intervenir ahora mismo, porque sé que acaba de llegar y está preparando su intervención aceleradamente, pero estoy seguro de que con su capacidad de parlamentario lo superará perfectamente.

El señor **MILIÁN MESTRE**: Estamos en la Comisión de Infraestructuras, y tengo que decir que acabo de sufrir las consecuencias del déficit de infraestructuras, porque me ha costado una hora y cuarto llegar desde Barajas hasta aquí. Dicho lo cual, voy a ser lo más preciso y correcto posible respecto a nuestra propuesta de enmienda transaccional.

No he oído lo que ha dicho el señor Marcet, pero me imagino que, por ser él de Sabadell, conoce muy bien el problema, y yo, por ser de la zona, conozco también bastante bien esta cuestión. El problema del aeropuerto de Sabadell es, a pesar de todo, menor, puesto que no es un aeropuerto de Sabadell es, a pesar de todo, menor, puesto que no es un aeropuerto de uso prioritario, sino que nació con vocación deportiva y ha ido ampliando sus servicios e incluso sobre emergencias o trayectos internacionales en pequeñas aeronaves; ha pasado de tener unas determinadas connotaciones a otras harto distintas, pero no de alta significación. El problema nace a partir de 1979, cuando se abre al tráfico este aeropuerto y la contaminación acústica de los nuevos aviones a reacción provoca alguna alternación.

Dicho esto, nosotros no tenemos ningún inconveniente en hacer un planteamiento genérico de solución del problema; antes al contrario, estamos dispuestos a la negociación

transaccional y a buscar una fórmula más idónea para esta cuestión. Por otra parte, en este momento conocemos algunas aportaciones nuevas y tecnológicas en los grandes aeropuertos del mundo. En relación con el problema de ruido hay que tener presente que los factores que ahora voy a señalar se van a poner en práctica a partir de los años 2004 y 2005, legislación comunitaria, que con este objetivo ya ha empezado a emanar disposiciones, establece que en marzo del 2002 quedarán fuera de servicio todos los aviones que se denominan del capítulo 2 —capítulos 1, 2 y 3 son la clasificación que corresponde a un organismo de la OACI para ubicar las características de los diferentes aviones, y específicamente para catalogar el ruido y la dimensión que generan estos modelos de aeronaves— y pudiera suceder que aviones incidieran (no tanto inciden en el presente) en el inmediato futuro en el problema de Sabadell. A partir del año 2004 se prohibirá la matriculación, no solamente el uso, de aviones del capítulo 3. Hay que observar esto con atención, porque demuestra hasta qué punto mejora la tecnología de los motores de los aviones, con la disminución consiguiente de las emanaciones ruidosas. Las aeronaves del capítulo 3, a partir del año 2004, ya no se podrán ni siquiera matricular, pero generan un ruido mucho menor que el de las del capítulo 2, que vemos que van a ser restringidas de forma inmediata. Por ejemplo, un B-727, genera una superficie afectada por más de 56 decibelios, que es el límite máximo, de unos 14 kilómetros cuadrados, y un B-757 genera una huella de 65 decibelios, pero sólo en el marco de 1,3 kilómetros cuadrados. Es decir, de un modelo a otro se reduce diez veces el ruido. Este es el proceso que está en marcha, porque las legislaciones ya imponen las limitaciones precisas a los fabricantes de aviones, e incluso se están proporcionando fuertes primas y subvenciones a las compañías constructoras que reducen el volumen de ruido en los motores de aviación y mejorar sus nuevos modelos.

El punto de vista de la legislación comunitaria ya prevé la retirada de aviones del llamado capítulo 2 y la prohibición a continuación de la expansión de los aviones del capítulo 3, y a partir del 2005 van a ser sustituidos por aviones del B-747-100, B-747-200, el Douglas 10 y el L-1111, que son modelos que a partir de este momento se retirarán de la circulación y, consecuentemente, obviarán buena parte del debate que ahora nos ocupa.

Es el primer elemento que pone de relieve cómo se va a ir reduciendo el problema de la acústica, o que hay que añadir otras connotaciones tecnológicas que se están introduciendo en estos momentos en todo aquello que afecta a la mejora de la instrumentación de la navegación aérea.

La mejora de los instrumentos de navegación aérea permite, en primer lugar, establecer unas rutas muy rígidas para los aviones, que se respetan de forma minuciosa y matemática porque realmente la trayectoria del avión se maneja por ordenador y no de forma manual, lo que obliga a un seguimiento muy rígido; en segundo lugar, permite la aproximación en curva de los aeropuertos para no afectar núcleos de población en exceso, es la fórmula que se está tratando de ensayar en este momento en el aeropuerto de Barajas; en tercer lugar, permite diseñar una estrategia de uso de pistas con distinción de flotas, horarios y destinos para repartir más homogéneamente el ruido entre las pobla-

ciones afectadas; y en cuarto lugar, permite introducir criterios que mejores de manera extraordinaria la medición del ruido que efectivamente se produce en la proximidad de las poblaciones.

El empleo del programa de control y seguimiento del ruido permite conocer de forma bastante fiable y permanente el nivel de cumplimiento de dichos procedimientos operativos. Lo que hacen estas medias complementarias es garantizar todavía más la solución, de forma inmediata, de estos problemas.

Esta es nuestra filosofía de fondo con respecto al problema en cuestión. Simplemente queremos añadir, con la presentación de esa enmienda transaccional, que lo que no sería óbice por parte del Ministerio de Medio Ambiente, por entender que es razonable la propuesta, pudiera serlo por el Ministerio de Fomento porque, involucra parte de la política de corrección de estas medias que están poniéndose ya en práctica en Barajas, en el aeropuerto de Barcelona y obviamente en menor proporción, aunque lo será en la idónea proporción, en aeropuertos de tercera categoría como es el de Sabadell.

Nosotros quisiéramos aclarar que la sociedad Aena no tiene potestad normativa, siendo Aena la que está justamente administrando el aeropuerto de Sabadell, para obligar a la instalación de dispositivos reductores de ruidos en las aeronaves puesto, en cualquier caso, la formulación tiene que venir por vía administrativa o legislativa. En segundo lugar, la normativa comunitaria, como ya he dicho, y la española en particular no contemplan dicha medida sino únicamente la limitación de utilización de los aeropuertos a determinadas horas por parte de aeronaves cuya generación de ruido es más elevada que la de otros aviones mucho más modernos; las subsonicas incluidas en el denominado capítulo 2. Estas aeronaves, como he dicho, irán siendo retiradas del servicio de forma progresiva al tener limitada su operatividad a primeros del próximo siglo, es decir, un año, con lo cual veremos que lo que puede afectar en el inmediato futuro al aeropuerto de Sabadell es prácticamente nulo. De cualquier forma, no es necesario adoptar esta medida en el caso específico de Sabadell puesto que, de acuerdo con los datos obtenidos en el último estudio de Aena ha realizado sobre el impacto acústico del aeródromo, los niveles de ruido generados no superan en ningún momento los 58 decibelios durante el día. Es importante distinguir durante el día puesto que es un aeropuerto que funciona con el sol ya que no puede funcionar por la noche al carecer de las condiciones requeridas para ello. Los valores proporcionados por estas mediciones se refieren, como he dicho, a este horario; consecuentemente, ello no exonera de una necesaria modificación drástica. Ahora bien, entendemos las razones de lugar y mediamientales que puedan pesar en este planteamiento. Entendiendo esas razones, nos parece juicioso proponer una enmienda transaccional al grupo proponente, el Grupo Socialista, una vez defendida nuestra filosofía y las razones absolutamente objetivadas, sin dejar de atender el interés prioritario que supone el bien común y en este caso el medio ambiente, que es parte sustantiva en la moderna filosofía política del bien común.

En este orden de cosas, el texto de la enmienda transaccional que proponemos sería el siguiente: El Congreso de

los Diputados insta al Gobierno a que aplique las medidas oportunas para que los niveles de ruido generados en el aeropuerto de Sabadell no superen en ningún caso los 58 decibelios, hecho que ahora ya se produce pero que nosotros queríamos subrayar para que no haya ninguna tentación de abuso. Esta es nuestra propuesta y esperamos la respuesta del grupo proponente.

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

Por el Grupo Catalán, Convergència i UniÓ, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Se ha hablado muy extensamente de las condiciones para evitar los ruidos en los aeropuertos. El aeropuerto de Sabadell, como dice la exposición de motivos de la proposición no de ley, entra en funcionamiento al tráfico aéreo en el año 1979 y de ahí a depender en su gestión de Aeona. Está catalogado como de tercera categoría y eso es muy importante porque está habilitado para la recepción de aparatos pequeños en vuelos nacionales, deportivos e internacionales, con lo que podría quedar englobado dentro de lo que se llama aviación general. Hay que tener en cuenta también que posteriormente a la creación de este aeropuerto, que data de principios de siglo (se crea en 1919), han ido creciendo alrededor de él una serie de núcleos urbanos que dan lugar a esta problemática, lo cual no sólo ocurre en el aeropuerto de Sabadell sino en la mayoría de aeropuertos en los que a su alrededor van creciendo conurbaciones que originan el problema de contaminación acústica.

Nuestro grupo ve con buenos ojos la proporción no de ley en su texto original, que es el que nos gustaría que fuese aprobado, y no con la enmienda presentada que veo que no es una transaccional sino de sustitución de un texto por otro, sencillamente porque habla de la aprobación de la norma correspondiente. Para nosotros, la norma correspondiente es lo importante porque después se exige la instalación de dispositivos especiales en los aparatos, lo que supone particularizar mucho en lo relativo a aparatos que puedan aterrizar en el aeropuerto de Sabadell ya que no todos disponen de estos elementos, e incluso podrían quedar limitadas las actuaciones en el aeropuerto de Sabadell de aquellos aviones procedentes de otras zonas que al llegar a él se encontrasen con una prohibición por no llevar dispositivos especializados para evitar los ruidos. De hecho, cada aeronave tendría que instalar un grupo propulsor con este dispositivo, con lo cual la norma sería muy limitada porque las autorizaciones de vuelo dependerían de que llevase a no ese dispositivo. Creemos que es más eficaz establecer procedimientos operativos antirruidos tanto en el aterrizaje como en el despegue porque los hay, quizá no tan efectivos como los aparatos pero sí lo suficientemente válidos para mantener la contaminación acústica fuera de los ámbitos molestos, es decir, que no se considere contaminación acústica.

Por tanto, nos parece muy bien que se apruebe la norma correspondiente para exigir que en el aeropuerto de Sabadell se garanticen la tranquilidad y la salud de los ciudadanos que habitan en su proximidad, palabras que figuran en la proposición no de ley. El texto de la enmienda es más

genérico y oportuno; al decir que se apliquen las medidas oportunas para que esto suceda nos parece más que suficiente, motivo por el que pediríamos al grupo proponente de la iniciativa que aceptase la enmienda de modificación de su texto para poder aprobarlo en conjunto, teniendo en cuenta, además, que con esta instancia al Gobierno puede hacerse una buena labor para el aeropuerto de Sabadell, dado que el actual director general de Aviación Civil, señor San Martín, es muy conocedor del citado aeropuerto por ser un usuario de alta categoría del mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marcet, tiene la palabra para aceptar o rechazar la enmienda.

El señor **MARCET I MORERA**: Señor Presidente, como se ha dicho, la propuesta original parece más precisa, aunque, como he señalado en mi exposición, acabe en soluciones diversas. La enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular necesitaría quizá algún pequeño retoque semántico de aproximación, y ya que el señor Milián hablaba de enmienda transaccional y era una enmienda de sustitución, ofrezco una transacción de aproximación, porque me parece que podemos llegar a un acuerdo que redunde en beneficio de los habitantes de la zona, que es al final de lo que se trata.

La transaccional iría en los siguientes términos, utilizando el texto de la enmienda de sustitución como base: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, a través de la normativa correspondiente —para utilizar la denominación a la que hacía alusión el señor Sedó—, aplique las medidas oportunas para que desciendan los niveles de ruido generados en el aeropuerto de Sabadell (Barcelona) de forma que no superen en ningún caso —como decía el señor Milián— los 56 decibelios —y terminaría— a fin de garantizar la tranquilidad y la salud de los ciudadanos que habitan en su proximidad, como dice al final nuestra proposición, para que se vea claro cuál es el objeto de la propuesta. Si el Grupo Parlamentario Popular está de acuerdo con esta transacción que, como puede ver, trata de buscar un perfeccionamiento de la redacción que ha planteado dicho grupo, nosotros aceptaríamos la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Milián.

El señor **MILIÁN MESTRE**: Estamos satisfechos, por supuesto, con esa contrapropuesta, que es mucho más precisa, aunque en algún aspecto sea más redundante. No obstante, entiendo que obedece al espíritu de la propuesta y de la contrapropuesta hecha por nuestra parte en la enmienda de modificación. En consecuencia, aceptamos, siempre que se nos facilite el texto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marcet, debe usted facilitar el texto a la Mesa y cuando votemos yo leeré la enmienda transaccional tal como queda para que la Comisión sepa exactamente lo que vota.

El señor **MARCET I MORERA**: Muchas gracias, señor presidente, así lo haré.

— **SOBRE DESARROLLO DE UN PROGRAMA ESPECÍFICO CONDUCENTE A SOLUCIONAR EL PROBLEMA CREADO EN NUMEROSAS VIVIENDAS POR EL DESCANSO DEL NIVEL FREÁTICO EN LA CIUDAD DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000902.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la segunda proposición no de ley, sobre desarrollo de un programa específico conducente a solucionar el problema creado en numerosas viviendas por el descenso del nivel freático en la ciudad de Murcia. Es autor de esta iniciativa el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su defensa tiene la palabra el señor Ríos.

El Señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señorías, la proposición no de ley que mantiene Izquierda Unida para su debate en Comisión fue presentada en marzo de 1998. Con posterioridad fue debatida en Pleno, tras cuyo trámite parlamentario obtuvimos un texto que se aprobó casi unánimemente, en el que se instaba al Ministerio de Fomento a estudiar la posibilidad de poner en marcha medidas de apoyo a la rehabilitación de los edificios afectados por el descenso de nivel freático y que dentro del Plan de vivienda se recogieran ayudas. Sin embargo, el tiempo ha provocado dos necesidades que hacen que debamos mantener el debate de esta proposición y la conclusión positiva del asunto, no sé si en la línea del texto que propone Izquierda Unida o en la que ha propuesto en su enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Con posterioridad a la presentación de la propuesta tuvimos acceso a un informe que se había realizado por el Instituto Geominero de España. El estudio se había financiado al 50 por 100 por la Consejería y a través de un convenio entre la comunidad autónoma y el Gobierno central. De dicho estudio se desprende la necesidad de hacer frente a los efectos que la sequía ha tenido en un gran número de edificios de la ciudad de Murcia, pues hay aproximadamente unos 200 que se han visto afectados por dicho descenso del nivel freático, y aunque después haya llovido el nivel freático no restablece la situación complicada que tenían dichas viviendas.

¿Cuáles son los efectos que ha provocado? Al producirse una reducción drástica de ese nivel freático, muchos edificios se han hundido, se han resquebrajado y algunos se han caído. No es un problema de viviendas, sino que en su conjunto es un problema de comunidades de vecinos. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdona un momento, señor Ríos.

Ruego silencio dentro de la sala. Veo que hay negociaciones sobre otras proposiciones no de ley. Por favor, ténenlas fuera.

Continúe, señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Por tanto para solucionar los efectos provocados era necesaria una ayuda inminente y urgente. El texto que nosotros proponíamos e incluso el que aprobó el Pleno hablaba de un acuerdo de cooperación urgente. El acuerdo se ha producido hace apenas un mes y está a punto de publicarse, si es que no se ha publicado ya. Es decir, se ha retrasado ¿Cuáles son los efectos que está provocando ese retraso? Que hay un cierto desánimo. Muchas de las comunidades de vecinos de estos edificios han dejado de presentar la reclamación o la petición para la subvención. Las subvenciones en origen estaban ligadas a reducir los tipos de interés de los préstamos, pero eran sobre viviendas, no sobre edificios en su conjunto; en dichos edificios es necesario volcar la estructura de las viviendas y de los locales comerciales que hay en los bajos para poder arreglar los efectos del hundimiento o del resquebrajamiento de los edificios y toda esa acción que es muy costosa, de miles de millones de pesetas, se ha ido haciendo más sobre las espaldas de los ciudadanos que con la aportación de la Administración.

Fruto de ese previsible acuerdo entre los dos gobiernos, el autónomo y el central, en los presupuestos del año pasado había unos 427 millones, 200 de la Administración central y 200 de la Administración autonómica, que el año pasado tuvieron superávit total al no haberse distribuido ni una sola peseta. En el año 1998 se proyectó la misma cantidad, 427 millones de pesetas, y el resultado, según la Administración autonómica y la Dirección Provincial del Ministerio de Fomento es que hay poca demanda y que, por tanto, hay superávit porque pocos ciudadanos han utilizado estas ayudas. Si el valor de las obras y de las actuaciones pasaba de los cuatro o cinco mil millones de pesetas y no se ha producido acceso a las ayudas con cifras suficientes, ha ocurrido lo que nosotros entendíamos, que los ciudadanos han desistido de dirigirse a la Administración. Los efectos de la sequía de 1993 y de 1994 fueron los que provocaron los daños por el descenso del nivel freático en el verano de 1995 en la ciudad de Murcia. Desde 1995 a 1999 han pasado casi cuatro años y, lógicamente, los ciudadanos se han aburrido de recurrir. Es más, cuando las ayudas deben llegar, afectan a un número muy reducido y son para actuaciones muy puntuales. Por tanto, no se está cumpliendo el objetivo que proponía os al inicio. Es decir, lo que se aprobó en el Pleno del Congreso de los Diputados el día 15 de abril de 1998 fue muy limitado, no fue efectivo. Cuando los acuerdos que aquí se adoptan hablan de mantenimiento de lo que se está haciendo, de que se estudie la posibilidad y de que se busquen acuerdos, con esos mandatos tan fuertes y tan imperativos de esta Cámara, a los gobiernos les mueve la rapidez para poder actuar de acuerdo con ellos.

¿Cuál es el objetivo de la proposición no de ley que mi grupo mantiene para su debate en esta Comisión? Fundamentalmente tiene dos grandes bloques. En el primero de ellos se pide que se incorpore al Plan de la vivienda de la Región de Murcia, que debería abarcar desde el año 1998 hasta el 2001, un apartado específico para actuaciones de rehabilitación en las viviendas afectadas por el descenso del nivel freático. ¿Por qué? Pues porque ahora mismo tenemos una actuación, dentro del concepto global de rehabilitación, y el volumen total de esos recursos puede estar cifrado en una cantidad muy elevada, pero resulta que la

parte dirigida a solucionar los efectos debidos al descenso del nivel freático es muy reducida. Es necesario que ese en apartado específico la actuación se dirija a los propietarios y a las comunidades de vecinos afectados para que puedan presentar sus reclamaciones, los proyectos en su caso ya ejecutados, el costo de las obras y ha solicitado de acceso a las subvenciones. Nosotros proponemos aquí de manera tentativa la subvención a fondo perdido del costo de las obras, la subvención a las comunidades, además de a los propios vecinos, y los acuerdos con las entidades financieras. Creemos que el convenio de colaboración entre las administraciones debe tener un carácter plurianual.

El segundo bloque es el que más resistencias ha suscitado a la hora de buscar una redacción de consenso de la propuesta. Iba dirigido a hacer partícipe al Consorcio de Compensación de Seguros de lo que son los seguros de las propias vivienda y edificios ¿Por qué? Porque si se entendiese el descenso del nivel freático como una catástrofe de carácter natural, podría afectar al uso de esos seguros. La gente tiene aseguradas sus viviendas o los edificios y resulta que no pueden acogerse a estas ayudas provenientes de los seguros por no tener reconocida esa actuación. El descenso del nivel freático y la sequía es un fenómeno natural y, por ello, una catástrofe natural que en unos casos ha afectado con mayor intensidad que en otros y debería tener ese reconocimiento. Eso, además de la participación del Consorcio de Compensación de Seguros, facilitaría la posibilidad de la exención de pago de los distintos impuestos por la vivienda mientras esté en proceso de rehabilitación o bien si se trata de familias que se encuentran en una mala situación económica. Lo cierto y verdad es que los edificios afectados no están en un barrio solamente, sino que salpican determinadas zonas de la ciudad, y no todas las comunidades o propietarios de viviendas son personas con una alta capacidad económica; es más; puede haber personas que, por su edad, por estar jubilados o por su situación de desempleo se encuentren en una situación precaria, e incluso podría ser posible el acceso a ayudas en función de la capacidad económica.

Por tanto, señor presidente, recapitulando lo que son los precedentes creemos que es oportuno debatir esta propuesta ahora, ya que podría aminorar el desánimo que hay entre los ciudadanos, que no están viendo llegar estas ayudas que tanto se anunciaron a bombo y platillo y que son necesarias pues se están acometiendo determinadas reformas con costos gravosos hacia el conjunto de los vecinos de cada una de las comunidades. Además de ser oportuna esta proposición para aminorar ese desánimo, haría efectivo el acuerdo o la voluntad de tener una línea específica de ayuda a estas comunidades de propietarios.

En todo caso, espero que se argumente el texto de la enmienda, puesto que en el debate plenario que se celebró todos votamos la propuesta que hizo el Grupo Popular, con algunas modificaciones, pero se rechazó la de Izquierda Unida. Ya hemos conocido la eficacia de este acuerdo y si la propuesta de consenso que se nos hace va a continuar en los mismos tiempos verbales que los de la otra, lógicamente va a ser difícil que podemos llegar a un consenso que sea efectivo, porque, señor presidente, un consenso para salir del paso no merece la pena; no se trata de tranquilizar nuestras conciencias, sino de que el consenso sea efectivo y de

que a la gente se le dé una solución para su problema, el cual intentamos superar.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ríos, yo creo que no debería dar usted por supuesto cuáles son los argumentos que va a expresar el señor Gil Melgarejo, que a continuación va a defender la enmienda del Grupo Popular. Tiene la palabra.

El señor **GIL MELGAREJO:** Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular, como bien acaba de expresar el señor presidente, para defender una enmienda de modificación a la proposición no de ley que presentó en su momento para debatir en Pleno y en Comisión el Grupo Parlamentario Federal de la Izquierda Unida.

Como muy bien ha adelantado ya el señor Ríos, esta proposición no de ley fue debatida en Pleno en su momento, exactamente el día 15 de abril, de forma exhaustiva, llegando a conclusiones que me atrevo a señalar que no es que conformaran a los tres grupos mayoritarios —dos de ellos habíamos presentado una proposición y otro, el Grupo Parlamentario Socialista, varias enmiendas—, sino que recogían la inquietud de los portavoces de dichos grupos que veníamos debatiendo sobre esta cuestión desde hacia un año, antes de ser discutida en Pleno, tanto en la Región de Murcia como en otros foros. Esto ha supuesto por parte de todos un esfuerzo y espero que en esta ocasión podamos también aunar nuestros esfuerzos para poder llegar al mismo acuerdo alcanzado en el Pleno del día 15 de abril de 1998, en donde el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida también votó a favor de una proposición no de ley que recogía en su resolución dos de las tres proposiciones que había presentado el Grupo Parlamentario Socialista.

Dice el diputado señor Ríos, y con esto quiero centrar definitivamente la cuestión, que el problema principal por el que está proposición no de ley está vigente en la actualidad es la lentitud de la Administración y el desánimo consecuente por parte de los afectados por el descenso del nivel freático en la capital de la Región de Murcia. Hay suficientes argumentos para poder rebatir lo que ha manifestado el señor Ríos, aunque creo que no es el momento de ir señalando uno por uno cuántos edificios y comunidades de propietarios se han atendido hasta el día de hoy. Señor presidente, señorías, se ha atendido a la totalidad de los que han demandado ayuda y se han dirigido a la Administración después de que esta haya hecho en dos ocasiones —no en una— la convocatoria para ayudar a los afectados por esta situación.

Por si no es suficiente este argumento, que creo que es explicativo, dentro del Plan de rehabilitación de viviendas de la Región de Murcia, se ha acogido también a los afectados por el descenso nivel freático y, además, ha sido un camino para llegar al acuerdo solicitado por los tres portavoces, por el diputado de Izquierda Unida, por el que les habla en estos momentos y por el del Grupo Socialista, que no se encuentra en esta sala. Una de las demandas que veníamos solicitando desde el principio es que buscan un camino lógico de cara a un convenio entre la Administración central, la Administración regional y la local para dotar presupuestariamente con recursos suficientes ayudas a los afectados por esta problemática. Así se ha conseguido, y lo

ha anunciado ya el diputado señor Ríos, con un convenio que se ha firmado recientemente entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas de la Región de Murcia. Pero, además —y con esto quisiera ir acabando, señor presidente—, este convenio recoge en su letra pequeña, por una orden que está a punto de publicarse, una por una las medidas de las que hemos hablado con antelación. En sus artículos 1 y 2 se recogen subvenciones del 40 por 100, dependiendo de los porcentajes, atendiendo a las condiciones del beneficiario; hay otras del 30 por 100; se habla de ayudas para paliar el deterioro estructural derivado de procesos aluminosos o del descenso del nivel freático. Es la primera vez que se consigue, gracias a los esfuerzos de todos, que se hable, dentro de las ayudas a la aluminosis, de los efectos por el descenso del nivel freático.

Por todos estos argumentos, yo le pediría al diputado señor Ríos que aceptara estas enmiendas de modificación, porque como él muy bien sabe, no son consecuencia sino de la actual situación, que sabemos que satisface el momento actual y prevé soluciones para un futuro inmediato para todos los afectados por esta problemática. Siendo así, no me queda más que pedir que el diputado señor Ríos acepte estas enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero señalar, para dejarlo claro, porque a veces se crea una confusión, que la enmienda que propone el Grupo Parlamentario Popular no es de modificación; es de sustitución.

¿Grupos que van a intervenir? (**Pausa.**)

Tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: En principio tengo que excusar la no presencia de mi compañero de grupo don Ramón Ortiz, que es quien estaba previsto que interviniera en este tema, puesto que afecta muy directamente a su comunidad, y a continuación debo decir que el Grupo Socialista, en coherencia tanto con la posición que ha mantenido en la Asamblea Regional de Murcia, como con la que ha tenido su grupo municipal en el Ayuntamiento de Murcia, apoya esta proposición no de ley presentada por Izquierda Unida en el Congreso, mediante la que se solicitan ayudas extraordinarias para los afectados por la bajada del nivel freático en el municipio de Murcia.

La verdad es que una proposición que leída y estudiada a fondo, me parece completa y que ataca frontalmente el problema derivado de las circunstancias que rodean a las viviendas en Murcia y entiendo perfectamente que sea susceptible de apoyo, porque creo que aporta soluciones a un problema que está encima de la mesa desde hace mucho tiempo sin que se haya dado ningún paso para afrontarlo.

El fenómeno de la bajada del nivel freático empezó a detectarse en la ciudad de Murcia en el año 1995. En aquellos momentos, como suele ocurrir en estos casos, todas las fuerzas políticas y sociales empezaron a tomar conciencia de la magnitud de un problema que, aunque de origen natural, obligaba a tomar medidas urgentes en la búsqueda de soluciones para las más de 2.000 familias del municipio cuyas viviendas, en mayor o menor medida, estaban afectadas.

Esta prolongada sequía —hoy parece que empezamos también a padecerla, a pesar de los comentarios por parte de la ministra de Medio Ambiente y de altos cargos del Ministerio en el sentido de que es una falsa alarma y que no es cierto que exista sequía, aunque todos los indicadores van en la dirección contraria que padecíamos en toda España y particularmente en la Región de Murcia había hecho descender de una forma alarmante y peligrosa el nivel freático en la ciudad y en la Huerta de Murcia. Como consecuencia de ello, las estructuras de más de un centenar de edificios se resintieron y provocaron graves daños en viviendas, habitadas la mayor parte de ellas por familias con rentas bajas.

Después de múltiples promesas por parte de las administraciones públicas gobernadas por el Partido Popular, tanto el Ayuntamiento de Murcia como la Comunidad Autónoma y el Gobierno de la nación, y de anunciar la firma de un convenio —que he oído ahora que se había firmado entre ellos— por el que se establecían las ayudas pertinentes para las familias afectadas, la situación para estas miles de personas, cuatro años después, sigue siendo la misma que en 1995; es decir, no se tienen noticias del convenio y las que se tienen desde luego no dan ninguna justificación para mirar con optimismo el futuro; no ha habido subvenciones ni ayudas de ningún tipo; la oficina habilitada especialmente para la tramitación de expedientes permanece cerrada la mayor parte de los días y, lo que es más grave, desgraciadamente estamos entrando, como he dicho anteriormente, en un nuevo ciclo de sequía, por lo que los temores surgen y los riesgos y las incertidumbres se plantean de nuevo a miles de familias, que no disponen de recursos propios para solucionar un problema tan grave y costoso como el que estamos planteando en esta proposición no de ley.

Por ello, además de exigir al Partido Popular y a las administraciones en las que gobierna que cumplan sus compromisos con los ciudadanos afectados, entiende el Grupo Socialista que hay que apoyar esta proposición no de ley y le gustaría que se mantuviera la concreción del redactado de la misma, porque creemos que los pasos que se formulan son necesarios para atajar el problema de estas familias, que por razón de sus circunstancias económicas y, desde luego, por causas naturales motivadas por la sequía, están viendo cómo se ve afectado lo más importante de su vida, que es su vivienda.

Por ello, señor presidente, el Grupo Parlamentario votará afirmativamente esta proposición no de ley y si el Grupo de Izquierda Unida acepta la enmienda que presenta el Grupo Popular, la votará igualmente, pero nos gusta más el texto de la proposición no de ley que la enmienda formulada por el citado grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Para manifestar su posición ante la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Intervengo para manifestar una posición posibilista por parte de Izquierda Unida, que considera que su propuesta está estudiada, argumentada y ordenada, pero como no por llevar razón se tiene más peso, vamos a sugerir dos modificaciones a la enmienda

que ha presentado por escrito el Grupo Popular. En el punto 1, donde dice: «por el Ministerio de Fomento se continúe con las medidas», nosotros proponemos sustituirlo por: «por el Ministerio de Fomento se hagan efectivas las medidas de apoyo puestas en marcha para desarrollar», etcétera. En el punto último, como el convenio recoge no las subvenciones del 40 por ciento, como nosotros proponemos, sino del 30 por ciento y otras líneas de apoyo y lo único que queda excluido es lo relativo a medio ambiente, es decir, alguna cosas más, proponemos sustituir las palabras «del acuerdo firmado» por «del convenio firmado». Esto se debe a que el acuerdo era un compromiso previo y anterior y el convenio se ha firmado hace unos 15 días o un mes, es más amplio y más desarrollado. Con esas dos modificaciones, hacer efectivas las ayudas y que el referente sea el convenio firmado últimamente, aceptaríamos esa propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Gil Melgarejo tiene la palabra.

El señor **GIL MELGAREJO**: Agradezco al señor Ríos la oportunidad que nos da de nuevo a todos los grupos parlamentarios de avanzar en este problema concreto de manera conjunta. Por lo tanto, recibimos muy gustosamente la aceptación por parte del diputado señor Ríos de esta enmienda y las dos modificaciones concretas.

El señor **PRESIDENTE**: También procederemos a leerlas cuando se vaya a votar la proposición no de ley.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPTACIÓN DE MEDIDAS URGENTES PARA PROCEDER EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE AL RECUBRIMIENTO DE LA ACEQUIA DE PALENCIA A SU PASO POR EL BARRIO DEL CAMINO DE MIRANDA DE LA CIUDAD DE PALENCIA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000990.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la tercera proposición no de ley, que insta al Gobierno a la adopción de medidas urgentes para proceder, en el menor tiempo posible, al recubrimiento de la acequia de Palencia, a su paso por el barrio del Camino de Miranda de dicha ciudad. Es autor el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Esta proposición no de ley la vamos a retirar porque el asunto se ha solventado favorablemente en el mes de enero, por lo que creemos que ya no procede tener este debate cuando ya hay una resolución sobre lo que demandaba esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero señalar, para que conste en el «Diario de Sesiones», que la propuesta es del 27 de abril del año 1998 y que, por tanto, el tema ha sido resuelto en ese espacio de tiempo.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A DECLARAR DE IMPERIOSA URGENCIA LA REALIZACIÓN DE LAS OBRAS NECESARIAS PARA LA COMUNICACIÓN DEL MUNICIPIO DE ALGAR (CÁDIZ), A TRAVÉS DE LA CARRETERA 503. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001244.)**

El señor **PRESIDENTE**: Con la proposición no de ley número 4 se insta al Gobierno a declarar la imperiosa urgencia la realización de las obras necesarias para la comunicación del municipio de Algar (Cádiz), a través de la carretera 503. Es autor de esta iniciativa el Grupo Socialista del Congreso y para su defensa tiene la palabra la señora Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Lo que hoy traemos a esta Cámara no es más que uno de los muchos casos que se pueden estar dando en todo el territorio debido a la carencia de recursos en los presupuestos de Medio Ambiente que estos años están teniendo las confederaciones hidrográficas para hacer frente a los compromisos.

La población de Algar, que es un municipio de Cádiz, se quedó incomunicada con motivo de la inauguración del pantano de Guadalquivir II, que fue una de las grandes obras que han permitido que estos años y los futuros —si es que la sequía de este año continúa— los municipios de la zona gaditana puedan tener agua. Este gran pantano de Guadalquivir II ha provocado que este municipio quede incomunicado tanto hacia poblaciones de otras zonas de la provincia, fundamentalmente el pueblo de San José del Valle, como hacia otras poblaciones que la comunican en el Campo de Gibraltar, hacia la serranía de Ronda. La primera fase se va a inaugurar dentro de poco tiempo, es el puente de Pícaro, que ya está hecho, y que permitirá comunicar esta población con San José del Valle, pero aún queda otra muy sustancial por la garganta de Echevarría, que supone la ejecución de aproximadamente unos tres kilómetros, con otro nuevo puente, bordeando la garganta para posibilitar la comunicación de Algar con la serranía de Ronda y con el Campo de Gibraltar. La Conferencia Hidrográfica ya ha enviado este proyecto al Ministerio de Medio Ambiente, que supone una inversión de 1.600 millones y ha pasado los trámites de exposición pública. Por tanto, no queda más que sacarlo a concurso y consignar en los presupuestos el crédito necesario para acometer esta obra.

El problema es que esta población lleva varios años en este aislamiento y, de momento, no hay habilitado más que un camino de cuatro metros de anchura y seis kilómetros de longitud, que es el que tienen que recorrer los trabajadores que van diariamente a trabajar a montes de propios y a fincas como jornaleros. Este municipio quedó aislado —como ya he dicho— a partir del 28 de diciembre de 1997 y el Ayuntamiento presentó en ese momento un escrito de reclamación a la Confederación, que no surtió efecto. Tuvieron que traer una barcaza desde Sanlúcar, que realiza el tránsito entre esta población y Doñana, hasta Algar para posibilitar que los trabajadores pudieran desplazarse a los pueblos a los que no podían ir por el aislamiento que había provocado el pantano. Esto suponía ir navegando hasta

cuatro kilómetros a través del pantano, lo que en muchas ocasiones provocó que por la niebla estuvieran perdidos durante horas varios trabajadores que tenían que acudir a este medio, que más bien parece de película, de *La Reina de África*, que un medio de transporte para unos trabajadores que tienen que verse en estas circunstancias en pleno siglo xx, casi ya en el siglo xxi. A pesar de haber cursado escritos en su momento al gobernador civil, señor Hermida, al subdelegado, señor Osuna, al presidente de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, señor Vizcaíno, al director técnico de la misma, a la ministra de Medio Ambiente ya pesar de que se produjeran incluso manifestaciones con pancartas, tan sólo se ha cubierto un tramo y queda importante, que es toda la conexión con la serranía de Ronda y con el Campo de Gibraltar. Por tanto, para declarar de emergencia estas obras y restituir la carretera 503 con un crédito extraordinario a la Consejería de Obras Públicas, que era titular, no debemos esperar otros dos años, que han sido los que se ha tardado en realizar el primer tramo. Consideramos que es una obra de urgencia.

Señor Presidente, el Grupo Socialista quiere decir que este no es más que un caso de los muchos que se están dando de esta naturaleza. Para este Gobierno las prioridades no son los ciudadanos ni las cuestiones medioambientales. El propio Secretario de Estado, Benigno Blanco, ha hecho declaraciones en la prensa en el sentido de que a veces en ese Ministerio se tienen más en cuenta otras necesidades que las de los ciudadanos. Cito el informe en el que se hablaba incluso de antiguo régimen. Parece ser que las necesidades son de otra naturaleza, que tienen más que ver con un electoralismo y con un clientelismo del siglo xix, al que se referían los regeneracionistas, que, por otra parte, han sido citados varias veces por el Grupo Popular.

Ya es tarde para preguntarnos, y ahora mismo no es relevante, cómo y de qué manera se previeron las obras que tendrían que hacerse con motivo de la puesta en marcha del pantano. Si la falta de previsión alcanza a niveles técnicos o políticos, ahora no es un argumento después de tres años de gobierno del Partido Popular y de un aislamiento de una población de miles de habitantes.

Fíjense, señores del Grupo Popular, lo que puede financiar un trabajador con su jornal diario si tiene que recorrer hasta 70 kilómetros y pagárselos de su bolsillo. Esa petición aún está puesta sobre la mesa de la ministra de Medio Ambiente para sufragar esos gastos extraordinarios que todavía pesan sobre esa población, que aún tiene que utilizar ese camino de cuatro metros de anchura y esos seis kilómetros por la desidia, por el abandono y por la incompetencia. Qué suponen 1.600 millones, que son los que cuesta esta obra, para un Ministerio de Medio Ambiente que tiene un presupuesto que puede perfectamente afrontar obras de emergencia como ésta. No cito otras obras de emergencia que tiene la provincia de Cádiz, pero no me extraña que este fenómeno se produzca cuando hemos sufrido un tajo sustancial en los presupuestos de Medio Ambiente en la provincia de Cádiz. Sólo tengo que decirle que durante los años 1997, 1998 y 1999 el presupuesto de Medio Ambiente y de Fomento para la provincia de Cádiz ha sufrido una disminución que el Grupo Socialista ha estimado en aproximadamente unos 19.000 millones de pesetas, si el ritmo de la inversión del Gobierno socialista, que

era acorde con una época de crisis, hubiera continuado simplemente como en 1996. Los presupuestos de Fomento y Medio Ambiente han sufrido un tajo y esa es la explicación de que la Confederación Hidrográfica no pueda cubrir las necesidades mínimas de emergencia, que no están sólo aquí, en esta carretera de Algar, pero que, desde luego, Algar es el símbolo y la bandera de todos sus habitantes, por un aislamiento que no tiene sentido nada más que por la incompetencia y por la desidia de este Ministerio, que prefiere tener otras prioridades clientelares o electoralistas, que, como bien digo, han sido ya denunciadas en un informe por el propio secretario de Estado, han sido ya denunciadas en un informe por el propio Secretario de Estado, Benigno Blanco, y sigue ahí su secretario Estado, para oprobio —imagino— de la propia señora ministra.

El señor **PRESIDENTE**: Parece indudable que la Mesa de la Cámara, quizá al ver que esto se refiere a una carretera, envió esta proposición no de ley a esta Comisión, aunque creo que su destino debería haber sido la Comisión de Medio Ambiente. Aprovecho para decir que, en cualquier caso, da igual mientras que se trate en el Congreso de los Diputados, lo importante es el planteamiento político de estas proposiciones no de ley, no el planteamiento puramente técnico.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Señor Presidente, para una cuestión de orden, si me lo permite, porque quiero aclarar el tema de las competencias.

El titular de esta carretera era la Consejería de Obras Públicas; la obra realizada por la Confederación Hidrográfica suponía la restitución de esta carretera por parte de las confederaciones hidrográficas a la Consejería de la Junta de Andalucía, luego es competencia de las confederaciones hidrográficas, y por esa razón es por la que está aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Sin entrar, por supuesto, en polémica, señora Romero, señalaré que precisamente por eso, porque la carretera es competencia de la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía. Pero por parte de la Administración central, el organismo que ha intervenido y al que se le pide que reponga las cosas en su situación es la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, que depende del Ministerio del Medio Ambiente y que está sometido al control de la Comisión de Medio Ambiente, no de la Comisión de Infraestructuras, que tiene más bien el de Fomento. Sin embargo, insisto, lo importante es que este tema sea tratado en el Congreso de los Diputados; que sea en una Comisión o en otra tiene un valor puramente accidental.

A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda. Por tanto, para fijar la posición del Grupo Popular, tiene la palabra la señora Díez de Lastra.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: La verdad es que las últimas palabras del señor presidente y las que ha formulado a continuación la señora Romero nos mueven a la duda. En su exposición de motivos, esta proposición no de ley lo que pone de manifiesto es que, tras las inundaciones de 1996, el municipio del Algar se encuentra incomunicado, teniendo como único sistema de

comunicación una barcaza de transporte que atraviesa el extremo de la presa de Guadalcaén II, y lo que se pide es que se declaren de imperiosa urgencia las obras necesarias a través de la carretera 503. No cabe duda de que esta proposición del PSOE, tal y como figura aquí, antes de las palabras pronunciadas por la diputada Carmen Romero sólo pretenden desviar la atención de los verdaderos responsables de que la carretera 503 entre Algar y San José del Valle esté cortada a la altura del llamado puente Picao, ya que dicha carretera es competencia de la Junta de Andalucía y, por tanto, debería ser en ese foro donde tendría que plantearse este debate. A mayor abundamiento, dado que el PSOE gobierna en la Junta, en el propio Ayuntamiento y en la Diputación de Cádiz, en vez de presentar proposiciones lo que tendrían que hacer es arreglarla de una vez.

Asimismo, quiero indicarle que, con motivo de las inundaciones de 1996, el Gobierno central pactó con la Junta y la Diputación de Cádiz una ayuda extraordinaria de 520 millones de pesetas, que fueron abonados inmediatamente, para el arreglo de las carreteras competencia de esas entidades, destinándose una cantidad similar para el arreglo de viviendas, por lo que si con ese dinero no arreglaron la carretera 503 el Gobierno central no es responsable, ya que ese dinero era el 50 por ciento de los daños que estimaba la Diputación de Cádiz que se habían producido por las lluvias en la provincia, teniendo la Junta y la Diputación que costear el otro 50 por ciento.

Obviamente, la carretera 503 —y esto no quiere decir que el Grupo Popular no vea la necesidad de arreglar esta carretera para mayor comunicación y traslado de los trabajadores y de la gente que vive allí— no es la única que comunica Algar con el resto de la provincia; la principal es la de Arcos, que está razonablemente bien, que también es competencia de la Junta y es la que utilizan los vecinos para desplazarse a Cádiz, Sevilla, Jerez, incluso a Ubrique. La 503 sólo es interesante para ir a San José del Valle, a una distancia de 23 kilómetros de Algar, mientras que por la carretera de Arcos, la 521, la distancia es de 37 kilómetros. Quiero decirle con eso que tampoco se trata de un aislamiento total. **(El señor vicepresidente, Jané i Guasch, ocupa la presidencia.)**

Obviamente, el Grupo Popular va a votar en contra no porque no vea la necesidad de arreglar dicha carretera, sino porque, repito, es competencia de la Junta de Andalucía, recibieron dinero para las subvenciones y además la señora Romero tiene que saber que este tema ha tenido un seguimiento parlamentario mediante preguntas en el Senado de su compañero el senador Plata Rodríguez, con respuesta escrita en la que se especifican todas las actuaciones que se han llevado a cabo y el grado de ejecución del presupuesto para dichas obras. Por eso, insisto, nuestro voto en contra no significa que no se haga, porque creemos que sí es urgente, pero la competencia es de la Junta de Andalucía. **(La señora Romero López pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señora Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Señor presidente, pido la palabra porque me parece que la señora diputada del Grupo Popular no tiene claro el tema competencial, y me

parece grave que un diputado pueda intervenir sin ese conocimiento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señora Romero, sabe que no hay turno de réplica, pero le concedo un minuto.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Es una manera de desviar la respuesta y de perder la oportunidad de votar a favor, atribuyendo a la Junta de Andalucía unas competencias de las confederaciones hidrográficas, ya que, como muy bien sabrá la señora diputada, las confederaciones hidrográficas todavía no están transferidas y pertenecen al Ministerio de Medio Ambiente. Pero no me extraña porque, por los errores que ha cometido en su intervención, la señora diputada no está muy al tanto. Lo que siento es que la diputada cabeza de lista por Cádiz está ocupada en otras ambiciones en vez de defender aquí a los ciudadanos de Algar. No me extrañan los errores que ha cometido, son errores que tienen que ver con el desconocimiento competencial al que me he referido en primer lugar. **(La señora Díez de la Lastra Barbadillo pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señora Díez, sólo por un minuto, tiene la palabra.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: En primer lugar, quizá la proposición no de ley esté mal planteada, puesto que aquí de lo que se habla es de que se declaren de urgencia las obras necesarias de la carretera 503. Si la proposición no de ley está mal planteada no eche la culpa a la oposición sino a su propio grupo.

Respecto a la ausencia de algún diputado de Cádiz, no creo que S.S. sea la más indicada para hablar de ausencias, cuando algún compañero de su grupo parlamentario, y allegado, no aparece por la Cámara desde hace bastante tiempo. **(El señor Morlán Gracia: Es impresentable. ¡Qué morro!)**

— **RELATIVA AL TRAZADO DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO, EN EL TRAMO GALLEGO, PARA QUE SE CONTEMPLE EL ENLACE TANTO CON LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO COMO CON LA AUTOVÍA DEL NOROESTE A TRAVÉS DE LOS TRAMOS RIBADEO-FERROL Y RIBADEO-BAAMONDE. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001274.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Pasamos al siguiente punto del orden del día: Proposición no de ley del Grupo Socialista, relativa al trazado de la autovía del Cantábrico, en el tramo gallego, para que se contemple el enlace tanto con la autopista del Atlántico como con la autovía del Noroeste a través de los tramos Ribadeo-Ferrol y Ribadeo-Baamonde.

Tiene la palabra don José Blanco, para la defensa de la proposición no de ley.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señor presidente, señorías, la construcción de la autovía del Cantábrico es una aspiración permanente del conjunto de los gobiernos de las comunidades autónomas. Seguramente tendrá que decir era una aspiración permanente del conjunto de los gobiernos de las comunidades autónomas de la cornisa, porque desde que gobierna el Partido Popular están bastantes silentes con este tema, tema importante en virtud de la incidencia de esta actuación en las comunicaciones para todo el norte de España y para su conexión con el entorno europeo.

Señorías, cuando nos referimos a la cornisa cantábrica estamos hablando de las cuatro comunidades autónomas del norte peninsular, Euskadi, Cantabria, Asturias y Galicia, que tienen aproximadamente 6,6 millones de habitantes, es decir, en el entorno del 17,2 por ciento de la población española, 52.000 kilómetros cuadrados, que es algo más del 10 por ciento de la superficie del Estado español, 728 municipios, de los que 23 tienen más de 50.000 habitantes, con casi tres millones de habitantes, que representan cerca del 50 por ciento de estos 23. En fin, señorías, estamos hablando de un espacio densificado, aunque no en todos sus puntos, dado que la mitad de la población, como he manifestado, reside en áreas urbanas e industriales.

Es una prioridad, señorías, para los ciudadanos que habitan en la cornisa, para los socialistas, demandar del Gobierno el impulso de las infraestructuras que posibiliten vertebrar el norte y el noroeste español consolidando el arco atlántico. Es prioritaria, por tanto, la finalización del corredor transcantábrico, que conectando con Ferrol y con la autovía de Noroeste contribuya al desarrollo de la zona y consolide la comunicación cornisa cantábrica-Portugal. Es, por lo tanto, un objetivo inaplazable, por ser fundamental para impulsar el desarrollo de nuestros sectores productivos, para posibilitar una mejor integración de la cornisa en los mercados europeos y la relación entre ella y los ejes de desarrollo comunitarios. Es imprescindible porque permitirá la complementariedad o competencia de sus distintos sectores productivos y de otras infraestructuras de transporte existentes, en especial los puertos. Y posibilitará, asimismo, el desarrollo de numerosos servicios de alto valor añadido, como puede ser la agroindustria o el turismo rural. Además, señorías, para Galicia esta posibilidad de comunicación debería servir para mejorar la vertebración de sus comunicaciones interiores, buscando su conexión con las vías de comunicación ya existentes o en fase de construcción, como pueden ser la autovía del Noroeste y el enlace con la autopista del Atlántico en la ciudad de Ferrol.

Los objetivos señalados no se contemplan en el estudio informativo encargado por el Ministerio de Fomento que, según manifestó en la Comisión de Infraestructuras el pasado 23 de marzo el director general de Carreteras, partirá de la zona asturiana denominada Tamón hasta conectar con la Nacional VI, y el anexo de inversiones reales de los Presupuestos Generales del Estado establece la autovía del Cantábrico, tramo Vegadeo-autovía del Noroeste, por lo tanto descarta la opción ferrolana. Para nosotros, la conexión con la autovía del Noroeste y la conexión en forma de y con Ferrol supondría cerrar de forma natural un vial que recorre prácticamente todo el litoral europeo y, además, significaría aprovechar la oportunidad para conseguir una comuni-

cación razonable de la costa norte de la provincia de Lugo con el interior de Galicia y con Portugal, además de evitar que queden descolgadas de este vial de comunicación dos amplias y pujantes zonas de norte de la provincia de Lugo, A Coruña y la zona de Ferrol.

El Gobierno del Partido Popular, señorías, tiene paralizadas las obras pendientes de la autovía del Cantábrico; no existe previsión alguna de que se vaya a proceder a nuevas contrataciones en el año 1999, como se desprende de una respuesta parlamentaria al diputado don Jesús Caldera, ya que en la planificación de obra a contratar en el año 1999 no está prevista ninguna actuación en la autovía del Cantábrico. El Partido Popular y su vicepresidente primero no es anejo a ello. Cada vez que viajaba a Asturias —ahora lo hace con menos frecuencia— anunciaba compromisos con la autovía del Cantábrico. ¿Por qué se hablaba de proyecto, se hablaba de obras y se hablaba de contratación? La realidad pone cuanto estoy diciendo en evidencia y en estos tres últimos años no hubo impulso alguno ni en Cantabria ni en Asturias ni mucho menos en Galicia para esta importante obra a la que estamos refiriéndonos, ni siquiera en los tramos de la autovía cuya ejecución iban a realizar con el denominado método alemán, que significaba pago aplazado. Ustedes justificaban ese sistema porque permitía adelantar las obras y, por lo tanto, permitía una mayor eficacia a la hora de realizarlas. Tampoco se han puesto en marcha —ya lo han denunciado nuestros compañeros asturianos— las obras que estaban previstas por el método alemán.

Pero si grave es todo lo que está pasando con la autovía del Cantábrico en todo el tramo de la cornisa, no es menos grave lo que sucede en Galicia. De las comunidades autónomas por la que está previsto que transcurra la autovía, en el caso de Galicia no existe a estas alturas, después de tres años de Gobierno del Partido Popular, decisión tomada alguna relativa a su trazado. Hay continuos anuncios y desmentidos sobre alternativas existentes, pero todavía no se ha definido ninguna propuesta. Sirva de ejemplo lo que me comunicó el director general de Carreteras el 23 de marzo pasado en una respuesta parlamentaria, que entra en contradicción con lo que dice sistemáticamente el Gobierno de Galicia de que la autovía del Cantábrico no dejará aislada a Ferrol —seguramente no lo quieren anunciar porque estamos en precampaña electoral—, cuando ya tienen tomada la decisión de que solamente conecte con la autovía del Noroeste, porque así se deduce de lo que ha dicho el director general, pero también del anuncio en las partidas presupuestarias.

Si no existe, señorías, un compromiso claro y definitivo con el trazado, menos compromiso existe con la licitación y posible contratación de la obra. No hay previsión presupuestaria alguna que permita vislumbrar un horizonte cercano para la ejecución de las obras de este tramo, ni siquiera un horizonte cercano para la ejecución de las obras de todos los tramos del conjunto de la autovía. Por ello, señorías, presentamos esta proposición no de ley, y lo hacemos después de una reunión celebrada por los socialistas de la cornisa cantábrica y en la que manifestamos nuestra preocupación por el tema de las infraestructuras, poniendo énfasis en el abandono de esta importante vía de comunicación que se resume en una frase: El norte parece que no existe para el Partido Popular. Por ello presentamos esta proposi-

ción, mediante la cual queremos compromisos concretos con la definición y con el trazado. Queremos acabar con tanto anuncio —permítanme la expresión—, con tanta incompetencia, porque si en tres años no han sido capaces de determinar un trazado, me parece que, cuando menos, este adjetivo se puede atribuir a la acción del Ministerio de Fomento en relación con este tema. Por ello queremos un compromiso concreto con el trazado y ese compromiso concreto pasa, a nuestro entender, por que no se deje aislada de esta importante obra que transcurre por todo el litoral a la ciudad de Ferrol, pero también debe posibilitar la vertebración interior, debe posibilitar la conexión a través de la autovía del Noroeste con el eje atlántico y, por ello, decimos que también debe conectarse con la autovía del Noroeste.

Esta es nuestra propuesta concreta y clara de definición del trazado, pero nuestra proposición no de ley también contempla la necesidad de que el proyecto esté incluido este año. Queremos que se proceda ya, que no haya más aplazamiento, que sea una realidad, que podamos ver la contratación de las obras pendientes de la autovía del Cantábrico y, en concreto, la obra del tramo gallego de la autovía del Cantábrico. Es verdad que no existe previsión alguna en los Presupuestos Generales del Estado para proceder a la contratación de obra alguna del tramo gallego, pero no es menos cierto que si este año no se aprueba el proyecto, en los presupuestos del año 2000 no se podrán contemplar las partidas presupuestarias suficientes para acometer esta obra. Por ello establecemos un calendario que dice que hay que hacer el estudio informativo, que el proyecto tiene que estar finalizado en el año 1999, que el trazado tiene que estar clarificado, en la línea que nosotros proponemos y, además, debe existir una garantía presupuestaria que posibilite el comienzo de la obra, que posibilite que los gallegos y todos los que habitan en la cornisa cantábrica tengamos un horizonte claro sobre la ejecución y contratación de esta obra.

Llegó el momento del Partido Popular en Galicia, señorías. Porque en estos tres años lo único que ha venido haciendo ha sido inaugurar, con mucho boato, a bombo y platillo, las obras planificadas, diseñadas y contratadas por el anterior Gobierno; no ha planificado obra nueva alguna en la Comunidad Autónoma de Galicia de importantes infraestructuras. Es el momento del Partido Popular, es el momento de que ponga de manifiesto que, como se dijo una y otra vez, es un Gobierno amigo de Galicia, es el momento de que en los presupuestos del año 2000 y como consecuencia de la disminución de la inversión, porque ya no se van a contemplar las partidas que se venían contemplando para hacer frente a las obras de las autovías del Noroeste y Rías Baixas, no exista una caída drástica de la inversión pública en Galicia, como puede suceder. Por tanto, ahora es su momento; ya no pueden mirar más hacia atrás, es el momento del Partido Popular, es el momento de demostrar el compromiso con Galicia, es el momento de la planificación de obra nueva alguna, de superar la propaganda, ya que ponían en marcha obras, ponían en marcha servicios, pero que habían sido planificados y diseñados por el anterior Gobierno; este Gobierno no ha hecho nada, no ha hecho ninguna obra nueva en tres años. Por tanto, los gallegos esperamos ansiosos que este Gobierno, que dicen

que es amigo de Galicia, lo demuestre con los hechos y deje las palabras para otra ocasión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): ¿Grupos que desean fijar posición?

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a ser muy breve. Quiero mostrar nuestro apoyo a la proposición no de ley del Grupo Socialista diciendo tres cosas que nos parecen claves.

En primer lugar, que la autovía del Cantábrico deja de ser del Cantábrico cuando llega a Galicia. Estaría bien que el Gobierno, así como muchas veces intenta subsumir nuestro país en una realidad que en muchas ocasiones no es coherente, utilizase la misma táctica y no precisamente la excepcionalidad. Es curioso que siempre sea para mal el romper el criterio de uniformidad.

En segundo lugar, nos parece que el Gobierno debe definir, sin paliativos, si va a realizar el proyecto que ha pensado hasta ahora o si piensa rectificarlo.

En tercer lugar, y para terminar, quiero decir que el modelo de desarrollo basado exclusivamente en la carretera posiblemente no sea el más correcto, pero si tenemos en cuenta que en Galicia no tenemos el ferrocarril adecuado y muchos menos lo tenemos por la costa del Cantábrico, donde hay un ferrocarril de vía estrecha no suficientemente modernizado, y teniendo en cuenta que hay grandes industrias como Alúmina-Aluminio, que hay centros vitales desde el punto de vista de la pesca, como puede ser Burela o el propio caso de Cedeira, tendremos que considerar que necesitamos una red de carreteras adecuada y, en este caso, también una autovía. Sería distinto discutir el problema si se hiciera una articulación moderna, si se articulara también el ferrocarril, aunque fuera de vía estrecha, y un acabado rápido y funcional de la actual carretera que va por la costa, que, para que SS.SS. entiendan mejor el problema, diré que está prácticamente inacabada en muchos de sus tramos en lo que es elemental: un firme algo decente y quitar algunas curvas. Por todo esto, pensamos que es inevitable que esta reivindicación se convierta continuamente en un arma arrojadiza, sobre todo en momentos electoralmente álgidos, pero se hace con toda razón, ya que hay que contextualizarla dentro de un modelo de abandono total de las infraestructuras.

Como conclusión, diré que vamos a dar nuestro apoyo a la proposición no de ley del Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Rivas Fontán.

El señor **RIVAS FONTÁN**: Estoy en parte de acuerdo con las intervenciones de mis dos compañeros gallegos respecto a Galicia, pero debo manifestar en nombre de mi grupo que, por muchas de las afirmaciones de mi querido amigo y lúcido diputado lucense —quizá exageradas—, me daba la sensación de que estaba haciendo un repaso de la cornisa cantábrica, pero desde tiempos tan lejanos que daba importancia —que sí la tiene— a la vieja provincia

romana, cuando todo el norte fue denominado en común. En todo caso —y quizá sea la expresión en la que debo centrar mi intervención—, él pide un compromiso concreto, pero sabe que en cuestiones como el trazado de vías importantes de comunicación es difícil concretar, sobre todo porque el procedimiento está reglado y hay que cumplirlo para no infringir la ley. Yo quisiera decirle, como mera curiosidad, que si alguien definió cuál va a ser el trazado que va a seguir esa importante vía, que desde la perspectiva europea se denomina E-70, no fue mi Gobierno. En el mapa de carreteras que tengo aquí, la famosa y vieja carretera N-634 está denominada como E-70, lo que quiere decir que alguien, que no fue mi Gobierno, calificó en su día esta vía como lo que hoy estamos en denominar la autovía del Cantábrico. Pero mi grupo y mi Gobierno tienen que oponerse a la iniciativa, que en gran medida comparto —la importancia, los núcleos de población, la Galicia de la costa, etcétera—, por una razón técnica y de procedimiento, por una razón de forma. En este momento no podemos adquirir ningún compromiso concreto, no lo podría hacer ningún Gobierno, puesto que, como he dicho, estamos en una fase que se denomina estudio informativo para la conexión de la autovía del Cantábrico a su paso por Galicia y la autovía del Noroeste, así es como se denomina este estudio informativo.

Respecto a plazos, diré que la previsión es que el estudio esté terminado avanzado el segundo semestre del 1999, por lo que, en este momento, por muchísimas razones, no se puede hacer coincidir ningún tipo de proyecto para avanzar en ese compromiso concreto que se materializaría en medidas presupuestarias y medidas técnicas para determinar el trazado. Estamos en fase de redacción de ese estudio y la previsión —no de ahora, si no de gobiernos anteriores, y hay documentos que así lo confirman— es de una única conexión con la autovía A-6; se determinará cuál será uno de los corredores. Si en su momento el señor Blanco apuntara, con criterios más o menos semejantes, a una fase distinta de este estudio, a lo mejor podríamos encontrar puntos de encuentro, puesto que también a mí y a mi grupo nos preocupa la vertebración, por decirlo así, de la penetración norte, de la penetración del Cantábrico en Galicia, tanto hacia el interior, en dirección Lugo, como hacia el norte, dirección Ferrol, o intercambiando comunicaciones entre esos corredores, cosa que es difícil por cuestiones de trazado, por cuestiones geográficas. Por tal motivo, le digo al señor Blanco que, de acuerdo con lo previsto en la memoria resumen, en este momento esto está en trámite de información de carácter ambiental y, una vez que se conozca, se incorporará al estudio informativo. En ese momento será cuando se empiecen a determinar alternativas; en este momento no hay ninguna alternativa y, como él sabe muy bien, el procedimiento exige que se haga una información pública con las alternativas que se conozcan. Una vez conocidas las alternativas, habrá que estudiar el impacto ambiental de cada una y se determinará el trazado o los trazados más convenientes, ni yo ni nadie puede decir en este momento que sea un solo trazado, aunque la denominación genérica de la vía es conexión de la autovía del Cantábrico con la A-6.

Por otra parte, creo que se ha adelantado en alguna apreciación respecto a anuncios o desmentidos que el

Ministerio no conoce y mucho menos la Dirección General de Carreteras, de cuya información estoy haciendo uso. Por tal motivo, todas las hipótesis que se pueden barajar en este momento son rigurosas y se ajustan a documentos elaborados, y no en estos últimos años, como el Plan director de infraestructuras, que ya tiene bastantes años de existencia y que contempla una única conexión, y otro documento que procede de la vecina Comunidad de Asturias respecto al estudio previo de la autovía del Cantábrico, que en algunos tramos está en fase previa y también contempla un único corredor.

Termino, señor presidente, para decirle que tanto en el estudio informativo en redacción como en el Plan de infraestructuras se contempla una sola conexión con la A-6, que se someterá a información pública, momento en el que volveremos a opinar sobre este tema; que es imprescindible que el trazado se sujete a criterios que son trascendentes en este momento, como es la declaración de impacto ambiental, que no se conoce, y que a partir de ese momento determinaremos los criterios para la redacción del proyecto de trazado y de construcción.

Esto es todo lo que mi grupo puede adelantar en este momento, que no es tanto como la proliferación de datos del señor Blanco. Estamos en disposición de hablar cuando el procedimiento lo requiera, pero en este momento tenemos que decir —y lo lamentamos— que no a su proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA IMPLANTACIÓN DEL TRANSPORTE COMBINADO EN LA RELACIÓN FERROVIARIA VALENCIA-TERUEL-ZARAGOZA-HUESCA-CANFRANC. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001275.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Pasamos al siguiente punto del orden del día: Proposición no de ley relativa a la implantación del transporte combinado en la relación ferroviaria Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc, del Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Indudablemente, hablar del transporte ferroviario y de las comunicaciones con el resto de Europa a través de nuestra frontera en el centro de los Pirineos por Canfranc es uno de los temas que ha suscitado el debate en esta Comisión en los últimos tiempos. Todos los grupos hemos puesto de manifiesto nuestra voluntad y nuestro interés en que esta comunicación se reanude, pero esto no ha dado fruto porque las autoridades francesas no han dado su *placet* a que esta infraestructura se recupere para un normal funcionamiento del transporte por ferrocarril.

En estos momentos en ese mismo eje se está construyendo el túnel de Somport, que va a permitir que exista una buena comunicación por carretera entre España y Francia, pero existen condiciones reales y necesidades de comunicación que nos hacen apostar por una propuesta de renovación de la línea Zaragoza-Canfranc, que es novedosa y tiene su base en unas recientes jornadas que se celebraron

en nuestra provincia, en Jaca, y que se denominaban Simposio internacional sobre transporte sostenible en zonas de montaña. En esas jornadas se puso de manifiesto que en la línea ferroviaria que existe entre Zaragoza-Canfranc-Zaragoza-Pou, de 312 kilómetros, se dejó de utilizar un puente porno encontrar el tornillo necesario para tapar un agujerillo —por decirlo en tono coloquial—, lo que ha originado que las comunicaciones ferroviarias entre España y Francia quedaran cortadas. Sin embargo, este servicio, que desde 1970 ha permanecido cortado, ha sido objeto de reivindicación permanente por parte de la Comunidad Autónoma aragonesa, de los aragoneses, y hemos visto, como he indicado antes, cómo la parte francesa ha mostrado su desinterés por la reapertura de esta línea.

En este momento y anteriormente, tanto el Gobierno socialista como el actual Gobierno —al menos, desde luego, el Gobierno socialista; me gustaría saber qué pasos ha dado el actual Gobierno respecto a estas relaciones con las autoridades francesas— han puesto de manifiesto que era conveniente que hubiera esta comunicación ferroviaria entre España y Francia, y los gobiernos regionales de Aragón y de Midi Pyrénées han retomado con interés el desarrollo de esta conexión ferroviaria por el Pirineo Central. De hecho, se han planteado dos alternativas: una, la recuperación del Canfranc, que sería a corto plazo, y a un plazo más largo, un túnel ferroviario de baja cota entre Biescas y Pierrefitte, con una longitud aproximada de 50 kilómetros. Lo que sucede es que esta fórmula de comunicación requeriría un desarrollo que nos llevaría a uno horizonte del año 2015 ó 2020.

Mientras todo este sucede, existe en los dos puntos fronterizos de uno y otro extremo de los Pirineos, Irún y Portbou, una congestión importante por cuanto está creciendo el tráfico de forma acelerada —6.000 camiones atraviesan la frontera por día—, con un aumento que se prevé de 30.000 camiones por día en el año 2015 para el conjunto de las fronteras. Es indudable que el desarrollo de nuevas conexiones transfronterizas, en concreto sobre el Pirineo Central, supondría una descongestión de estos puntos y un equilibrio del desarrollo económico del transporte entre España y el resto de Europa a través de los Pirineos.

En un horizonte inmediato, a finales de 1999 entrará en servicio el túnel de Somport, como he indicado anteriormente, que es de libre acceso —no hay peaje— y que va a suponer que el acceso hacia el Pirineo desde el lado español tenga muy pocos problemas. El problema se plantea en las inversiones por parte de las autoridades francesas. La propuesta que nosotros hacemos en este momento, a través de esta iniciativa, a la implantación de transporte combinado en la relación ferroviaria Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc permite intentar compatibilizar el uso del ferrocarril con el uso de la carretera, de manera que el transporte de todos los productos hasta Canfranc sería por ferrocarril, y para el que la inversión sería mínima o más reducida que la que se plantearía con la renovación de toda la vía. Supondría que al llegar a Canfranc, los trailers y transportes utilizarían la carretera hasta Pou o hasta Bedous, en función de las inversiones que lleven a cabo las autoridades francesas, y que por tanto podríamos perfectamente contribuir a que hubiera un tráfico fronterizo entre España y Francia algo más diversificado entre todos los

puntos, que permitiera descongestionar los dos extremos, como he indicado antes, y así generar un desarrollo económico en el eje aragonés, lo que posibilitaría que productos que vienen de otras partes del Estado utilizaran esta comunicación transfronteriza para importar productos de otros países y exportar los nuestros.

Se trata, por lo tanto, de una medida que respeta el entorno ambiental, que supondría, como anteriormente he indicado, hacer frente a los problemas de congestión y que permitiría utilizar las nuevas tecnologías de transporte combinado carretera-ferrocarril. Creo que el sector privado ve esta propuesta con mucho interés porque, indudablemente, también beneficia sus intereses en cuanto que se produciría una mayor rapidez en el tráfico de mercancías entre España y el resto de Europa.

Esta iniciativa, como digo, señor Presidente, señorías, viene a resolver el problema a corto y medio plazo del tráfico entre España y Francia. Económicamente no supone unas inversiones cuantiosas, que hay que valorar, como es lógico, y por ello planteamos esta iniciativa de la forma en que lo hacemos, pero vendría a recuperar el tráfico ferroviario entre España y Francia por un punto en el que en estos momentos está interrumpido, por el centro de los Pirineos, que vendría a compatibilizar el tráfico por carretera y el tráfico ferroviario y que supondría para el conjunto de Aragón y para el resto de España una válvula de oxígeno que permitiría contribuir al desarrollo y a un mejor equilibrio en la distribución de los rendimientos económicos en la parte subpirenaica, que abarca varias comunidades autónomas.

Por ello, señorías, nosotros presentamos esta iniciativa, en la que planteamos, en primer lugar, que en el plazo de tres meses se lleve a cabo un estudio sobre la implantación del transporte bimodal en la relación ferroviaria que he indicado, en el que se definan, como es lógico, los servicios bimodales que se pueden prestar entre Valencia, Zaragoza y el sur de Francia, cuantificando su número y el volumen de recursos que generan. En segundo lugar, hay que determinar las inversiones que se requieren para hacer posibles las soluciones técnicas del transporte bimodal, teniendo en cuenta la optimización de la carga remolcada y el número de unidades por tren en todo el trayecto. Hay un último aspecto que consideramos, y es que, como es lógico, el Gobierno español tiene que dirigirse al Gobierno francés para plantearle que la decisión española que estamos promoviendo sobre el transporte combinando es una decisión que debiera obligar a las autoridades francesas a mejorar los accesos hacia la frontera española desde Pou, con la finalidad de que el transporte bimodal internacional produzca los beneficios y las consecuencias positivas a las que creo que todos aspiramos. No se trata de excluir otras alternativas que puedan plantearse en los dos extremos de los Pirineos pero, indudablemente, con esta alternativa que se formula lo que hacemos es contribuir a equilibrar el territorio, contribuir a equilibrar el desarrollo económico y contribuir a que se produzca una descongestión en el tráfico existente entre España y el resto de Europa.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el

Grupo Parlamentario Popular. Para la defensa de la misma, tiene la palabra el señor Alcalde.

El señor **ALCALDE SÁNCHEZ**: Señorías, si me lo permiten, antes de entrar en el debate propiamente dicho de esta proposición no de ley del Grupo Socialista y de la enmienda que mi grupo ha presentado, me gustaría hacer una serie de precisiones respecto de esta línea ferroviaria.

Como recuerda el Grupo Socialista en su exposición de motivos, la Comisión de Infraestructuras del 24 de septiembre (no de octubre, como dice) aprobó por unanimidad un texto transaccional sobre dos proposiciones no de ley, una del Grupo Popular, que defendió el señor Serrano, y otra del Grupo Mixto, que defendió el señor Chiquillo, sobre comunicaciones transfronterizas con Francia a través del Pirineo central. Los seis puntos aprobados suponen, como reconocía el señor Morlán en su intervención en nombre del Grupo Socialista en dicha Comisión, un compromiso serio sobre todo para el Partido Popular, grupo que apoya al Gobierno. En consecuencia, todos los grupos estamos de acuerdo en la necesidad perentoria de revitalizar esta línea Valencia-Canfranc. Esto que hoy parecer ser que no suscita ningún tipo de diferencia, así lo decía el portavoz socialista, no siempre ha sido así, también hay que dejarlo claro. Hace tan sólo cinco años el entonces ministro de Obras Públicas, señor Borrell, no quería ni oír hablar de la reapertura del Canfranc y entendía que un ferrocarril del siglo pasado no sirve para el siglo XXI. Queda por tanto, desde mi grupo, dar la bienvenida al Grupo Socialista al club de los favorables a la reapertura del Canfranc; más vale tarde que nunca, señor Morlán.

La implantación del transporte combinado en esta relación ferroviaria entendemos nosotros que puede y debe ser un argumento más para conseguir esta revitalización, nadie lo cuestiona, pero, si me lo permite el grupo proponente, creo que con esta proposición no de ley lo que debemos hacer es intentar atajar la raíz del problema.

El 25 de noviembre del año pasado tuvo lugar en Teruel un encuentro entre los consejeros de ordenación territorial de las comunidades valenciana y aragonesa en el que acordaron trasladar conjuntamente al Ministerio de Fomento la petición de mejora sustancial de esta línea, dada la importancia que para ambas comunidades autónomas y para España tiene y debe tener el sistema de transporte, tanto terrestre como combinado. Como consecuencia de dicha reunión, los directores generales de transportes de ambos gobiernos autonómicos han trasladado recientemente al Ministerio de Fomento la petición formal para que se otorgue una mayor importancia a esta línea, reclasificándola y realizando en la misma mejoras sustanciales. Esta línea ferroviaria es un elemento esencial dentro de los sistemas de transporte de ambas regiones, con potencial suficiente, señorías, para ejercer una influencia de primer orden en amplias zonas del territorio español si se produce, como deseamos todos, la reapertura internacional de la línea, habilitando el tráfico de viajeros y mercancías a través del Pirineo central e impulsando y mejorando la relación Valencia-Teruel-Zaragoza, reforzando de esta manera la comunicación entre los importantes centros de desarrollo económico que constituyen el eje del Ebro y el arco medi-

terráneo, así como entre éste y las comunidades del norte de España.

Desde que en 1970 quedara interrumpido el tráfico internacional de esta línea se han modificado profundamente las condiciones del transporte internacional y la propia configuración de las actividades productivas; hemos entrado en la Unión Europea, y las comunidades autónomas de Aragón y de Valencia han tenido un importante desarrollo económico y social, situándose entre las regiones más dinámicas y con mejores perspectivas de España. Por otra parte, es previsible que este mayor desarrollo así como la intensificación de los intercambios dentro de la Unión Europea consigan que en unos diez años la demanda del transporte internacional se duplique, con el riesgo de saturación de las actuales vías de conexión con Francia, como decía el señor Morlán.

Mi grupo entiende, señorías, que el esfuerzo que está realizando el Gobierno construyendo la autovía Sagunto-Somport debe verse complementado necesariamente con la recuperación de la línea ferroviaria internacional de Canfranc y con la mejora de todo el recorrido entre Valencia, Zaragoza y la frontera francesa. No es admisible, señorías, y hay que reconocerlo, que hoy en día cueste doce horas ir desde Valencia hasta Canfranc, en un viaje no sólo lento sino incómodo, por lo que es preciso remodelar íntegramente, entiende mi grupo, dicha vía férrea, así como incluir la relación Zaragoza-Teruel-Valencia entre las opciones de largo recorrido, con conexiones con el País Vasco hacia Bilbao e Irún. Pero hemos de ser conscientes, señorías, de que la decisión de reabrir esta importante comunicación transpirenaica no depende exclusivamente del Gobierno español, por lo que hay que intensificar las negociaciones con el gobierno francés, así como conseguir el respaldo de la Unión Europea, tanto por lo que supondrá de apoyo financiero como por el refuerzo político de cara a las negociaciones con los franceses.

Por todo ello es fundamental que el Gobierno realice, como tiene previsto, el estudio de alternativas de mejora de la relación ferroviaria Sagunto-Canfranc, en el que se determine la necesidad de inversión en función no sólo de los tráficos actuales sino de los previsibles para el futuro. Este estudio, señorías, si se pretende ser riguroso y serio, no se puede realizar, como plantea el Grupo Socialista en su texto, en tan solo tres meses, sin duda requeriría un plazo mayor. Además de la realización de estos estudios de mejora de la línea, entendemos que, dada la situación actual, se hace de la máxima urgencia la actuación en aquellos tramos que no requieren variación de trazado, como ya se está realizando en el tramo Tardienta-Huesca, con una reciente adjudicación de la obra de renovación y electrificación por 1.216 millones, y próximamente también se van a realizar actuaciones en distintos tramos entre Teruel y Zaragoza, dentro del convenio suscrito entre el gobierno de Aragón y Renfe. Una vez conocidos los resultados de este estudio será cuando el Ministerio de Fomento podrá tomar las medidas necesarias para potenciar el transporte bimodal que compartimos, pero, sin duda, deberán ser las fuerzas del mercado las que finalmente puedan llevar a cabo su implantación.

Asimismo, para terminar ya, señor presidente, mi grupo entiende que son precisas otras medidas incluidas en nues-

tra enmienda, como son, de acuerdo con la importancia que damos a esta línea, la realización por parte del Ministerio de Fomento de actuaciones a corto plazo en la misma. Asimismo, es preciso que en función de la evaluación de la demanda se considere la posible reclasificación de la categoría de la línea, ya que, como sin duda conocen SS.SS., esta línea pasó a categoría C en 1985, durante un gobierno socialista, y esa categoría C supone que no se realicen en ella inversiones y mejoras nuevas sino simplemente mantenimiento en la línea. Es por ello que mi grupo cree que es fundamental que el Gobierno considere la necesidad de reclasificar dicha línea de acuerdo con la importancia que tiene reforzar la comunicación entre el eje del Ebro y el arco mediterráneo.

Espero y deseo que el Grupo Socialista, propulsor de esta iniciativa, acepte nuestra enmienda puesto que entendemos que está enfocada hacia lo fundamental, que es revitalizar dicha línea y no hacer lo accesorio, aunque también lo compartimos, como es el transporte bimodal.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Tiene la palabra el señor Morlán para pronunciarse sobre la enmienda presentada por el Grupo Popular.

El señor **MORLÁN GRACIA**: No voy a entrar en descalificaciones porque eso ya lo sabe hacer muy bien el Partido Popular, esa es su forma y su hábito de trabajo normalmente cuando hay algo que les molesta y que les duele, y esto, por lo que se ve, les duele.

Lo que propone el Grupo Popular en su enmienda, si quiere, lo puede hacer sin que yo le plantee ningún tipo de exigencia. Si quiere hablar de plazos, yo estoy dispuesto a decir que en vez de tres meses sea en seis meses, ahora bien, decir lo que dice aquí, que es un canto al cielo, una lavada de cara o parte de la campaña de imagen que está llevando a cabo, el Grupo Socialista no lo puede aceptar. Esto que están dispuestos a hacer que lo hagan, no hace falta que lo planteen como enmienda; lo que yo estoy proponiendo es que ponga en funcionamiento la existencia de un transporte bimodal que permita el tráfico de mercancías entre España y Francia. Esto lo pueden hacer sin tener que recurrir a esta enmienda. Hagan lo que nosotros planteamos y desde luego les reconoceremos la gestión que puedan hacer cuando las cosas que dicen en esta enmienda se lleven a cabo sin ningún tipo de problemas. **(El señor Alcalde Sánchez pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Brevemente, señor Alcalde.

El señor **ALCALDE SÁNCHEZ**: Telegráficamente, señor presidente. Quiero decir que en ningún momento he descalificado yo al Grupo Socialista ni a su portavoz; si lo que le ha molestado es la alusión al señor Borrell le puedo decir que aquí tiene usted los recortes de periódico, señor Morlán, en los que el señor Borrell dice y descarta la reapertura del ferrocarril de Canfranc.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): En turno de explicación de voto, por un tiempo de dos minutos, tiene la palabra el diputado Serrano Vinué.

El señor **SERRANO VINUÉ**: Escuchada la fijación de posición del Grupo Parlamentario Popular y al no ser coincidente ésta con la de mi partido, el Partido Aragonés, agradezco esos dos o tres minutos para fijar la posición del PAR, manifestando firmemente nuestro apoyo a la iniciativa que desde el Grupo Socialista se ha planteado, por entender que es oportuna.

No vamos a repetir los argumentos de las diferentes resoluciones del debate sobre el estado de la Nación, ni el debate de septiembre de 1998 donde, por unanimidad, se aprobó una proposición no de ley relativa a dar vía libre a la viabilidad tanto técnica como ecológica y social de la oportunidad del Canfranc. En estos momentos tenemos un argumento más, el hecho de poder plantear y aprovechar en un momento oportuno, al amparo de la puesta en marcha de la nueva directiva sobre transporte, la importante experiencia que hay en otro tipo de cordilleras como los Alpes. Tuve la suerte de poder participar en el simposio sobre transporte sostenido en áreas de montaña, celebrado en Jaca, donde, de la mano de un aragonés, el hoy director gerente de la Agencia Europea de Medio Ambiente, tuvimos la oportunidad de ver cuál iba a ser el próximo escenario del tráfico de mercancías, de su saturación y de los problemas medioambientales que va a tener. Por eso vemos acertada y oportuna esta proposición no de ley; tenemos una excusa más para apoyar el Canfranc y, sobre todo, me gustaría que por parte del Partido Popular, coincidiendo hoy también con el tercer aniversario de las elecciones, se dé un empujón más a uno de los puntos fundamentales del programa electoral entre el Partido Aragonés y el Partido Popular. Las enmiendas que ellos plantean nos parecen tremendamente positivas, pero lo que se expresa ya está en marcha y en los Presupuestos Generales del Estado ya tuvimos la oportunidad de dar un impulso definitivo a las inversiones. Lo que pretendemos es que hagan un esfuerzo, que reconsideren y, en todo caso, apoyen la iniciativa que en estos momentos se plantea desde el Grupo Socialista.

— SOBRE POLÍTICA DE NUEVOS TRAZADOS DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/001319.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Pasamos al siguiente punto del orden del día, proposición no de ley sobre política de nuevos trazados del tren de alta velocidad, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa tiene la palabra el diputado don Ángel Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señorías, en primer lugar voy a hacer una corrección obvia en nuestra proposición no de ley consistente en anteponer en el segundo punto Madrid a Valladolid-Galicia-Asturias-Cantabria.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Por tanto, se entiende que se incluye en el texto de la proposición no de ley que en su caso se votará.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA:** Exacto, señorías, los pasados 9 y 15 de diciembre, tanto en la Comisión de Infraestructuras como en el Pleno del Congreso se elaboraron extensos debates de mociones, interpelaciones y proposiciones no de ley sobre la alta velocidad/velocidad alta y mejora en general de las comunicaciones ferroviarias. En aquellos debates el Grupo Parlamentario Popular presentó enmiendas transaccionales, incluso a última hora, que pretendían compatibilizar los programas de inversión y presupuestos del Gobierno con las necesidades y peticiones políticas y sociales, siempre rectificando las previsiones del Plan director de infraestructuras, absolutamente insuficientes tanto en cuanto a la red de alta velocidad como en las consignaciones presupuestarias, que ya en el año 1995, en el Plan de infraestructuras ferroviarias 1995-2000 reconocían un importante desfase, plan director de infraestructuras, quiero recordar una vez más, que, si en general tenía un plazo de ejecución hasta el año 2007, para la alta velocidad aclaraba la necesidad de recursos de comunidades autónomas, corporaciones locales y financiación privada así como un mayor plazo de ejecución, que no concretaba, y eso para una inversión inferior a tres billones de pesetas.

Titulamos nuestra proposición no de ley como política de nuevos trazados del tren de alta velocidad. ¿Por qué? Primero, porque el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona, aprobado en 1988, al entrar el Partido Popular en el Gobierno en 1996 tenía iniciado un tramo, Ricla-Calatayud, y además con ancho de vía español, vía Renfe. Segundo, porque la variante de Pajares llevaba 13 años paralizada. Tercero, porque Córdoba-Málaga no estaba previsto como alta velocidad, sino como «antenas» —lo entrecomillo porque no sé la significación de «antenas»— de alta velocidad. Cuarto, porque el ferrocarril en y a Galicia estaba abandonado y, por ello, con un creciente deterioro. Quinto, porque el Plan de infraestructuras ferroviarias aprobado para el período 1995-2000, en cuanto a la alta velocidad repite sin ampliar lo que dice el Plan director de infraestructuras y, con ello, su desfase en inversiones ferroviarias, porque la línea única de alta velocidad puesta en marcha hasta 1996, Madrid-Sevilla, coincidió con una ampliación del aeropuerto de aquella ciudad sin tener en cuenta un estudio de demanda del tráfico aéreo corregido espectacularmente a la baja como consecuencia de la explotación del AVE; por cierto, hace pocos días, en reunión de la Comisión de Infraestructuras, con la comparecencia del ministro de Fomento, para tratar el tema de Barajas, podíamos ver el importantísimo frenazo que en el incremento del tráfico aéreo Barajas-Prat y viceversa supondrá el AVE Madrid-Barcelona. Por todo ello, señorías, debíamos corregir el título de nuestra proposición no de ley. En lugar de política de nuevos trazados, se llamaría nueva política de nuevos trazados del tren de alta velocidad.

El 23 de julio de 1996 el Parlamento Europeo y el Consejo, en su decisión 1.692/96, define en su artículo 10 la red ferroviaria de alta velocidad. Se compondrá —dice— de líneas especialmente construidas para la alta velocidad, equipadas para velocidades generalmente de 250 kilómetros por hora o superiores mediante tecnologías actuales o nuevas y líneas especialmente acondicionadas para la alta

velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 kilómetros por hora. Partiendo de esto, es propósito del Gobierno popular presentar en la Comisión de Infraestructuras, en el segundo semestre de 1999, los estudios de demanda y rentabilidad de los grandes corredores ferroviarios a los efectos de poder priorizar racionalmente las inversiones, teniendo en cuenta la vertebración del deterioro y la cohesión territorial, los tiempos de recorrido y otros elementos determinantes de la competitividad y rentabilidad del modo de transporte ferroviario en relación con otros modos de transporte. Pero, entre tanto, comparte y apoya el Gobierno, igual que nuestro grupo parlamentario, y así lo exponemos en el punto 1.º de nuestra proposición, el carácter prioritario establecido por la Unión Europea en relación con la construcción de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpignan y Madrid-Vitoria-Dax, ratificado, en el primer caso, por el impulso dado a proyectos, tramitación administrativa, licitación y ejecución de las obras del AVE Madrid-Barcelona-Francia. El otro tema, Madrid-Vitoria-Dax, como conocen SS. SS., tiene problemas de definición de trazado y, por tanto, está retrasado no sólo debido al Ministerio de Fomento o al Gobierno central, sino plenamente de acuerdo con los gobiernos autónomos que este itinerario ferroviario debe atravesar.

También dentro de los Presupuestos Generales del Estado para 1999 se han previsto 3.000 millones de pesetas para el proyecto de alta velocidad Córdoba-Málaga; 2.500 millones para el proyecto de alta velocidad Madrid-Valencia; se convocó el 25 de octubre de 1998 el concurso del proyecto, con posibilidad de ampliarlo a construcción, para la variante del Guadarrama en el tramo Madrid-Valladolid, fundamentalmente, como todos sabemos, para las comunicaciones ferroviarias de Madrid, Castilla y León, Galicia, Asturias y Cantabria, estudio que tiene una inversión de 3.000 millones de pesetas y un plazo de ejecución de 10 meses. Se ha publicado la semana pasada en el Boletín Oficial del Estado el estudio informativo de la variante de Pajares, con un coste de obra de 262.000 millones de pesetas, con un plazo de ejecución de casi cinco años e incluyendo un túnel de 25 kilómetros, es decir, dos de 25 kilómetros en cada sentido. Por cierto, este precedente debe animar al Ministerio de Fomento a acelerar la decisión de la variante de Guadarrama aunque sea con un túnel de 30 kilómetros en cada sentido si ello es la mejor solución para la definitiva comunicación ferroviaria adecuada en tiempo al siglo XXI y para beneficio de todo el norte y noroeste español.

De nuestra proposición no de ley no analizo más que ese error de haber omitido Madrid-Valladolid; ratificar lo ha hecho prácticamente en toda la exposición y únicamente quisiera hacer un comentario relacionado con el tema de Madrid-Lisboa, que es algo cuya definición no depende sólo de la voluntad del Gobierno español sino también del portugués, tema que se está retrasando.

Compartimos con el Gobierno —ya voy finalizando, señor presidente—, en unas inversiones que conllevan una larga tramitación y un largo período de ejecución, la necesidad de realizar proyectos, que se agilicen e incluso que se solapen los trámites administrativos cuando ello sea posible. Compartimos asimismo, y tenemos un ejemplo de colaboración de comunidades autónomas con la Adminis-

tración del Estado, la iniciativa de la Xunta de Galicia que, junto con las cajas de ahorro gallegas, ha iniciado un estudio del trazado de alta velocidad Castilla y León-Galicia con el objeto de adelantar los plazos en su posterior realización. La necesidad de los proyectos y su tramitación es conveniente, ya que en muchas ocasiones se trata de proyectos polémicos que exigen consenso y un período de maduración y no se debe dejar de invertir ni una sola peseta, ni un euro a partir del próximo año, de los previstos en la red de alta velocidad.

En cuanto a las enmiendas presentadas por el Grupo Mixto y por el Grupo Socialista, en nuestro deseo de lograr el máximo consenso y teniendo en cuenta las dificultades que he citado en relación con Madrid-Lisboa y la necesidad de contar con el acuerdo del Gobierno portugués, proponemos a la enmienda número 2 del Grupo Mixto y a la número 4 del Grupo Socialista con respecto al tema de Madrid-Lisboa un texto que diga: Estudiar en proyectos coordinados con el Gobierno portugués las líneas de alta velocidad entre ambos países con las posibles conexiones: Madrid-Lisboa, por Extremadura, conexión con Portugal a través de Fuentes de Oñoro y la conexión a través del eje atlántico Galicia-Portugal.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señor Carreño, le ruego haga llegar a la Presidencia el texto de esta transacción.

A esta proposición no de ley se han presentado tres enmiendas, dos por parte del Grupo Mixto y una por parte del Grupo Socialista. Para la defensa de las dos enmiendas del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Para ilustrar y esclarecer un poco las dos enmiendas de adición del Bloque Nacionalista Galego, quiero citar las palabras del secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, señor Vilalta, en su comparecencia del día 14 de octubre de 1998 en la Comisión de Infraestructuras, cuando aludió a que el Gobierno tenía la siguiente visión estratégica en relación con las inversiones de alta velocidad. En concreto, habló de un eje troncal, Andalucía hasta Málaga, como parte del eje troncal norte-sur en España, de ancho internacional y de altas prestaciones ferroviarias, que está ya en fase de proyecto; Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, que está en ejecución; Madrid-Segovia-Valladolid, con el acceso por el túnel de Guadarrama hacia Burgos, Vitoria y frontera francesa —esto último en fase de proyecto—, y Madrid-Valencia, proyecto en elaboración y estudios informativos. Curiosamente, además dio el dato de que las aportaciones para estas obras sería un 30 por ciento de los fondos de cohesión, aparte de las que proviniesen de privatizaciones vía Estado y lo que habría de pagar por canon de uso el operador, que sería lógicamente Renfe.

Digo todo esto porque ya ven ustedes que el caso de Córdoba-Málaga está realmente en una fase distinta a otro tipo de alusiones que se hacen en la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** De hecho, no hay más que ver que hoy los servicios ferroviarios entre Málaga y Madrid duran cuatro horas y veinte minutos, si bien es cierto que casi la mitad transcurren de Córdoba a Málaga. Por supuesto está

electrificado, y no hay dificultad alguna para que con una máquina de gran potencia, de las que se utilizan en los trenes de alta velocidad, el tren pueda salir de Málaga y llegar a Madrid sin hacer cambios de ninguna clase.

A la vista está que entre Madrid y Valencia existen en la actualidad trenes Alaris que hacen el trayecto en tres horas y veinte minutos, existiendo la disposición política y financiera por parte del Ministerio de Fomento y de las comunidades autónomas afectadas, en concreto Madrid y Valencia, nada menos, que para la inversión de 400.000 millones de pesetas para poder sustituir un tren que tarda tres horas y veinte minutos por otro que tarda dos horas y pico, más bien pasadas las dos horas y media.

Por fin llegamos al caso de Galicia, Asturias y Cantabria. Indudablemente, el problema de su conexión es por causa de sus redes interiores, si bien es cierto que, de las tres, la que está en un estado más calamitoso es Galicia, que no cuenta con doble vía en ninguno de los trayectos interiores y, por supuesto, no cuenta con electrificación en lo que son los puntos de partida y las salidas de Galicia, como no sea por el tramo sur Vigo-Ourense. Por lo tanto, hay un problema grave de incardinación en cualquier red de alta velocidad o de velocidad alta si Galicia mantiene este estado interno, porque hay que darse cuenta de que son más de 230 kilómetros la distancia entre A Coruña, Ferrol, Santiago o Vigo para llegar a la frontera administrativa de la Galicia de hoy.

Por lo tanto, nosotros pensamos que la proposición no de ley, tal como está planteada por parte del Partido Popular, es muy engañosa, engañosa porque además en ese aspecto sí queda claro que en el año 2001 estará en ejecución todo lo que prácticamente entra dentro de lo que es la visión estratégica del Gobierno español, lo demás son promesas vagas y en todo caso, lo que es más grave, puntos de partida abiertamente discriminatorios: 48 kilómetros por hora de media en muchos trayectos de Galicia y la vía sin cambiar incluso en el tramo de salida de Monforte cara a Ponferrada desde el año 1960-1963, según contestación del Gobierno a este diputado, y así sucesivamente.

Y por fin la cuestión europea, que hay que verla en toda su dimensión. Veo que ahora hay intención por parte del Partido Popular de rectificar y darse cuenta de que la relación con Portugal es cuando menos triple, por tres partes de la frontera, siendo curiosamente la más densamente poblada y la de más densidad desde el punto de vista económico la frontera con Galicia. Por lo tanto, que se contemple la posibilidad del eixo atlántico es interesante, pero vuelvo a repetir, si no existe la conciencia de que por lo menos en Galicia antes del año 2006, que no es mucho pedir, tenemos que tener una velocidad adecuada de 150 kilómetros por hora, como ha solicitado el Parlamento de Galicia desde 1995, francamente el resto de las promesas no es que sean utópicas, sino que prácticamente son inviables.

Por todo esto, mantenemos nuestras enmiendas y, en todo caso, con las modificaciones que ha hecho el Partido Popular, todo lo más que haríamos sería abstenernos, pero nunca votaríamos a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda que ha presentado el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Decía el señor Carreño en su exposición que debería modificarse el título de la proposición no de ley y yo creo que debería cambiarse prácticamente toda ella. Me explico. Esto es una buena prueba de la doble moral del Partido Popular. ¿Por qué digo esto? Porque si, acogiéndose a los criterios que ellos aplican en esta Cámara, no se puede incorporar en el orden del día la iniciativa del Grupo Socialista sobre la creación de una Comisión de investigación del señor Piqué porque ya se ha discutido -ese es el argumento que utiliza el Partido Popular en la Junta de Portavoces-, resulta que, de los cuatro apartados de esta proposición no de ley, tres ya han sido aprobados por esta Cámara. Pero el hecho es mucho más grave, porque, de esos tres, dos fueron aprobados con el voto en contra del Partido Popular, con su voto en contra, y hoy nos hacen perder el tiempo -perdonen por la expresión-, desde el punto de vista formal, repitiendo un debate que el Partido Popular en una parte muy importante del mismo rechazó el pasado mes de diciembre. ¿Qué ocurrió entonces? Que su posición confusa y contradictoria desató la ira de destacados dirigentes del Partido Popular, del señor Fraga, del señor Zaplana, y, en consecuencia, para lavarse la cara, presentan de nuevo una proposición no de ley sobre un aspecto que ya está debatido y, repito, en tres de sus apartados aprobada por esta Cámara.

Segundo motivo para la gravedad. El punto 1.º tiene que ver con una declaración acerca del carácter prioritario de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpignan y Madrid-Vitoria-Dax. ¿Estamos de acuerdo? Por supuesto. Lo hemos dicho muchas veces. Pero fíjense SS.SS. qué paradoja: en el debate sobre el estado de la Nación del 27 de mayo de 1998 se aprobó una resolución por unanimidad que instaba a que antes del 1 de julio de 1998 los ministerios de Fomento y Medio Ambiente tramitaran la información pública de los estudios informativos y medioambientales de la red ferroviaria en el País Vasco. Al día de hoy, señor presidente, señorías, ¿saben lo que ha ocurrido? Nada, ni un solo trámite de este mandato parlamentario, que lleva ya nueve meses de retraso. Eso sí, de nuevo nos viene el Partido Popular diciendo que nos solidaricemos, que consideremos prioritaria la creación y construcción de esta línea. Pues claro que sí, pero mandatos concretos que ha adoptado esta Cámara son sistemáticamente incumplidos por parte del Gobierno.

Por lo tanto nuestra queja en el ámbito formal, es ésta. Lo que habría que preguntar al Gobierno es qué ha hecho con relación a los puntos 3 y 4 de su iniciativa, que tiene que ver con las obras de adaptación de la línea ferroviaria Alicante-Valencia-Barcelona, velocidad alta 200-220 kilómetros por hora, como máximo, en el año 2001, y la posibilidad de que la línea Alicante-Valencia-Barcelona comparta trazado desde Tarragona a Barcelona con el AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona, que se aprobó en esta Cámara el 9 de diciembre -repito- con el voto en contra del Partido Popular; qué es lo que ha hecho el Gobierno para ir dando cumplimiento a estos dos puntos; que nos diga qué ha hecho, no que nos obligue a repetir el debate. ¡Si yo tengo que votar a favor, necesariamente, porque ya lo hice el 9 de diciembre, igual que al punto 1.º! Pero, entretanto, para no perder el tiempo, que nos digan los representantes del Partido Popular qué ha hecho su Gobierno para avanzar

en el cumplimiento de los compromisos de este Parlamento. Yo se lo contesto: nada. Eso sí, hoy, de nuevo, quieren que discutamos y que aprobemos, en una pura operación de imagen, que en el Euromed se adapten las obras a la velocidad alta 200-220 kilómetros por hora antes del año 2001. Pues bien, votaremos a favor, señorías, con todas estas salvedades.

Pero es en el punto 2.º, sin duda, donde sí existen serias discrepancias. De nuevo su redacción, señoras y señores diputados, constituye, a nuestro juicio, un brindis al sol. Lo único que se pide, como decía el señor Rodríguez, es que se adopten medidas oportunas para que la Unión Europea, dentro del próximo marco comunitario de apoyo, asuma el interés prioritario y de vertebración territorial de ejecución de una serie de líneas de alta velocidad. Pues claro que sí, esto es importante. Claro que lo es, pero ya se lo dije en el debate de la interpelación que celebramos en el Pleno, donde por cierto el Grupo Parlamentario Popular también votó en contra de la posibilidad de negociar con el Gobierno portugués los tres trazados o tres alternativas a la conexión de velocidad alta/alta velocidad España-Portugal. Hoy reciclan también, dan marcha atrás y nos proponen, en una enmienda transaccional, incorporar esta pequeña parte de la moción que varios grupos parlamentarios de la Cámara, salvo el PP y CiU, debatimos aquel 15 de diciembre. Por lo tanto, bienvenida sea esta rectificación. Pero, como decía el señor Rodríguez, no es en absoluto suficiente. El marco comunitario de apoyo tiene y tendrá siempre unos recursos limitados. Por cierto, cada vez parece, señorías, que más limitados. Y si en lugar de que en ese marco comunitario de apoyo hayan de colgarse, en el mejor sentido de la palabra, para la financiación una, dos o tres líneas de alta velocidad incorporamos seis, siete u ocho, los recursos, que son los mismos, habrá que trocearlos entre esas iniciativas. Y entonces surge la pregunta: este programa que aquí presenta el Grupo Popular, al que no ofrece ningún compromiso, de ejecutarse supondría una movilización de recursos por encima de los tres billones de pesetas. ¿Cuánto vamos a obtener en el marco comunitario de apoyo? Que nos lo digan. De esos tres billones y pico de pesetas, ¿cuántos fondos comunitarios podemos obtener? ¿Doscientos mil millones? ¿Trescientos mil? ¿Cuatrocientos mil en el mejor de los escenarios? ¿Qué haremos hasta los tres billones? Deberíamos hacer lo que el Grupo Mixto en su conjunto, el Grupo Parlamentario del PNV, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y el Grupo Parlamentario Socialista propusimos en el debate del 15 de diciembre, a través de la enmienda que hoy repito -y lamento hacerles perder a ustedes el tiempo-, porque nosotros ya presentamos esa iniciativa en aquel debate. Y lo que planteábamos era rescatar o recuperar el principio de la planificación como esencial para el desarrollo de un mapa ferroviario de alta velocidad/velocidad alta. Eso significa establecer prioridades, y establecer prioridades, señorías -ya sé que a ustedes les costará mucho, porque a todos les prometen todo y de forma inmediata-, significa poner una iniciativa detrás de otra y significa decir con qué recursos se cuenta para abordar esas iniciativas. Se necesita determinar qué recursos presupuestarios se van a aplicar y, en su caso, qué recursos extrapresupuestarios. Y poner plazos, como se hizo con el Plan director de infraestructuras. Pero aquí es donde se llega a la

hora de la verdad y aquí es donde lo único que nos ofrece el Grupo Parlamentario Popular en la intemporalidad, es la petición a la Unión Europea de que considere prioritarias estas líneas, pero sin comprometer en absoluto la posición de la Administración nacional en el desarrollo de las mismas. Es verdad que el ministro, en aquel debate, reconoció que iba a presentar un llamado documento de prioridades de inversiones. No dijo que iba a presentarlo en esta Comisión. Hoy el señor Carreño dice que sí. Le tomo la palabra al señor Carreño. Si se materializa y se cumple, me alegraría profundamente, porque ya que hemos pedido un plan sectorial y el Gobierno tiene tanto terror a esto de los planes, al menos que ese documento de prioridades que se presente en esta Cámara y se nos permita debatirlo, aunque yo creo sinceramente que hacerlo en el segundo semestre del año 1999 es hacerlo cuando la legislatura está prácticamente terminada y, por lo tanto, sin posibilidad de pronunciamiento por parte de los grupos parlamentarios. Le pediríamos al Gobierno y al Grupo Parlamentario Popular -lo decimos en esta nuestra enmienda-, si tienen voluntad de hacerlo, que lo hagan en este primer semestre del año 1999.

Bien, ¿qué pide concretamente nuestra enmienda? En el punto 1, que se presente este plan, que ese plan marque un horizonte determinado. Nosotros hablábamos del año 2007, pero ya le dije al señor ministro y le digo ahora al señor Carreño que no tendríamos inconveniente alguno en alargarlo si las disponibilidades presupuestarias no son suficientes. El ministro habló en la tribuna de que efectivamente un plan de esta naturaleza exigiría 20 ó 25 años. Estamos dispuestos a considerarlo así, pero a quien le toque en el año 20 o en el 25 o en el 18 habrá que explicárselo. No podemos decir a todos, como hace el señor Zaplana, que en el año 1999 tiene comprometido, por activa y por pasiva, que comienzan las obras del tren de alta velocidad Madrid-Valencia. Eso es radicalmente imposible. Por tanto, hay que establecer un marco de prioridades. Se deben presentar, además, creemos nosotros, una serie de definiciones en ese plan, que serían esenciales -diseño de red, sus características técnicas, prioridades y calendario de realizaciones y, por supuesto, estrategia de financiación del plan-, teniendo en cuenta que hay precedentes como el sistema de financiación del Madrid-Barcelona-frontera francesa que sin duda pesarán en las decisiones de futuro. La garantía de que en el año 2004 el tren de alta velocidad estará en Barcelona y en la frontera francesa; la garantía de que en el año 2003 tendremos el tramo de Madrid-Valladolid, a través de la variante de Guadarrama; la coordinación con el proyecto portugués de las tres posibles alternativas de las que ahora nos habla el señor Carreño, y adicionalmente la necesidad de presentar un plan general ferroviario que presente actuaciones previstas sobre la red básica -no olvidemos nunca lo importante que es la red básica ferroviaria-, los programas de actuación en líneas de cercanías, el desarrollo de un programa de modernización de líneas y adecuación de la velocidad, con objeto de conseguir velocidades comerciales de 150 ó 160 kilómetros por hora donde no haya alta velocidad y, consecuentemente con ese programa, el de compra de material ferroviario para la modernización descrita y atender a todas estas necesidades.

Acabo, señorías, haciendo una recomendación al Grupo Parlamentario Popular. Creo que los ciudadanos saben dis-

tinguir, y esa falacia permanente, esa promesa permanente de que todos vamos a tener un tren a 350 kilómetros por hora es un mal debate. Creo que hay que escapar de ese planteamiento propagandístico y hay que ir al criterio de la racionalidad. Por eso nosotros titulamos nuestra enmienda: mapa ferroviario o futuro ferroviario de la alta velocidad/velocidad alta, porque lo importante son los tiempos de trayecto, lo importante es la racionalización de nuestro esquema ferroviario y, por supuesto, la voluntad política para destinar los recursos precisos para ello.

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

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Podríamos decir que se ha iniciado un debate que es una pérdida de tiempo, aunque cualquier debate siempre es constructivo y de él se puede sacar algo nuevo. La proposición no de ley que en estos momentos tratamos me lleva al 9 de diciembre, fecha en la que ya se debatieron otras dos proposiciones no de ley: una, del propio partido Popular y, otra, del Grupo Mixto con enmiendas del Grupo Socialista y otras enmiendas; las dos hablaban del tema que hoy nos ocupa. Incluso yo redacté un borrador de enmienda transaccional para que todos los grupos pudiésemos votarla; la tengo aquí y es un texto casi igual al que hoy se está debatiendo. Para lograr el consenso había quitado la referencia a que el corredor mediterráneo Alicante-Valencia-Barcelona estuviese terminado en el año 2001, como entonces se pedía, porque todo el mundo está convencido de que no puede realizarse pues, en un tramo hay verdaderas dificultades. Todo el mundo estaba dispuesto, con buena voluntad a aceptar la transaccional, pero al figurar la citada fecha, el año 2001, el Grupo Popular la rechazó porque no quería comprometerse. Se votaron favorablemente la proposición no de ley del Grupo Popular y la del Grupo Mixto con la enmienda que presentó el Grupo Socialista, pero quizás por la rapidez en el trámite o porque las conversaciones no habían llegado a buen fin, la votación fue contraria a unos temas, hecho que le llevó al Grupo Popular presentar la actual proposición no de ley que pretende una nueva votación positiva, reafirmando lo que ya se votó el 9 de diciembre con algunos añadidos en cuanto a que se consideren de interés prioritario algunas de las líneas, como son los enlaces hacia Galicia, Madrid-Valencia y Barcelona-Alicante-Murcia-Almería. Ahora se nos presenta una transaccional que añade la zona hacia Lisboa, y yo le pediría al Grupo Popular que nos aclarase con qué enmienda quiere transaccionar, porque en realidad es una enmienda de sustitución de su propia proposición no de ley. En todo caso, el Grupo Mixto debe confirmar que es una transacción con su enmienda número 2, porque el texto se refiere sólo al punto 2 de la proposición no de ley.

Hemos oído que este trámite suponía perder el tiempo. Yo no diría tanto. Si repetir lo que ya se debatió el día 9 de diciembre es perder el tiempo, también lo es la enmienda que nos presenta el Grupo Socialista porque tiene el mismo contenido que lo que se debatió el 9 de diciembre en una interpelación y el 15 de diciembre en una moción.

En cuanto a esta enmienda que comento, tengo que decir que todos los grupos prometemos a todo el mundo todo, porque queremos llevar a buen fin toda una serie de realizaciones que han de tener unas prioridades, pero cada uno establece las suyas y muchas veces las prioridades de cada uno no coinciden con las de los otros. Ya es hora —y no me cansaré de decirlo— de que el Gobierno o el grupo mayoritario de la oposición aclaren qué es el PDI. El PDI es un gran instrumento de trabajo que no tiene ningún rango en estos momentos. Fue un documento no aprobado por las Cortes, un plan de Gobierno. Lo único que aprobaron las Cortes fueron una serie de resoluciones, muchas de ellas contradictorias porque cada grupo había presentado las suyas. Respecto al PDI, documento que cita el Grupo Socialista continuamente y me parece bien porque era suyo, da la impresión de que el Grupo Popular lo asume. Si lo asume que lo asuma de verdad y sobre él trabajaremos y hablaremos de plazos. Estoy de acuerdo en que trabajemos sobre el PDI, pero démosle el rango que ha de tener porque, hoy por hoy, es un buen documento de consulta y de trabajo —estoy viendo desde mi banco una de las páginas en los trazados ferroviarios—, pero no para decir que debe desarrollarse. Si debe hacerse que se haga, pero asumiendo el rango que debe tener.

No es una pérdida de tiempo, porque siempre que hablamos sacamos algo en positivo. El tema ferroviario necesita un debate monográfico. Si dentro de un tiempo viene el plan que el ministro ofrece y que en el fondo es lo que se desprendía de la moción del 15 de diciembre, vayamos a ello y dejemos hoy formalizada la corrección de una falta de elasticidad en las votaciones que hubo el 9 de diciembre respecto de las proposiciones no de ley. Hoy corregimos la falta de elasticidad que no tuvo en aquel momento el Grupo Popular debido a la rapidez de la votación al decir que no se aceptaba una enmienda transaccional. Todos queremos lo que se decía en las proposiciones no de ley de aquel día, lo que hoy se dice y lo que se puede decir, pero digámoslo de una manera concreta, concisa, sosegada y no demos palos de ciego, haciendo unos listados tremendos y poniendo pegas a posibles obras que van a beneficiar a todas las infraestructuras ferroviarias del país.

Por nuestra parte, vamos a dar nuestro voto favorable a la proposición no de ley, porque no deja de ser sino la corrección de unas intenciones equivocadas de procedimiento y porque la enmienda transaccional recogía el deseo de todos los grupos el 9 de diciembre.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Quiero empezar mi intervención apoyando dos afirmaciones que ha hecho el señor Sedó: la primera, que esta proposición no de ley que presenta el Partido Popular supone una pérdida de tiempo teniendo en cuenta que, recientemente, el Pleno del Congreso ha debatido sobre política de transportes ferroviarios y ha llegado a determinados acuerdos. La segunda, que tenemos un documento básico pero importante, el Plan director de infraestructuras, que a veces se utiliza, cuando interesa pero que cuando no interesa se queda archivado en el cajón de los recursos; o se saca y se tergi-

versan sus planteamientos. Tengo que recordar que este documento es importante porque planifica el desarrollo territorial de este país en su conjunto, no sólo contempla actuaciones en materia ferroviaria sino también en transportes por carretera y las carreteras en general, así como todo lo que es el transporte intermodal. En algún momento habría que definir qué papel juega este importante documento que, como se ha recordado, procede de gobiernos anteriores, no fue aprobado por el Congreso y con el que nosotros mismos tuvimos discrepancias, lo cual no quiere decir que no sea un buen documento y que sienta las bases de desarrollo futuro de las infraestructuras en este país.

En materia ferroviaria, señor Carreño, el Partido Popular está bastante perdido y, como consecuencia, está falto de reflejos. La oposición ha llevado la iniciativa en este terreno y creo que quizá lo que le duele al Partido Popular es que tenemos alguna ventaja en este momento en cuanto a propuestas de resolución que son viables y convenientes para el conjunto del país. La proposición no de ley que ustedes presentan hoy para debate en esta Cámara aporta muy poco, es un catálogo de intenciones con poco fundamento. El primer punto pide que el Congreso comparta y apoye el carácter prioritario establecido por la Unión Europea con relación a la construcción de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpignan y Madrid-Vitoria, pero yo creo que eso es una obviedad, porque el Madrid-Barcelona está ya en construcción. Pero, además, llegan a confundir cosas importantes. Por ejemplo, incluyen el Madrid-Vitoria como línea de alta velocidad, lo que a mí se sorprende, a no ser que quieran cambiar lo que el Plan director de infraestructuras fija para este corredor.

Me parece que es un debate importante, porque aquí no es que estemos hablando de alta velocidad o de velocidad alta, es que también estamos hablando de anchos de vía, y eso sí que es importante. ¿Qué ancho de vía se va a establecer para esta línea: el ancho Renfe o el ancho europeo? Me parece que ustedes confunden los términos, quizá con buena voluntad, pero hay que ser más rigurosos en estas cosas porque son importantes.

Lo mismo ocurre en el Córdoba-Málaga o las líneas que ustedes proponen Valladolid-Galicia-Asturias-Cantabria. Vuelve a confundir los términos y lo único que piden es un compromiso del Congreso para que dentro de la Unión Europea se consideren estas líneas prioritarias, pero yo me pregunto cuál es el papel que el Gobierno está asumiendo en este asunto. Y no solamente desde el punto de vista reivindicativo o de propuestas a la Unión Europea sino también respecto a cuál es la posición del Gobierno en cuanto a sus compromisos para elaborar proyectos y financiar este tipo de infraestructuras que, por cierto, tienen un montante económico importante. Sería conveniente que el Portavoz del Partido Popular nos dijera en qué plazos piensa desarrollar estas líneas, con qué anchos de vía y qué compromiso financiero adquiere el Gobierno para que podamos decidir cuál es la solución que más conviene.

En el punto 2 de su proposición, en el apartado segundo, donde hablan de prolongar el Valencia-Barcelona hasta Murcia y Almería, tengo que recordarle que esta Comisión ya ha aprobado proposiciones no de ley de otros grupos en este sentido. Al final, lo que ustedes vienen a hacer es ratificar lo que la oposición ha presentado y a lo que en su

momento pusieron objeciones y bastantes reparos. Creo que su proposición no es lo suficientemente rigurosa para que cuente con nuestro apoyo. Señor Carreño, lo que el Gobierno debiera hacer es presentar un plan general ferroviario que contemple la alta velocidad, qué actuaciones tiene previstas para la red básica ferroviaria, así como programas de diferentes actuaciones que se den en las líneas de cercanías. Hablar de una manera aislada de lo que es el desarrollo ferroviario en España no sirve de nada. Elaboren ustedes un plan, si no les gusta el que tenía el anterior Gobierno, tráiganlo al Congreso y lo debatiremos, pero que sea un plan integral donde podamos contemplar todas las opciones.

Tengo que añadir que lo único que han hecho es una mala copia de lo que prevé el Plan director de infraestructuras, porque hay algunas líneas importantes en la alta velocidad que en su catálogo de intenciones de la proposición no de ley, no sé por qué motivo, han obviado. Me refiero al corredor navarro, el Zaragoza-Pamplona-Tolosa, del que en su proposición no de ley no hablan, y a la Y vasca. Me sorprende muchísimo porque reitero que son actuaciones contempladas en el Plan director de infraestructuras y que ustedes no mencionan en absoluto. No sé si es que no le han facilitado la información suficiente o correcta, porque recientemente el presidente de la Comunidad Foral de Navarra estuvo en Madrid, se entrevistó con el presidente del Gobierno y, al final, salieron los medios de comunicación diciendo que próximamente iba a ser una realidad la alta velocidad en el corredor navarro. Me parece que ahí ha tenido usted un lapsus importante y que probablemente se lo hagan pagar.

Lo que voy a proponer es una adición *in voce* —para recordarle precisamente este lapsus— del siguiente temor: Que el Gobierno adopte las medidas oportunas para que se impulse el corredor navarro Zaragoza-Pamplona-Tolosa para que cuando finalicen las obras de alta velocidad entre Madrid y Zaragoza el corredor navarro esté operativo, de forma que se potencien las comunicaciones entre el valle del Ebro e Irún, a través del corredor navarro. Espero que no tendrá objeción en admitir esta enmienda *in voce*, de adición, que no de sustitución, para que queda también constancia de que este Gobierno tiene alguna voluntad de desarrollar el corredor navarro, tal como tiene comprometido con el Gobierno foral de Navarra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, el turno que le voy a dar ahora no es para contradecir los argumentos expresados, porque veo que es un tema de calado. Su turno es para que la Mesa y esta Presidencia puedan comprender claramente qué es lo que vamos a poner a votación, cuando se vote esta proposición no de ley.

Tiene S.S. la palabra.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor presidente, esta proposición no de ley ha servido para intentar aclarar algunas cosas, por ejemplo, alta velocidad o velocidad alta, que no tiene diferenciación en el lenguaje de la Unión Europea; que el Plan director de infraestructuras es un valioso documento de trabajo pero nada más, y que sirve precisamente —y no como decía el señor Sedó que siento no esté aquí— para manifestar, con este

gráfico, las contradicciones y omisiones enormes que tiene, no el reconocimiento del Grupo Popular a la validez de este plan. Seis billones de pesetas era el cóctel suma de todas las proposiciones incorporadas a la transaccional del Grupo Socialista debatida en diciembre de 1998; seis billones de pesetas era el cóctel suma de todas las peticiones recogidas en la transaccional; la nuestra, afortunadamente, es de tres billones de pesetas, según la valoración del portavoz del Grupo Socialista.

¿Plazos en el PDI? ¿No sería en inversiones de alta velocidad? ¿No sería en el Plan de infraestructuras ferroviarias de 1995 al 2000? Contradicciones, no las tiene el Grupo Popular; contradicciones...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, le he hecho una preventiva manifestación, precisamente porque temía que iba a ir por ahí su intervención. Le ruego, por favor, que corte estos argumentos y manifieste qué enmiendas acepta y cuáles son las que propone.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Ya he dicho que no acepto la primera enmienda presentada por el Grupo Mixto, porque no se refiere a la alta velocidad. Incorporo a nuestra proposición no de ley un texto en el que el portavoz del Grupo Mixto ha dicho que se abstendría y le agradecería que reconsiderara y votara a favor de nuestra propuesta de transacción o modificación del apartado Madrid-Lisboa.

Agradezco al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) dos cosas. Una, que algo positivo se ha sacado de esta discusión, aunque algunas cuestiones convendrá aclarar en nuevos debates. Y dos, que los apartados 1, 2, 3 y 4 de nuestra proposición no de ley recogen exactamente la propuesta transaccional de diciembre de 1998, iniciativa del señor Sedó aceptada por nosotros, y rectifica, incorporando el plazo de terminación de la obra, aun reconociendo que es difícil su terminación en el año 2001; por tanto, algo se ha avanzado desde diciembre hasta ahora. Es un reconocimiento por el Grupo Popular y por el Gobierno de la resolución adoptada por el Congreso en diciembre. También se ha avanzado en la definición de la estación de alta velocidad en Barcelona, que en la propuesta de la señora Rahola, aprobada en su momento y aceptada por el Grupo Socialista, se fijaba única y exclusivamente en La Sagrera y se ha definido que la alta velocidad entra en Sans, sin perjuicio de estudiar la otra solución complementariamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, le rogaría que nos dijera si acepta la transaccional a su enmienda, porque si no, no puede haber transaccional.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, no puedo aceptarla porque ya puse de manifiesto los argumentos temporales, así como el contenido fundamental que para nosotros tiene que la red interior de Galicia funcione a 150 kilómetros por hora. No pedimos más; llámesele velocidad alta, media o pseudo velocidad. Si eso no se especifica así claramente antes del año 2006, a nosotros no nos valen las argumentaciones que se han dado. Respecto al eje atlántico, exactamente lo mismo. Hay que

ponerle un tope temporal, que nosotros situamos en seis años, y es muy poco —vuelvo a repetir— porque se trata de no más de 320 kilómetros con el territorio portugués.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, no acepta S.S. la transaccional que se le ofrece y el señor Carreño no acepta su enmienda; luego, en ese aspecto se vota en sus propios términos.

El señor Fernández, de Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, ha presentado una enmienda *in voce* que, según costumbre de esta Comisión, se puede aceptar si ningún grupo está en contra. Le ruego al señor Carreño que manifieste su aceptación o rechazo.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: No tenemos la capacidad de solución tan inmediata y rápida para un compromiso de unas fuertes inversiones como las que ha manifestado el señor Fernández. No podemos asumir la aceptación de dicha enmienda.

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

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, no intervengo en un turno de réplica, simplemente quiero hacer una aclaración.

El señor Carreño dice que los puntos 3 y 4 de la proposición no de ley hoy objeto de debate es idéntico a la propuesta transaccional que hizo el señor Sedó con la que coincidía el Grupo Popular, que fue derrotada en la sesión del día 9 de diciembre. He de decirle, señor presidente, que no es así. Aquí tengo el documento presentado con las anotaciones a mano y, como siempre, faltaba una sola cosa, pero la más importante: la fecha, el plazo. De decir que se adopten las medidas oportunas para que se finalicen las obras de adecuación de una línea ferroviaria, a decir que se adopten las medidas oportunas para que en tal fecha —nosotros dijimos 2001— se finalicen las obras, va un mundo. Y hoy, la proposición no de ley trae ya la fecha del 2001.

Acabo con una grave preocupación, que expongo después de la intervención del señor Carreño. Ha dicho que ha servido para algo este debate; para que el Grupo Popular corrija algunos de sus planteamientos.

Me preocupa en el siguiente sentido. Me parece muy bien que el Grupo Popular corrija sus planteamientos, pero es que este mandato ya lo había dado la Cámara; lo que me preocupa es que el Gobierno entienda que sólo cuando el PP acepta corregir sus errores se aceptan los debates de esta Cámara. El 9 de diciembre la Cámara dijo que en el 2001 se acabará la adaptación en el marco mediterráneo, en el Euromed, la línea de velocidad alta. Desde ese día eso ha causado estado, no desde hoy en que el Partido Popular corrige sus planteamientos. Creo que eso es respeto democrático. Como estoy convencido de que el señor Carreño no ha querido decir tal cosa, compartiré mi filosofía y, por lo tanto, que desde diciembre esto ya está en marcha. **(El señor Carreño Rodríguez-Maribona pide la palabra.)**

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: He dicho o he querido decir el reconocimiento por el Grupo Popular de la resolución del Congreso, que en su momento votamos en contra. He querido decir eso y entiendo que he dicho eso. Por tanto, sigue siendo válido exactamente lo que he dicho antes. Espero que el Grupo Socialista rectifique muchas veces lo que ha rectificado del Plan director de infraestructuras en cuanto a la alta velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se someterá a votación la propuesta del Grupo Popular, tal y como ha sido aquí escrita, con el añadido en el punto 2 de Madrid-Valladolid-Galicia-Asturias-Cantabria. En esos términos se someterá a votación.

— **SOBRE MEDIDAS PARA SELECCIONAR LA ALTERNATIVA DAROCA (MODIFICADA) PARA EL SUBTRAMO 4, TRAMO TERUEL-ZARAGOZA, DE LA AUTOVÍA LEVANTE-ARAGÓN CARRETERA N-234 DE SAGUNTO A BURGOS Y N-330 DE ALICANTE A FRANCIA, POR ZARAGOZA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001340.)**

— **RELATIVA A LA CONVERSIÓN EN AUTOVÍA DEL CORREDOR DE LA N-234 ENTRE DAROCA Y CALATAYUD, ASÍ COMO A SU CONEXIÓN CON LA AUTOVÍA SOMPORT-SAGUNTO PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001335.)**

— **PARA QUE EL ENLACE DE LA AUTOVÍA DEL EJE NORTE-SUR Y EL DESDOBLAMIENTO DE LA N-234 SE LLEVE A CABO EN LAS PROXIMIDADES DE DAROCA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001351.)**

El Señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a debatir conjuntamente las proposiciones no de ley 8, 9 y 10, aunque luego se voten por separado. La primera se refiere a la autovía Levante-Aragón N-234 de Sagunto a Burgos, y N-330 de Alicante a Francia por Zaragoza, subtramo 4 alternativa Daroca; la siguiente proposición es entre Daroca y Calatayud, y la tercera, sobre el eje norte-sur y desdoblamiento de la N-234 que se lleva a cabo en las proximidades de Daroca. Es autor de la primera iniciativa el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida; el Grupo Socialista y el Grupo Popular tenían también presentadas proposiciones no de ley sobre este tema, por lo que se han incorporado al orden del día y se discuten conjuntamente.

El orden que vamos a establecer para las intervenciones es que comience a discutirse, en primer lugar, la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida, posteriormente la del Grupo Socialista y finalmente la del Grupo Popular. En uno de los casos hay una enmienda del Grupo Popular a otra del Grupo Socialista, por ello les ruego que

cuando se defiendan las proposiciones no de ley fijen su posición tanto sobre la proposición de cada uno, como de las enmiendas que puedan producirse.

Para la defensa de su proposición no de ley, tiene la palabra el señor Fernández, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Señor presidente, voy a defender la proposición no de ley que mi grupo ha presentado para el debate de hoy, que puede parecer coincidente con las proposiciones incluidas en el orden del día, tanto del Partido Socialista como del Partido Popular, pero que tienen importantes diferencias como podremos observar. Con esta iniciativa, que no tiene grandes pretensiones, nos limitamos a pedir al Gobierno que, dentro de los estudios de trazados que está haciendo modifique una pequeña parte del trazado de la autovía que unirá el corredor del Mediterráneo con Teruel y Zaragoza, en un tramo relativamente corto y que entendemos que no supone grandes variaciones respecto al trazado propuesto por el Ministerio de Fomento. Mi grupo ha reaccionado con la mayor agilidad posible y, como está en fase de estudio y se están haciendo los correspondientes proyectos, hemos intentado que antes de que estén completamente definidos, se puedan hacer modificaciones, que son importantes para algunas poblaciones, en este caso concreto para Daroca. El trazado, como decía antes, unirá el corredor del Mediterráneo con Teruel y Zaragoza. Esta importante infraestructura viaria, que está contemplada en el Plan director de infraestructuras, pasa por un punto cercano a Daroca, pero que no satisface a los habitantes de esta población, ya que, según las previsiones del proyecto, la distancia puede ser de ocho o nueve kilómetros.

A nuestro juicio, esta infraestructura, debería vertebrar y revitalizar el territorio, incidiendo favorablemente en el desarrollo económico de las zonas por donde discurre. Lógicamente, no es suficiente con que se hagan obras públicas de estas características si no tienen como finalidad la utilidad social, y nosotros entendemos que la utilidad social de esta autovía está en que se acerque lo más posible al pueblo de Daroca, como demandan masivamente sus ciudadanos. Hay que recordar que en estos últimos días, en concreto el sábado 27, salieron a la calle cerca de 6.000 personas, exigiendo al Ministerio de Fomento que variara su trazado. Cuando la unanimidad es tan grande es que las personas no están equivocadas, sino que es el Ministerio en todo caso el que, con su trazado del campo de romanos, puede estar en un error. También hay que decir que, exceptuando al Partido Popular, hay unanimidad política para que este trazado sea el que pide el pueblo de Daroca y su coordinadora. Por eso, nosotros hemos hecho una proposición no de ley tendente a que el tramo que finalmente seleccione el Gobierno sea la alternativa de Daroca modificada, que es lo que piden las instituciones de Daroca para el subtramo 4, entre Teruel y Zaragoza, de la autovía Levante-Aragón.

La proposición no de ley del Grupo Popular en su texto resolutivo viene a decir que la N-234, cuando sea desdoblada, se acerque a Daroca, pero esta es una carretera distinta, es la carretera que une Calatayud con Daroca y no el eje Teruel-Daroca-Zaragoza. Por tanto, hay una diferencia

importante, lo mismo que ocurre con la proposición que presenta el Grupo Socialista. No obstante, entendiendo que debemos atender al requerimiento de las instituciones aragonesas y de las fuerzas políticas que allí se han pronunciado sobre esta vía de comunicación, creemos que debemos hacer un esfuerzo integrador que, repito, al menos, recoja el sentir de los grupos políticos que en Aragón se han pronunciado en torno a este asunto. En consecuencia, creo que tanto nosotros como el Grupo Socialista estamos en condiciones de ofrecer una transaccional a nuestros textos de resolución, que finalmente se pueda votar y tenga el máximo apoyo. Me parece que en este asunto el Partido Popular nuevamente va mal. El propio alcalde de Daroca, que es de dicho partido, está defendiendo esta alternativa, que es la que quieren sus vecinos, y mantener una posición distinta aquí, en el Congreso de los Diputados, es un caso de doble discurso. Veremos —no quiero adelantar acontecimientos— cuál es finalmente la posición del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA:** La verdad es que se nota que estamos en fechas preelectorales, ya que este tipo de proposiciones tiene mucho que ver con los planteamientos de cada grupo respecto a que figure su posición en temas que afectan a una parte del territorio, y esto no lo digo por el hecho de presentar alternativas, que es bueno, sino por el tratamiento que después le da el Partido Popular, ya que parece que es una especie de comercio de «todo a cien» o una especie de *tutti contenti*, a ver si hay alguna posibilidad de que todos salgamos cogidos de la mano. Se pretende que la iniciativa que se apruebe en este Congreso salve el trámite de la Comisión y el de la confrontación en sus respectivos territorios y están dispuestos a hacer lo que sea necesario para que las cosas se suavicen. En este caso concreto, me gustaría que esto fuera así, pero en el siguiente sentido.

Izquierda Unida y el Grupo Socialista han presentado dos iniciativas que responden a dos resoluciones de las Cortes de Aragón, resoluciones que compatibilizan que haya una aproximación a Daroca, una vez que ha sido el propio Gobierno el que ha desestimado el paso de la autovía por las cuencas mineras, y que esa aproximación a Daroca se lleve a cabo en ese pequeño tramo —objeto de la proposición más concreta de Izquierda Unida—, y el Grupo Socialista propone que, junto a esa aproximación de la autovía a Daroca, exista lo que contempla el Partido Popular, un desdoblamiento de la N-234 entre Calatayud y Daroca. Entendemos que ahí se produce una vertebración de las dos autovías con Daroca como punto neurálgico en el que confluirían la N-234 y la N-330, lo que va a servir para que esta comarca quede definitivamente integrada en el desarrollo de las comunicaciones de una parte importante de Aragón y posibilitará que las carreteras sirvan para lo que son, para unir poblaciones y unir a ciudadanos y ciudadanas.

Desde esa perspectiva, que se hayan planteado tres iniciativas de estas características tiene que hacernos pensar a los grupos políticos que es bueno que el Congreso, ante esa aparente diferencia que puede haber entre unas y otras,

pero que han sido aprobadas en las Cortes de Aragón, busque un texto que intente compatibilizar los planteamientos de los grupos y que, a su vez, respete la voluntad de una comarca, la comarca darocense, en la que se tiene perfectamente claro lo que se pretende: no estar alejado de cualquier vía de desarrollo que permita que su situación y su calidad de vida mejoren progresivamente. Por tanto, yo estoy de acuerdo con el planteamiento de Izquierda Unida en el sentido de buscar una transacción que posibilite acomodar estas dos resoluciones de las Cortes de Aragón, que vienen dibujadas en estas dos proposiciones no de ley que hemos presentado y que se aproximan bastante a lo que plantea el Partido Popular, sobre todo en una transacción que se nos ha hecho llegar. Sería bueno, respetando esos criterios fundamentales que han establecido las Cortes de Aragón, que son el máximo órgano parlamentario de esa comunidad autónoma, que el Congreso ratificará el contenido de esas decisiones del Parlamento autonómico. Por ello, ya no se trata solamente de defender la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, lo que indudablemente hacemos porque responde a la decisión de una Cámara territorial, sino de intentar buscar, de aquí hasta el momento de la votación, un texto que contemple las diversas alternativas que se formulan y que, desde luego, son perfectamente compatibles. Espero que de esa manera el Congreso aúne el criterio de todos los grupos políticos y pueda ofrecer a la sociedad aragonesa, y desde luego a la darocense, una salida y una satisfacción a sus legítimas reivindicaciones, que, como digo, se plasman en estas iniciativas que hoy se plantean.

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

El señor **ALCALDE SÁNCHEZ**: Señorías, como decía el señor presidente, vamos a debatir hoy tres iniciativas, dos de ellas sustancialmente idénticas, que son la de mi grupo, el Grupo Parlamentario Popular, que fue la primera que tuvo entrada en esta Cámara, y la del Grupo Parlamentario Socialista, que hacen referencia a la conversión de la N-234 en autovía buscando que la conexión entre ésta y la de Somport-Sagunto sea la más favorable para el desarrollo socioeconómico de la localidad. Vemos también otra proposición no de ley, de Izquierda Unida, si bien ésta diferente, como ha dicho su portavoz, referida a que el Gobierno opte por una alternativa concreta en el trazado de la autovía Somport-Sagunto.

Antes de entrar a debatir el contenido de las tres proposiciones, creo que es fundamental recordar a los portavoces de otros grupos los hechos pasados. Desde hace más de 15 años, las comunidades valenciana y aragonesa vienen demandando una vía de gran capacidad que solucione los graves problemas de exceso de tráfico de la actual y comunique el llamado arco mediterráneo con Francia a través del Pirineo central. Para Aragón además existe la urgente obligación de vertebrar de norte a sur su territorio y mejorar sus comunicaciones internas, especialmente con la provincia de Teruel, así como la inaplazable necesidad de paliar la despoblación de nuestra comunidad, si excluimos la ciudad de Zaragoza, y de fomentar paralelamente su desarrollo socioeconómico.

Este eje norte-sur, señorías, fue excluido del primer Plan de carreteras de los gobiernos socialistas y posteriormente recogido en el Plan director de infraestructuras como eje Somport-Sagunto. Mientras los tramos de la Comunidad Valenciana han seguido paso a paso, más bien de tortuga, su marcha administrativa, los comprendidos entre la ciudad de Zaragoza y la localidad oscense de Nueno —y digo Nueno puesto que el entonces ministro Borrell consideraba un despilfarro que la autovía llegara hasta el túnel de Somport— también iban sesteando, aunque con distintas vicisitudes que sonrojaban a más de uno y a las que, en aras de la brevedad, no me voy a referir.

El tramo que hoy nos ocupa, señorías, el comprendido entre Teruel y Zaragoza, sufría a comienzos de 1992 un parón inexplicable, al menos desde un punto de vista de la lógica y de la razón; parón que empeoró bastante durante el bienio negro de Aragón, el presidido por el socialista señor Marco, tras una vergonzosa moción de censura. El Ministerio, entonces llamado de Obras Públicas, del señor Borrell, por puras razones electoralistas, señorías, y a propuesta entonces de Izquierda Unida, se puso a deshojar la margarita sobre si el trazado de este tramo se realizaba por la cuenta minera central turolense o por el valle del Jiloca, perdiéndose de esta manera cuatro años, señorías, en el trazado de la autovía. Que hoy traiga esta proposición no de ley el Grupo de Izquierda Unida, entendiendo que el señor Fernández está obrando a iniciativa de sus compañeros de Izquierda Unida de Aragón, me parece una burla, señor Fernández, no por usted, repito, sino por sus compañeros de Aragón, puesto que aquellos que pretendieron que la autovía Somport-Sagunto no pasara por el valle del Jiloca y, como consecuencia, por la comarca de Daroca —como reconocen además ustedes expresamente en la exposición de motivos de su iniciativa— intenten ahora erigirse en defensores a ultranza de esta comarca me parece un ejercicio de cinismo político difícil de igualar, señor Fernández.

Señorías, si hoy estamos debatiendo aquí sobre si la autovía debe pasar un kilómetro o varios kilómetros más cerca o más lejos de Daroca, es gracias a que el Gobierno del Partido Popular optó por la alternativa de seguir el trazado por el valle del Jiloca, porque, de lo contrario, ¿saben ustedes cuántos kilómetros hubieran alejado la autovía de Daroca? Pues, grosso modo, más de 80. ¿A qué estamos jugando, pues? Señores del PSOE y de Izquierda Unida, durante los años que estuvo paralizada la autovía entre Zaragoza y Teruel deshojando la margarita, no se escuchó ni a Izquierda Unida ni al Partido Socialista ni al Ayuntamiento de Daroca, entonces socialista, que ni siquiera planteó alegaciones, ni a ninguna plataforma ciudadana se le ocurrió poner el grito en el cielo sobre la despoblación, sobre el empobrecimiento, sobre el interés turístico, cultural o medioambiental de la zona. Entonces no parecía, señorías, importarles demasiado el futuro de Daroca y su comarca ni el de Aragón, que vio como se retrasaba vergonzosamente una obra vital para sus intereses. Ya están inaugurados los tramos Zaragoza-Huesca y siguen pendientes los tramos Zaragoza-Teruel por culpa de aquella decisión del Gobierno socialista.

Ahora, sin embargo, sí, ahora que el Gobierno del Partido Popular, en el estudio informativo previo a la redacción del proyecto, opta inicialmente por un trazado de la autovía

que discurre a menos de 10 kilómetros de Daroca, ahora sí que se desgarran las vestiduras y hablan de marginación, de desarrollo socioeconómico y de otras muchas cuestiones que antes no les preocupaban, como decía. Lo cierto es que yo tengo la sensación de que lo que se vuelve a pretender aquí es que se demore una vez más la construcción de la autovía Somport-Sagunto, vital para los intereses de Aragón. ¿Cómo se puede tener la desfachatez de acusar al Partido Popular de perjudicar a la ciudad de Daroca, cuando ha sido un Gobierno del Partido Popular el que ha construido la autovía precisamente por esa comarca, cuando ha sido el Grupo Parlamentario Popular, primero en las Cortes de Aragón y hoy aquí, el que ha traído iniciativas parlamentarias para convertir en autovía la N-234, entre Calatayud y Daroca, lo que va a situar a esta última ciudad, independientemente de la alternativa por la que al final opte el Ministerio de Fomento, como a ninguna otra de Aragón, señorías, en una situación estratégica inigualable para abordar con garantías su futuro? ¿Qué iniciativa trae hoy aquí Izquierda Unida? Pues que el Gobierno opte por una alternativa concreta que ha encargado el Ayuntamiento de Daroca, dando por hecho que es mejor que la seleccionada inicialmente, repito, por el Ministerio de Fomento.

Desde el Gobierno de Aragón y desde el Partido Popular de Aragón, en cumplimiento de la proposición no de ley que han comentado ustedes, la 42/1998, de las Cortes de Aragón, se han realizado innumerables gestiones para que el Ministerio valore esta alternativa del Ayuntamiento de Daroca. El propio ministro se comprometió ante los portavoces municipales a estudiarla antes de decidir cuál sería la solución definitiva, y sin desmerecer a priori dicha alternativa, de la que sí que conocemos que alarga más de ocho kilómetros el trayecto entre Zaragoza y Teruel, mi grupo, señorías, no puede plantearse apoyar esta proposición no de ley de Izquierda Unida hasta que el Ministerio no se manifieste al respecto, pues desconocemos la viabilidad de la misma, su coste real y, sobre todo, el impacto medioambiental que supondría, especialmente a la agricultura de las localidades comprendidas entre Calamocha y Daroca, que, según la opción de Daroca, de la que había un estudio informativo inicial del Ministerio, se veían muy afectadas, concretamente entre el 15 y el 20 por ciento de su huerta. ¿Han preguntado SS.SS en algún momento lo que opinan al respecto los ciudadanos de Calamocha, Luco, Burbáguena, Báguena, San Martín o Villanueva del Jiloca? No sé si lo han preguntado.

La construcción de la autovía, señorías, siempre supone un revulso importante para la zona por la que discurre, lo que supera con creces los aspectos negativos que pueda tener. La actual carretera, en su trayecto desde la provincial de Teruel hasta la ciudad de Zaragoza, transita, si no me fallan las cuentas, por 21 localidades, incluida Daroca, algunas de las cuales ya se han visto afectadas por variantes que han sacado la carretera de sus núcleos de población y todas ellas van a dejar de ser transitadas, lógicamente, cuando se abra la autovía. Siempre que se saca una carretera de una localidad se ve perjudicado, a corto plazo, en mayor o menor medida, el sector servicios, pero, por el contrario, la mejora de las infraestructuras favorece de una manera sustancial y esencial el desarrollo de la industria y, a medio plazo, mejorando el desarrollo socioeconómico,

vuelve a verse beneficiado el sector servicios señorías. Es cierto que estamos todos de acuerdo en que Daroca y su comarca están inmersas en un notable deterioro demográfico y socioeconómico que preocupa profundamente no sólo a sus habitantes sino también a la sociedad aragonesa en su conjunto. Por eso, desde el Partido Popular queremos que Daroca no pierda en ningún momento la batalla por su futuro y por eso hemos promovido la iniciativa que hoy estamos debatiendo aquí para que esta comarca cuente, además de la Somport-Sagunto, con otra vía de comunicación que estimule su desarrollo, como será la conversión en autovía de la N-234, que nuestro grupo y el Gobierno pretenden que pase al lado del polígono industrial de Daroca para favorecer su desarrollo, pero si al Grupo Parlamentario Popular nos preocupa Daroca y su comarca, también, cómo no, el de los españoles en su conjunto, y un Gobierno a la hora de tomar decisiones, señorías, ha de pensar en los intereses generales de la ciudadanía.

La autovía Somport-Sagunto es vital no sólo para la comarca de Daroca, sino también, como he dicho antes, para la vertebración del territorio aragonés en su conjunto, para el desarrollo socioeconómico de la Comunidad Autónoma de Aragón y también para el de otros territorios, como la Comunidad Valenciana, y para sectores productivos que llevan reclamando durante muchos años la construcción de esta autovía. Por ello, mi grupo y mi partido quieren que el trazado de la autovía norte-sur sea el más beneficioso para Daroca, pero siempre y cuando el replanteamiento de la solución definitiva que tiene que adoptar el Ministerio no ocasione perjuicios irreparables para otras comarcas de nuestro territorio ni tampoco suponga retrasos sustanciales en la licitación de unas obras que viene demandado largamente al pueblo aragonés. Daroca, incluso en la hipótesis de que se descartara la alternativa que plantea su Ayuntamiento, tendría la autovía Somport-Sagunto, señorías, a menos de 10 kilómetros y a sus mismas puertas, además, la conexión, por la autovía hasta Calatayud que propugnamos desde el Partido Popular, que la conectaría con la autovía de Aragón por un lado y con la Somport-Sagunto por otro y, consecuentemente, con el resto de España por ambas.

Señorías, mi grupo entiende que ya basa de demagogia y de oportunismo en esta cuestión. Aquellos que permitieron durante años que Daroca se sumiera en un estado de postración preagónica pretenden ahora justificar su inoperancia anterior jugando con la ilusión colectiva de un pueblo, señorías. Aragón quiere y necesita una Daroca que mire al futuro con optimismo y que sea capaz de aprovechar las enormes posibilidades que le va a ofrecer la privilegiada situación que va a tener a corto plazo. Mientras algunos sólo saben augurar desastres, señorías, mi grupo entiende, como Popper, que podemos comenzar a ser los autores de nuestro futuro cuando dejemos de hacer de sus profetas. Para protagonizar su porvenir Daroca va a contar con el apoyo del Grupo y del Partido Popular en todas las instituciones en las que gobierna para promocionar y potenciar la instalación de empresas en su polígono industrial y las infraestructuras que aquí estamos planteando.

Por todo ello, señorías, mi grupo va a apoyar o bien la proposición no de ley inicial que hemos planteado o, alternativamente, si considera oportuno el Grupo Socialista

aceptar la transaccional que desde la enmienda que hemos presentado a su proposición no de ley le hemos pasado, esa transaccional. Lo que mi grupo no puede, repito, es apoyar la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida, ya que queremos como he dicho, esperar a las conclusiones del estudio que está realizando el Ministerio de Fomento sobre la alternativa que ha propuesto el Ayuntamiento de Daroca antes de pronunciarnos definitivamente al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación correspondería un simple turno para determinar, por parte del señor Morlán, si acepta o no la enmienda presentada por el Grupo Popular, pero dado que el tema tiene mucho interés y que la intervención del señor Alcalde en algún caso ha podido contener alguna alusión, voy a dar un breve turno al Grupo de Izquierda Unida y al Grupo Socialista y más tarde al señor Alcalde, pero, eso sí, le pido al Grupo Socialista que manifieste la aceptación o no de la enmienda del Grupo Popular.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, por alusiones, creo que no me queda más remedio que intervenir. El portavoz del Grupo Popular ha utilizado adjetivos gruegos (burla, demagogia, oportunismo...) que yo creo que merecen una respuesta.

En todo caso, quiero aclarar que la posición de Izquierda Unida respecto al trazado de esta autovía, que en un momento determinado pudo ser otra, la hemos adoptado en el convencimiento de que una vez desechado el trazado inicial que pasaba por las cuencas mineras, lógicamente, hemos teniendo que valorar cuál era el nuevo trazado y cuál satisfacía más a los habitantes de estas comarcas. Lo único que hemos trasladado a esta Cámara es una posición compartida por las Cortes de Aragón y que cuenta con el respaldo mayoritario de esta Cámara. Por tanto, cuando el portavoz del Grupo Popular nos llama demagogos y nos dice que estamos burlándonos del pueblo aragonés creo que eso lo tendrá que explicar en Aragón, porque, como decía antes, lo que nosotros hemos hecho ese transmitir una posición que es mayoritaria en las Cortes de Aragón y, en todo caso, si sigue manteniendo esas afirmaciones, estará también utilizando este tipo de lenguaje con los grupos políticos que allí se han pronunciado a favor de estas alternativas.

Yo creo que no hay nada de demagogia en cuanto a recoger el sentimiento popular de un pueblo, de una comarca y de una zona. Simplemente estamos trasladando ese sentimiento a esta Cámara. No hay demagogia; simplemente hay una posición coherente con lo que debe ser la defensa de los intereses de los ciudadanos de Daroca, y el que vea una actuación más allá de esta posición está totalmente confundido. Intentaremos que a lo largo de este trámite parlamentario la alternativa que vamos a presentar conjuntamente el Grupo Socialista e Izquierda Unida cuente con el máximo apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: La verdad es que tras la intervención del señor Alcalde tengo la sensación de oír a esos viejos políticos conservadores y derechones que antiguamente se permitían el lujo de llegar a un sitio donde no había río y decir que iban a construir un puente, o donde no había mar que iban a hacer un puerto, porque si alguien hoy está imbuido de demagogia en sus planteamientos es él; si alguien ha comentado con actitud agresiva y crítica lo que dos grupos políticos han planteado, es él, y desde luego si alguien ha puesto en cuestión —ya se lo diré a los compañeros de las Cortes de Aragón— la capacidad, el trabajo y el esfuerzo de una institución como las Cortes de Aragón, ha sido él, y lo ha hecho como portavoz de un grupo político que me gustaría saber si en su conjunto piensa lo mismo que piensa él, que ese tipo de comentarios respecto a unas iniciativas puede ser realizado de la manera que lo ha sido.

Nosotros no vamos a aceptar la enmienda transaccional, señor presidente, entre otras cosas porque no deja de ser un brindis al sol. A mi, que me vuelva a repetir lo mismo que dice la propia proposición inicial, en la que no hay ningún tipo de compromiso sino una simple declaración de buenas intenciones respecto a la elaboración de un estudio informativo que no sabemos cuándo va a empezar y cuando va a acabar, me parece que es engañar, en principio, a una institución como son las Cortes de Aragón, que tienen otro tipo de planteamiento que coincide con lo que nosotros hemos propuesto en nuestras iniciativas, y, después, que es engañar a unos ciudadanos que, mañana, a través de los medios de comunicación de Zaragoza, verán que el Partido Popular ha sacado adelante, si es que cuenta con los votos suficientes, una iniciativa encaminada a decir: señores, esperen, que vamos a estudiar lo que va a pasar de aquí a un tiempo. ¿Y qué sucederá? Pues no lo sabemos, porque hay que hacer unos estudios informativos.

Yo creo que el compromiso tiene que ser algo más serio, algo más riguroso y desde luego me gustaría que fuese de tal calado que dentro de un tiempo, cuando dejen el poder, nosotros pudiéramos decir que hubo un ministro del Gobierno popular que sí que hizo algo, además de cometer errores, como fue proseguir una autovía que gobiernos anteriores habían iniciado. Lo que no se puede hacer, como está haciendo el Partido Popular y concretamente el señor Alcalde en sus dos intervenciones de esta mañana, es ningunear al señor Borrell, ex ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, por el hecho de ser nuestro candidato a la Presidencia del Gobierno. Parece que es una consigna de fax que envían desde Génova para que ante cualquier tipo de declaración que haya en cualquier parlamento o en cualquier intervención pública se utilice al señor Borrell como objetivo de todos los dardos del Partido Popular. Sigamos haciéndolo así. Es una forma de hacer política que nosotros no compartimos y que desde luego no vamos a llevar a cabo cuando ustedes dejen el poder y nosotros lo volviéramos a ostentar por el apoyo de los ciudadanos españoles, que ven cómo lo que ustedes prometen no lo cumplen.

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

El señor **ALCALDE SÁNCHEZ**: Muy brevemente, señor presidente.

Yo no he acusado a nadie en concreto de hacer demagogia. He dicho que basta de demagogia en general. Si ustedes se dan por aludidos, unos y otros, es su problema.

¿Que alguien dirá que qué hizo el Partido Popular? De entrada, señor Morlán, llevar la autovía por la comarca de Daroca, eso es evidente. ¿Qué usted dice que es un canto al sol plantear la realización de un estudio informativo, que por otra parte es obligatorio antes de realizar un proyecto de desdoblamiento de la N-234? Los aragoneses ya lo juzgarán en su momento; de hecho, ese estudio informativo ya lleva dotación presupuestaria en los presupuestos para 1999. Por tanto no son cantos al sol, sino que hay una decisión política de potenciar esa vía para beneficio de Daroca.

Yo al señor Borrell no le pongo de ninguna manera, se puso él en sus declaraciones, que se las puedo facilitar ahora mismo, en 1992 y en 1994, concretamente respecto al tema de Canfranc, que ha citado usted antes, y también respecto a la autovía. Yo no le pongo de ninguna manera; estoy citando textualmente lo que recogieron todos los medios de comunicación en aquellas fechas; se pondrá él en todo caso; yo no estoy en ningún momento cuestionado al señor Borrell.

Sobre hábitos de viejos políticos, si usted entiende por hábito de viejo político defender que mi partido ha sido el que ha llevado la autovía Somport-Sagunto por el trazado que ustedes ahora parecen defender, cuando ustedes e Izquierda Unida planteaban llevarla por un trazado completamente diferente, que apartaba esa autovía 80 kilómetros de Daroca, estoy encantado de ser viejo político, señor Morlán.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea intervenir? (El señor Serrano Vinué pide la palabra.)

Señor Serrano, ¿a qué efectos pide usted la palabra?

El señor **SERRANO VINUÉ**: A los efectos de que dado que la posición de mi partido no es coincidente con la de mi grupo, simplemente para fijar nuestra posición, al objeto de que conste en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Tiene usted tres minutos.

El señor **SERRANO VINUÉ**: Estamos ante un fuego cruzado y, modestamente, me gustaría centrar el debate para que supiéramos exactamente de lo que estamos hablando. Aunque las proposiciones 8, 9 y 10 se debaten conjuntamente, las tres hacen mención a dos aspectos que son completamente distintos. Por una parte, el desdoblamiento de la 234, la futura autovía que conectará el eje norte-sur con la nacional II; el Partido Aragonés también presentó una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado para acometer ese proyecto. Por lo tanto, huelga profundizar más, máxime cuando el 30 de abril se discute una proposición no de ley en las Cortes de Aragón relativa a este tema. Por otra parte —éste es el quid de la cuestión y es donde me voy a centrar— se trata del acercamiento del eje norte-sur a lo que los vecinos de la comarca de Daroca identifican como la solución Daroca modificada en lo

correspondiente a su tramo número cuatro, sobre la que las Cortes de Aragón, el pasado 29 de octubre, también se han manifestado a favor por unanimidad.

Nosotros, en un ejercicio de responsabilidad y porque lo que nos interesa, más que mirar al pasado, es saber dónde estamos en el presente para articular estrategias en común de cara al futuro, hemos propuesto a los grupos que han redactado las diferentes proposiciones no de ley fusionarlas, máxime cuando nosotros también hemos sido partícipes de este proceso, aunque circunstancias de limitación en la capacidad de presentación de enmiendas por los diferentes diputados a título individual han impedido que hagamos nuestras las proposiciones no de ley tanto de Izquierda Unida como del Grupo Socialista; se trataría de fusionar en una sola proposición no de ley las dos proposiciones de ley que por unanimidad —y cuando digo unanimidad, también con los votos del Grupo Parlamentario Popular— se aprobaron en las Cortes de Aragón. Daroca tiene razones para las manifestaciones porque se puede dar una solución respecto al medio ambiente y se puede articular una solución que no suponga retrasos. No hay excusas. He intentado buscar algún tipo de paralelismo entre lo que hoy es una lucha en la comarca de Daroca con otras luchas en otras partes del territorio del Estado, así como con la actitud del presidente de la Comunidad de Castilla-La Mancha, señor Bono, a la hora de la defensa de sus tesis y en contra del Ministerio, entonces de Obras Públicas, en lo relativo a las Hoces del Cabriel, y no he encontrado la misma presión en este caso por parte del Presidente Lanzuela. Tampoco, felizmente —quiero remarcarlo—, he encontrado ningún tipo de paralelismo entre las circunstancias que motivaron el cambio de la autovía de Leizarán porque, desgraciadamente, en ese caso hubo muertes, y, por suerte, Aragón es una comarca pacífica que únicamente quiere supervivir.

Por tanto, pido un esfuerzo al Grupo Parlamentario Popular porque, una vez escuchada su argumentación, la pregunta que me hago como ciudadano aragonés es ¿por qué no? ¿Qué inconveniente tienen —máxime cuando hace escasamente unos meses que han votado esto en las Cortes de Aragón— en dar el visto bueno y que esa alternativa, con los condicionantes ambientales, técnicos y económicos que sean, salga adelante? ¿Por qué no? ¿Por qué esa cerrazón? No lo entiendo, sobre todo cuando estamos hablando de un sobrecoste en torno a los 2.000 millones. Señores diputados, cuando en Aragón estamos hablando de desiertos demográficos, de desiertos humanos, 2.000 millones de pesetas no es un precio como para no dar viabilidad a este proyecto para que una comarca superviva.

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la discusión de estas proposiciones no de ley, procederemos más tarde a votarlas por el orden en que han sido presentadas.

Ahora, cambiando un poco los planes que estableció esta Presidencia al comenzar la sesión, vamos a terminar el orden del día previsto para hoy. La votación será después de la una y media, probablemente después de las dos. No puedo asegurarlo, lo digo para que lo sepan las señoras y señores diputados y puedan hacer sus planes adecuadamente.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE DOS VÍAS TERRESTRES DE COMUNICACIÓN ATRAVESANDO LA CARA NORTE DE LA SIERRA DE GUADARRAMA PROMOVIDAS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO, PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001348.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a la construcción de dos vías terrestres de comunicación atravesando la cara norte de la Sierra de Guadarrama promovidas por el Ministerio de Fomento. Es autor el Grupo Socialista del Congreso, e intervendrán como portavoces los señores Caldera y Nieto. En primer lugar, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, intentaré hacerlo con la máxima brevedad. Se trata de dos vías terrestres de comunicación que han de unir Ávila y Segovia con Madrid, capital de España, a través de la autopista nacional VI. Antes de abordar este debate, voy a explicar una doble consideración. Por un lado, desde el punto de vista de las infraestructuras y, por otro, desde el punto de vista del medio ambiente. Señorías, la gestión en ambos casos por parte del Gobierno del Partido Popular es un fracaso. Yo diría que, más que un fracaso, como ahora veremos, es una especie de castigo para abulenses, segovianos y madrileños y, por supuesto, para el ecosistema a preservar.

El Plan director de infraestructuras, tan abundantemente citado aquí esta mañana —no lo he traído pero todas SS.SS. lo conocen— contemplaba la conexión de Ávila y Segovia con la carretera nacional VI a través de una gran vía de gran capacidad, es decir de una autovía, libre de peaje. Repito: libre de peaje. Esto tiene que ver con la consideración que todos asumimos en el siguiente sentido. Todas las capitales de provincia del país deberían tener una conexión gratuita con la red de alta capacidad. Como Segovia y Ávila carecen de ella, lo lógico es que la conexión que se realice sea como autovía gratuita. Recuerdo a SS.SS. que en el debate parlamentario no hubo cambio alguno —me acaba de proporcionar una copia del Plan general de infraestructuras el señor Nieto—: Villacastín-nacional VI-Ávila y San Rafael-nacional VI-Segovia se consideraban como autovías libres de peaje. Además, recuerdo a SS.SS. que, simultáneamente, el único acceso a Madrid, a la capital de España, que hoy sufre peaje, tomando en consideración las seis carreteras radiales que acceden a la capital de España, es la nacional VI, que ya sufren, por tanto, madrileños, abulenses y segovianos. Nosotros nos preguntamos qué razones existen para este trato desfavorable para los ciudadanos de Ávila y de Segovia, que, señores del Partido Popular, les recuerdo que votaron mayoritariamente a su partido político. No creo que ésta sea la contraprestación con que ustedes reconocen aquel voto mayoritario. El PDI contemplaba una conexión de autovía gratuita y el Gobierno del Partido Popular lo convierte en una autopista de peaje. Por cierto, fíjense ustedes el punto al que ha llegado la contestación social. El 25 de marzo de 1997 el ministro de Fomento confirmó que se producía el cambio de autovía por autopista de peaje y se comprometió a ir a ambas ciu-

dades, especialmente a Segovia porque así se lo demandaron, a explicarlo. Hasta ahora. Vamos a ver cómo se ha desarrollado esta mala solución para los intereses de abulenses, segovianos y madrileños.

El 19 de septiembre del año 1996, el señor Michavilla, ya secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, a una pregunta escrita de un senador socialista por Segovia, don Arturo González López, contestaba lo siguiente: El estudio informativo de la autovía Segovia-nacional VI fue aprobado definitivamente por la Secretaría de Estado de Política Territorial con fecha 10 de abril de 1996, tras la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de 15 de marzo, de la correspondiente declaración de impacto ambiental; en la actualidad se encuentra en fase de contratación de la asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción, por lo que hasta que no finalice su redacción y sea aprobado no puede procederse a la licitación de las obras. El señor Michavilla, en nombre del Gobierno, hablaba de una autovía. Y añadía: Cabe indicar que esa actuación se contempla en el marco del Plan sectorial de carreteras que desarrolla el PDI —por cierto, miren ustedes cómo contesta el señor Michavilla en nombre del Gobierno—, aprobado por el Congreso de los Diputados en diciembre de 1995. Señor Carreño, ustedes se hartan a decir que el Congreso no aprobó el Plan director de infraestructuras, que, por tanto, no contiene mandato alguno, pero el señor secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, José María Michavilla, contesta al senador don Arturo González López que se aprobó por el Congreso de los Diputados. En todo caso, lo importante no es esa expresión, sino el hecho de que se contempla como autovía. Es más, el 13 de marzo de 1997, también en respuesta al mismo senador, contesta el Gobierno: La reducción de las consignaciones presupuestarias para la creación de nuevas infraestructuras ha hecho necesario buscar fórmulas de gestión que permitan la participación de capital privado en la financiación de las mismas —fíjense ustedes— a fin de mantener la actividad económica en niveles acordes con las necesidades reales.

Por lo tanto, se cambia autovía de carácter gratuito para estos ciudadanos por autopista por una sola razón, porque se necesita mantener la actividad económica en niveles acordes con las necesidades reales. Es decir, que esta autopista no responde a criterios de vertebración territorial o cohesión, sino que, como se necesita que haya actividad económica, que la iniciativa privada tenga actividad económica, pues que abulenses, segovianos y madrileños sean los paganos de esta actuación, y en lugar de que se haga con cargo a recursos públicos, que se haga con iniciativa privada y que paguen peaje, incumpliendo el PDI que contemplaba esta vía de gran capacidad como gratuita.

Además, señorías, he decirles otra cosa. En esa misma respuesta se reconoce que el coste de autovía o autopista de peaje es similar; sin embargo, los diversos Presupuestos Generales del Estado han diseñado un mecanismo de ayuda pública a la iniciativa privada para la construcción de autopistas de peaje. ¿Cuánto dinero va a poner el Estado, el Gobierno, en la autopista Segovia-San Rafael? ¿Cuánto dinero va a poner? Porque yo tengo aquí un precedente, el único que se ha adjudicado hasta ahora, que es el de la autopista de peaje Alicante-Cartagena, y miren ustedes qué precedente es. El coste de la inversión es de 26.475 millones y

se concede al ganador, al adjudicatario de la licitación, un préstamo participativo por un importe nominal de 12.800 millones de pesetas, es decir, que en la autopista Alicante-Cartagena el Gobierno pone la mitad del coste de la autopista, eso sí, quienes utilicen esa autopista pagarán después los peajes correspondientes. Y se harta de decirme el Gobierno y el Partido Popular que no, que es un préstamo, que no me ponga así, que los concesionarios van a devolver el préstamo. ¿Saben ustedes cómo lo van a devolver, señorías, en la autopista Alicante-Cartagena? Está en el Boletín Oficial del Estado, este informe lo he obtenido de ahí. Pues fíjense ustedes, a razón de un millón de pesetas por año. Desde el año 2017 al 2046, ambos inclusivos, 6.300 millones en el 2047 y 6.400 en el 2048. ¿Pero es que se piensan que nos pueden engañar? ¿Se piensan que somos tontos, señorías? ¿Es que piensa el Gobierno que somos tontos, que ha regalado 12.000 millones de pesetas al adjudicatario de la autopista Alicante-Cartagena y va a cobrar el peaje a los usuarios? ¿Qué ocurrirá con Ávila-San Rafael y con Segovia-San Rafael? Lo mismo, pero elevando el préstamo participativo a una cantidad mayor, es decir, que los abulenses, los segovianos y los madrileños vamos a pagar un doble peaje sostenido con una parte importantísima de fondos públicos a devolver seguramente en el año 75 de la concesión. ¿Pero alguien puede considerar esto como satisfactorio para los intereses públicos? Yo, señorías, creo que no.

Y ahora vamos al aspecto medioambiental y ya acabo, porque el señor Nieto hablará más concretamente del tramo Ávila-San Rafael. Aquí se han vulnerado y violado sistemáticamente las declaraciones de impacto ambiental que dejó establecidas el anterior Gobierno. He de reconocer aquí que existe una fortísima contestación ciudadana —en el caso de Segovia, al que me refiero ahora, se han recogido 15.000 firmas— y que hay una organización a la que quiero felicitar por su trabajo, la plataforma de la sierra de Segovia, que ha sido capaz de concienciar a los ciudadanos contra el trazado que presenta el Ministerio de Fomento por la cara norte de la sierra de Guadarrama. Se oponen a este trazado y en el caso concreto del que hablo ahora, que es el de Segovia, se solicita que el trazado se aproxime lo más posible a la N-110 o bien que se haga uno intermedio entre la 110 y la carretera N-VI. ¿Y por qué, teniendo en cuenta las abundantísimas razones que ha presentado en sus alegaciones esta plataforma, se niegan los partidos políticos de izquierda, el Partido Socialista Obrero Español e Izquierda Unida, al trazado previsto para la autopista Segovia-San Rafael? Señorías, porque se destruiría el hábitat de muchas especies y porque se crearía una barrera infranqueable para el ganado. El trazado atraviesa zonas de bosque y encinar de elevadísimo valor ecológico, destacando entre las especies que habitan el mismo el águila imperial, el águila real, el buitre negro, el gato montés y la nutria, además de numerosos anfibios y reptiles. Por tanto, queremos la autovía, que sea gratuita y no por el trazado que prevé el Ministerio de Fomento.

Por último, quiero decir que el Ministerio de Fomento está arrimando además el ascua a su sardina, como se dice vulgarmente. Tengo aquí un plano de la decisión sobre la circunvalación de Segovia y qué casualidad que dicha circunvalación sólo llevará un tramo desdoblado entre la N-

603 y la carretera autonómica 601, es decir, exactamente en el punto en que el Ministerio prevé conectar la autopista de peaje, y no establece el doble carril en la N-110, que es donde nosotros, la mayoría de los ciudadanos de Segovia y los movimientos que se han pronunciado acerca de este trazado, reivindicamos que se haga esta iniciativa.

Por tanto, señorías, creo que con el voto favorable a la misma haríamos un extraordinario favor, reconoceríamos el derecho de los ciudadanos de Segovia y de Ávila a no tener que pagar un peaje y disponer de una infraestructura que no altere su hábitat, su medio ambiente, de forma irremparable.

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

El señor **NIETO GONZÁLEZ**: Voy a intervenir con suma brevedad y como complemento a lo que ha dicho el portavoz socialista en esta Comisión.

Refiriéndome esencialmente al trazado de unión entre Ávila y la autopista A-6, quisiera resultar que lo que pretende construir el Ministerio de Fomento es una autopista con pago de peaje que una la ciudad de Ávila con la autopista A-6 y, además, pretende hacerlo por una de las peores si no es por el peor de los posibles trazados. Teniendo en cuenta esta doble circunstancia, que quieren llevar a cabo una unión con pago de peaje y mediante un trazado que es criticado y denostado por todos, nosotros hemos presentado esta proposición no de ley con una idea muy clara, la de facilitar las cosas al Gobierno, facilitar al Gobierno la posibilidad de rectificación, porque la verdad es que, si no rectifica esa decisión, que yo espero que sí, lo único que conseguirá —no sé si también persiguen eso, espero que no— será una doble operación de castigo. Por un lado, a los ciudadanos usuarios de esta carretera y, por otro, al medio ambiente. Porque, señorías, los ciudadanos, como decía antes el señor Caldera, sean abulenses, segovianos o madrileños, que son los que más van a utilizar estas rutas, sean ciudadanos y conductores de cualquier punto de España o del mundo, cuando pasen por estas rutas, porque son ciudades visitadas por personas de todos los sitios, la verdad es que van a sufrir un doble castigo. Por una parte, el que ya tienen, teniendo en cuenta que en un radio de 250 kilómetros, si tomamos como centro Madrid y hacemos una circunferencia, en todo lo que queda incluido dentro de ese radio solamente hay una carretera de peaje, que es el tramo comprendido entre Villalba y Adanero. Por lo tanto, ya hay un castigo para los ciudadanos que utilizan este trazado de autovía y ahora le añadiríamos otro más, porque el Ministerio de Fomento pretende construir otro tramo de autopista de peaje para que los ciudadanos de estas ciudades o cualquiera que pase por estas carreteras tenga que efectuar un nuevo pago de peaje. Además, nos parece un castigo innecesario al medio ambiente. Así pues, insisto en que espero que el Gobierno rectifique, porque esta proposición no de ley lo único que pretende es facilitar las cosas al Gobierno para que rectifique.

En el caso concreto del trazado que propone el Ministerio de Fomento para ejecutar la autopista entre Ávila y San Rafael, atravesaría una zona altamente sensible, una comarca denominada Campo Azálvaro, con unos induda-

bles valores naturales que quedarían muy mal parados con la construcción de dicha autopista. El paisaje del Campo Azálvaro, a pesar de su adecuación para uso ganadero, es de los mejor conservados de la provincia de Ávila y yo me atrevería a decir que de toda Castilla y León. Su fauna, además, es una fauna muy notable, ya que este espacio, que está incluido por otro lado en el inventario de áreas importantes para las aves, forma parte del hábitat crítico del águila imperial y de la cigüeña negra, especies de las cuales apenas quedan un centenar de parejas en nuestro país, además de otras especies muy escasas en nuestra fauna, como son el águila pescadora, el águila calzada y el búho real, que campean o nidifican en esta zona; amén de una comunidad muy importante de aves esteparias que también son importantes en la zona.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Nieto, le ruego que vaya terminando.

El señor **NIETO GONZÁLEZ**: Termino, señor presidente.

También incidiría negativamente en una serie de yacimientos arqueológicos que existen en la zona, atravesaría dos cañadas reales bien conservadas y sufriría un deterioro importante la economía tradicional de la zona, basada en la ganadería extensiva.

Estas y otras muchas razones son las que nos llevan a pedir que el Gobierno reconsidere su actitud y vuelva a la construcción de una autovía sin peaje entre Ávila y Villacastín y que además cumpla las recomendaciones que le hizo el Ministerio de Medio Ambiente, puesto que el Ministerio de Medio Ambiente declaró el impacto ambiental, con fecha 20 de febrero de 1998, no aconsejando la construcción de la autovía o autopista por esta zona en que se pretende llevar a cabo ahora y sí por la zona por donde actualmente discurre la carretera nacional y proponía su desdoblamiento.

Por todas estas razones, señor presidente, no solamente lo pedimos nosotros; lo pide todo el mundo, excepto el ministro de Fomento; lo pide la plataforma sierra de Segovia ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Nieto, le ruego que acabe.

El señor **NIETO GONZÁLEZ**: Lo pide la plataforma en defensa del Campo Azálvaro, constituida en Segovia, y lo pide la plataforma abulense en contra de la autopista por el Campo Azálvaro y a favor de una autovía gratuita por Villacastín. Insisto que lo pide todo el mundo excepto el ministro de Fomento. Intentaremos convencerlo, señor presidente, para que también se incluya en estas peticiones y rectifique su equivocada posición.

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

Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso. (**El señor vicepresidente, Jané i Guasch, ocupa la Presidencia.**)

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intervendré con la mayor brevedad, puesto que creo que se han expuesto exhaustivamente los motivos para la defensa de esta proposición no de ley, que compartimos.

Nuestro grupo ha formado y forma parte de distintos movimientos, tanto en Ávila como en Segovia, que se oponen a que estas autopistas previstas por el Ministerio sean de peaje. Al mismo tiempo, en lo que respecta a Ávila, no dejemos de preocuparnos, porque nos da la impresión de que la falta de respeto a la declaración de impacto ambiental se debe más a otro tipo de intereses urbanísticos o de posible especulación, con distintas propuestas muy significativas y que en la ciudad de Ávila sorprenden sobre todo porque podrían beneficiar a determinados grupos interesados en aspectos urbanísticos y de construcción. Por lo tanto, nuestro pleno rechazo a que estas nuevas comunicaciones puedan ser de peaje, entendiendo que no se justifican en ningún caso, ya que no son tramos excesivamente largos, que son necesarios para conectar con la N-VI y que al mismo tiempo es posible buscar alternativas que tengan el menor impacto ambiental y que en el caso de Segovia, sobre todo, no produzcan un daño irreversible a una zona ya de por sí castigada por otro tipo de infraestructuras que se prevén en breve plazo.

Respaldamos estas iniciativas ciudadanas de rechazo a las alternativas propuestas por el Ministerio de Fomento, que creemos que responden más a la improvisación, a tener que ofrecer alguna alternativa ante la paralización de las inversiones en infraestructuras sacándose de la manga la propuesta de estas conexiones que sobre el mapa quedan muy bonitas, pero que en el fondo lo que ocultan es la falta de recursos públicos suficientes para afrontar unas inversiones necesarias en igualdad de condiciones con otras capitales de provincia y, por tanto, libres de peaje.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Lara.

La señora **DE LARA CARBÓ**: En nombre de mi grupo parlamentario quiero indicar que aquí se ha presentado una proposición no de ley que se ha intentado justificar con motivos medioambientales, pero veo que ninguno de los dos portavoces que han intervenido, ni el que lo ha hecho desde el aspecto medioambiental ni el otro, que ha citado lo que en su exposición de motivos de recalca con un desconocimiento absoluto de la realidad. En la exposición de motivos de la proposición no de ley se dice que la Comunidad Autónoma de Madrid ha promovido diversas iniciativas para elaborar un plan de ordenación de recursos naturales de la sierra.

Yo querría decir al señor portavoz del Partido Socialista que, en primer lugar, el Gobierno de la Comunidad de Madrid no tiene que promover ningún Plan de ordenación de los recursos naturales, porque el Gobierno lo que tiene que hacer es elaborar y aprobar el Plan de ordenación de los recursos naturales, y esto no lo hizo el Gobierno socialista en la Comunidad de Madrid desde el año 1989, en que apareció la figura del Plan de ordenación de recursos naturales, hasta el año 1995, en que tuvo que dejar el Gobierno de la Comunidad. Por consiguiente, en primer lugar, esto denota un completo desconocimiento de los hechos.

En segundo lugar, ustedes hablan del Plan de ecodesarrollo de la Sierra del Guadarrama que elaboró el Gobierno socialista de la Comunidad de Madrid, un plan que no se ha llevado a efecto porque lo único que pretendía era el desarrollo de las estaciones de esquí en la Comunidad de Madrid y las infraestructuras asociadas a las estaciones de esquí. Por si usted no lo conoce, este Plan de ecodesarrollo que citan ustedes en su proposición no de ley lo que intentaba era hacer enormes aparcamientos en la sierra, un carril-bici en la subida del puerto de Navacerrada; en fin, un completo desastre desde el aspecto medioambiental que ustedes citan y que veo que desconocen.

También se refieren ustedes a que el proyecto de unir Ávila con la carretera N-VI, contemplado en el Plan director de infraestructuras como una autovía y convertida ahora en autopista por el Ministerio de Fomento, como la autopista por San Rafael con Segovia capital, independientemente de sus graves afecciones medioambientales, no se justifican ni por problemas de saturación de tráfico, de acuerdo con los datos disponibles, ni por la existencia de un alto índice de siniestralidad. Querría indicarles a ustedes que el Plan director de infraestructuras desarrollado por el Gobierno socialista ya preveía unir Ávila y Segovia con la A-6 a través de una autovía, lo que reflejaba la necesidad de realizar un nuevo corredor, se supone que para solucionar problemas de saturación de tráfico que ahora niegan y disminuir la siniestralidad. No se entiende, por tanto, que ahora se indique que no se justifican esas medidas.

Han dicho ustedes reiteradamente sí a una autovía y no a una autopista. Sin embargo, quiero indicarles que, efectivamente, la insuficiencia presupuestaria ha hecho que este Gobierno acuda a la iniciativa privada para financiar determinadas infraestructuras, porque nosotros opinamos que lo importante es que existan estas infraestructuras. Además, el hecho de que haya una autopista de peaje no solamente va a beneficiar a los que paguen el peaje, sino que a su vez beneficia a los que no cojan la autopista, dado que la carretera normal estará mucho más libre de tráfico y, por consiguiente, se circulará mucho mejor.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señora De Lara, vaya concluyendo.

La señora **DE LARA CARBÓ**: Sí, señor presidente.

Ustedes indican también que las opciones elegidas por el Ministerio de Fomento son las peores para unir la capital con Segovia y Ávila. Quería indicarle que no son las peores soluciones, sino que son alternativas que ya se han analizado en los anteriores estudios informativos como posibles y que modificando ciertos aspectos localizados de trazado y considerando su explotación como autopistas en lugar de autovías pueden resultar las más ventajosas.

En el caso del proyecto de unir Ávila con la nacional VI, si bien es cierto que el 23 de febrero de 1998 se publicó en el «Boletín Oficial del Estado» la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de dicha vía, no es cierto que la declaración de impacto ambiental propusiera como opción más ventajosa para realizar, desde el punto de vista socioeconómico, la alternativa contemplada en el Plan director de infraestructuras, pues se indicaba textualmente que sobre el medio socioeconómico la peor alterna-

tiva es la situación actual, seguida con una similar valoración de las opción 1, autovía Villacastín, 2 y 3, autovía El Espinar, pasando sobre el embalse con un viaducto o bordeándolo respectivamente.

Por consiguiente, los motivos que ustedes han dado son inciertos, la declaración de impacto ambiental está a la vista de todos y en ella puede verse que no es cierto que sea la peor alternativa. Si bien la alternativa elegida ocasiona algunos impactos ambientales, esos impactos ambientales son corregibles y se hará todo lo posible para que no incidan negativamente sobre el medio.

Por todo ello, señorías, el Grupo Parlamentario Popular va a votar negativamente la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

— **RELATIVA A MEDIDAS PARA LA POTENCIACIÓN DE SERVICIOS DE VIAJEROS EN LA RED FERROVIARIA METROPOLITANA DE A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001353.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Pasamos al último punto del orden del día: Proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto relativa a medidas para la potenciación de servicios de viajeros en la red ferroviaria metropolitana de A Coruña.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez, del Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Después de hablar de la alta velocidad, bajaremos al nivel de la necesidad. La proposición no de ley que presentamos se sitúa en una línea de realismo para poder dar un servicio social de forma inminente y además empezar a crear la conciencia, tanto en las autoridades de tipo autonómico como locales, de que es posible sacar del *impasse* en que está el transporte ferroviario de cercanías, sobre todo en aquellos casos como el de A Coruña que cuenta con un sistema ferroviario, aunque no perfectamente acondicionado sí bien introducido en lo que hoy es un área metropolitana importante. Hay que tener en cuenta que aproximadamente 8 kilómetros de línea férrea circulan hoy por territorio urbano y urbanizado y otros 5,8 kilómetros lo hacen de forma transversal. De esta manera nos podemos hacer una idea de hasta qué punto sería fácil utilizando esta red hoy existente que, por supuesto, continúa más adelante camino de Betanzos, Ferrol o Lugo para salir después por la frontera administrativa de Galicia para Madrid, con las posibilidades y las potencialidades que se podrían derivar para el servicio de viajeros.

Han de tener en cuenta que los ayuntamientos de los que estoy hablando reúnen entre ellos más de 300.000 habitantes, en concreto el de A Coruña según el censo de 1996 tenía 243.765 habitantes, el de Cambre tenía 15.000, el de Culleredo 19.000, el de Arteixo 20.000 y el de Oleiros un poco más de 23.000 habitantes, solamente por hablar de un radio de 7 u 8 kilómetros. Es increíble que en un área metropolitana que, además está densamente poblada, pues hay barrios de A Coruña que son los que tie-

nen más densidad de población de toda la Unión Europea y que como ciudad está rodeada de otras ciudades dormitorio, cada vez con más población como pueden ser los ayuntamientos a los que antes me referí de Culleredo núcleo, O Burgo o de Cambre, en los que se están desarrollando grandes áreas de carácter urbanístico, no saquen alguna potencialidad y alguna función de este tipo de red ferroviaria, sobre todo, cuando los accesos por carretera, aun modificando el acceso por A Pasaxe, serán siempre precarios en relación con un área que tiene una estructura tremendamente problemática derivada de la forma de península en que está instalada la ciudad.

Si a esto le añadimos que la universidad de A Coruña tiene 20.000 alumnos matriculados y que esta red ferroviaria —a la que antes aludí— atraviesa a no menos de 10 metros de muchos edificios de la propia universidad, se dará uno cuenta de hasta qué punto se están desaprovechando estas posibilidades de transporte ferroviario. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Hace un mes me contaba un alto cargo ejecutivo de Renfe que, por ejemplo, en Córdoba habían posibilitado el servicio ferroviario para estudiantes a través de un convenio con la universidad, que hoy estaba dando ganancias a Renfe y a la propia universidad. En el caso que no ocupa se trata de lograr con realismo un servicio social que está en la mano, que prácticamente no habría que hacer inversiones relevantes a muy corto plazo para ponerlo en funcionamiento y que a medio plazo se podría llegar a una expansión mayor e incluso a complementarlas con otro tipo de obras que puedan estar planificadas para mejorar el transporte de viajeros.

Una vez dicho esto, nosotros hemos planteado tres puntos. El primero, que sería elaborar un plan de potenciación de usos de la red ferroviaria metropolitana de A Coruña para servicio de viajeros de cercanías, conjuntamente con la Administración autonómica y las administraciones de carácter local, de forma que se facilitasen los accesos a la ciudad para todo tipo de público, pero principalmente para trabajadores, estudiantes y, por supuesto, toda la gente que tiene que hacer uso del acceso a A Coruña por motivos de carácter burocrático o de carácter mercantil. Además pensamos que hay que hacerlo en coordinación con otros medios de transporte como puede ser, por ejemplo, el transporte de viajeros por carretera en una red suficientemente imbricada y dificultosa como es la estructura de toda la península de A Coruña y la cantidad de ayuntamientos densamente poblados que tiene a su alrededor.

En segundo lugar, y sería a corto plazo la potencialidad mayor, sería acordar, en colaboración con la universidad, para que se construyera en el Campus de Elviña un apeadero, precisamente en esta vía que está a 5, 10 ó 15 metros de todos los edificios fundamentales que hay en el Campus de Elviña; posibilitar también la ubicación de otros en otras zonas del recorrido habilitando la estación de San Diego, que está más en el centro que la estación de San Cristóbal, que es desde donde hoy salen los viajeros, tanto de largo recorrido como regional, ya que allí no existen cercanías a pesar de la cantidad de viajeros que hacen uso del tren en el eixo atlántico A Coruña-Vigo.

En tercer lugar, complementario con el área metropolitana de A Coruña, está otra área metropolitana de 200.000 habitantes que es Ferrol y toda su comarca. No es posible

plantear una relación metropolitana en A Coruña por ferrocarril potenciándola, si, al mismo tiempo, no se tiene en cuenta que a una distancia máxima de 70 kilómetros está situada la ciudad nuclear del otro gran área metropolitana a la que antes aludí. Por tanto, se trataría de que hubiese servicios ferroviarios adecuados entre estas dos áreas metropolitanas, trabajando a través de los acuerdos que hoy tiene la Xunta con Renfe, extendiéndolos a la universidad para que hubiese suficientes servicios ferroviarios entre Ferrol y A Coruña que pudiesen beneficiar el acceso, sobre todo el universitario.

Ésta es la intención de la proposición no de ley y después me posicionaré respecto de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda del Grupo Socialista. Tengo entendido que hay una enmienda in voce del Grupo Popular.

Vamos a comenzar por la enmienda del Grupo Socialista, para cuya defensa tiene la palabra la señora Marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Pasaré en breve a defender la enmienda presentada, pero antes quisiera hacer algunas consideraciones a la proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego. Nos parece que la proposición no de ley presentada parte al menos de un tremendo desconocimiento de la realidad y, al final, se reduce a tres infinitivos que son colaborar, acordar y contemplar, pero se les ha olvidado el verbo más importante que hay que conjugar en estos casos que es el verbo financiar, que es lo que realmente hace falta. ¿Cómo se puede hablar de nulo interés de la Administración local —como hace en la exposición de motivos— en el desarrollo del sistema ferroviario? Entiendo que S.S. no frecuente la ciudad, pero debieran informarle puntualmente de la realidad que vivimos. Señor Rodríguez, el interés en el desarrollo de la red ferroviaria del área metropolitana es total y planes y proyectos para ello ya existen. No lo descubrimos ahora como una vocación tardía, sino que llevamos mucho tiempo impulsándolo.

A modo de ejemplo se le voy a enseñar —y se lo muestro aquí a SS.SS.—: Estudio de la red ferroviaria del área metropolitana de A Coruña, febrero de 1992, consultor Ineco, donde hay un estudio detallado de la situación actual del ferrocarril en el ámbito del área metropolitana, sus posibilidades de futuro en relación directa con el crecimiento experimentado por la universidad en los últimos años. Hablando de estudios, existe el proyecto de comunicación intermetropolitano, ayuntamiento, que está recogido en el Plan general de urbanismo aprobado recientemente en diciembre del año 1998, relativo a las infraestructuras necesarias para todo el área metropolitana (por cierto, apoyado por el Gobierno gallego este plan general de urbanismo). Con relación a la red intermodal de San Diego le diré que llevamos tres años de conversaciones con Renfe en este tema. Finalmente, está un estudio de viabilidad técnico financiero para implantación del metro ligero en la ciudad y su interconexión con el área metropolitana cuyas plicas se abrirán el 8 ó el 9 de este mes.

Sinceramente, creo que se equivocan utilizando mal el tiempo y la forma en los procedimientos parlamentarios, ya que bajo el ánimo de impulsar iniciativas para la ciudad y su entorno, lo que en alguna ocasiones intentan es única y exclusivamente obtener réditos políticos, y eso a veces sirve y a veces no. Si se quieren hacer planteamientos serios hay que presentar iniciativas rigurosas y, en este sentido, están formuladas las enmiendas que presentamos y de las que SS.SS. tienen conocimiento. En primer lugar, impulsar técnica y presupuestariamente las previsiones de comunicación elaboradas por el Ayuntamiento de A Coruña y la mancomunidad de municipios del área metropolitana para la comunicación interior de sus distintos núcleos de población, así como la intercomunicación con otros núcleos urbanos de la comunidad autónoma, tanto de ferrocarril como de metro ligero. También hay que cofinanciar dentro de los presupuestos del Ministerio de Fomento el proyecto de metro ligero de la ciudad, así como su comunicación con la red ferroviaria de cercanías del área metropolitana. Por Renfe se debe llevar a cabo un estudio global de viabilidad de la estación de San Diego como terminal intercambiador de mercancías y su posterior desarrollo presupuestario. Finalmente, se ha de realizar el correspondiente convenio de colaboración Ministerio de Fomento-Renfe-autoridad portuaria para la construcción de los apeaderos necesarios y que ya están contemplados en los estudios correspondientes y a los que me he referido.

Hacía mención en las enmiendas al tranvía o metro ligero como complementario a la red de ferrocarril. Creo que es importantísimo que tengamos presente recuperar un medio de transporte que nunca debió haber desaparecido en España donde, desgraciadamente, en muchas ciudades sólo se mantuvo hasta los años sesenta, mientras Europa, que fue más consecuente con la realidad, lo mantuvo prácticamente en todas sus ciudades desarrolladas y lo está potenciando. La Coruña está implantando en este momento este medio de transporte. Ahora mismo tiene una red de seis kilómetros, con una finalidad de recuperación histórica, pero también en el estudio al que hice mención en la primera parte de mi intervención, sirve como medio de transporte convencional, y muy pronto habrá un prototipo de tranvía moderno para adecuarlo a las necesidades de la ciudad, con una amplia red y su interconexión con el área metropolitana. ¿Por qué apostamos por ello? Porque es el futuro, porque tiene menor impacto ambiental, nula contaminación atmosférica, es compatible con calles peatonales, plataformas bajas, gran capacidad en hora punta, menor consumo y amortización a largo plazo; en fin son temas importantes a tener en cuenta si queremos hacer planteamientos de futuro compatibles con la red ferroviaria que en este momento existe.

Existen pues plante y proyectos, pero falta financiación, y, por tanto, ya que el Bloque Nacionalista Galego en los plenos municipales ha votado en contra del Plan general de ordenación urbana, en contra del proyecto de implantación del tranvía, espero que acepte en esta ocasión, señor Rodríguez, las enmiendas que presenta el Grupo Socialista y pida, como yo lo voy a hacer, el apoyo mayoritario de esta Cámara para poder llevar a cabo los proyectos definidos, en la seguridad de que un buen número de ciudadanos, estudiantes y trabajadores, a los que usted hacía mención, a

lo que yo también me sumo, se verían beneficiados. Si no, lo que puede salir de aquí, consensuado o no, no dejará de ser un brindis al sol, puesto que realmente lo que necesitamos es financiación.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Sainz, del Grupo Parlamentario Popular, creo que quiere proponer una enmienda *in voce*.

Tiene la palabra.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señor presidente, en el turno de portavoces era voluntad de mi grupo proponer una enmienda transaccional. Lógicamente hay que aprovechar, como decía el proponente de esta proposición no de ley, la red ferroviaria para dar un servicios público importante —así lo señalaba y así comenzaba su exposición—, que siempre es algo positivo y que nuestro grupo apoya, pero también entiende nuestro grupo que para ofrecer ese buen servicio es necesario mejorar la red. Para ello, precisamente, nosotros conocemos cómo el Ministerio de Fomento, Renfe y la Xunta tienen como objetivo fundamental esa mejora de la red ferroviaria gallega, lo que les ha llevado a establecer unos convenios que sean capaces de impulsar, establecer y llevar a cabo la modernización de las infraestructuras existentes, de forma que el ferrocarril desempeñe ese papel eficaz, como modo de transporte, que aquí ha sido reivindicado, que nosotros pensamos que es absolutamente importante y que tiene que enmarcarse en mejorar las condiciones de seguridad, de velocidad, de capacidad y —¿cómo no?— también de confort, para que pueda ser la alternativa que se ha dicho frente a otros medios de transporte.

Pues bien, aquí también se ha señalado la tipología de los municipios que circundan la ciudad de A Coruña, que tenían un número de habitantes importante. Se señalaba fundamentalmente el número, que se resaltaba en grandes cifras, de A Coruña. Pero también es necesario señalar la tipología de esos municipios que circundan la ciudad de A Coruña, tanto por su número de habitantes como porque el flujo importante está en A Coruña. Es decir en Cambre, Culleredo, Arteixo, Oleiros, aun teniendo un número importantes de habitantes, la dispersión poblacional que como sabe perfectamente el proponente, existe en todas esas zonas, frena que se genere un flujo de las características que aquí se señalaban, por lo que respecta a ese planteamiento intermodal, siendo siempre importante. Asimismo, esas cortas distancias que, como saben perfectamente, se dan en el área metropolitana de A Coruña hacen inviable, en muchas ocasiones, los desplazamientos en dos modos de transporte consecutivos. ¿Por qué? Por la penalización que los tiempos de espera de origen y los tiempos de conexión al final impondrían.

Por ello, a nuestro grupo le parece oportuno, y siempre con espíritu constructivo, hacer un planteamiento que se vendría a reflejar en una enmienda transaccional que, en lo que se refiere al primer punto, llevaría consigo pensar en un planteamiento multimodal y no intermodal en la configuración del servicio en el área, que se concretaría en estudiar la elaboración de un plan de transporte ferroviario en el área de influencia de A Coruña, que debe ser coordinado

con ese plan de transporte de viajeros por carretera, elaborado ya por la Xunta de Galicia.

En relación al punto 2, en donde se habla de colaboración con la universidad y el ayuntamiento, según los casos, de la construcción urgente de apeaderos estratégicos en la universidad, de la estación Marítima y As Xubias, así como la habilitación de la estación de San Diego para viajeros etcétera, quiero señalar que el Grupo Popular sin duda ve positivo el que se pueda plantear un estudio que llegue a determinar el establecer nuevos apeaderos solicitados en el entorno de la universidad en el Campus de Elvüña y que sería preciso para ello realizar un estudio en colaboración con la universidad de A Coruña, sin cerrarnos a que todo ello se coordine también con el Ayuntamiento, para su ubicación en otros lugares estratégicos.

Respecto a esos otros planteamientos muy puntuales que se señalaban en este apartado convendría puntualizar que la red que desde la estación de San Diego llega a la estación Marítima, en el centro de la ciudad, sólo tiene vías hasta la altura de la plaza de Ourense, habiéndose anulado las que anteriormente existían entre la citada plaza y la estación Marítima y que, además, se trata de vías portuarias, con un tipo de carril muy especial, con unos parámetros geométricos que la hacen susceptible para la explotación, exclusivamente, de un tráfico de mercancías. En este sentido, quiero insistir en que un de los ramales que conecta los muelles de San Diego y El Centenario, que es el único que se utiliza para el transporte de mercancías desembarcadas en el muelle mencionado, no tiene posibilidad de incorporarse de momento a la red de transporte urbano por su propio trazado.

El otro ramal, totalmente en desuso y que recorre toda la zona de servicios portuaria, desde el muelle de Méndez Núñez hasta conectar con el ramal del muelle de San Diego, de ponerse en servicio —se nos dice— interferiría toda la actividad del puerto y singularmente las actividades de la lonja, en el muelle de La Palloza, lugar de gran actividad comercial, con un movimiento de 2.000 vehículos día y de 3.000/4.000 personas. De ello puedo dar fe porque he estado viviendo durante una temporada en la plaza de La Palloza.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sainz, le ruego que vaya concluyendo.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Sí, señor presidente.

Nuestro segundo apartado de la enmienda transaccional diría lo siguiente. Abordar dicho plan en colaboración con la universidad al objeto de determinar posibles apeaderos en el campus, así como con el Ayuntamiento para la ubicación en otros lugares estratégicos.

Respecto al apartado 3 —y con ello termino—, como sabe perfectamente S.S., la infraestructura de este corredor de A Coruña a Ferrol se encuentra en mal estado por la ausencia de inversiones en estos últimos lustros. Además, en este servicio tiene que competir también con la autopista que tiene una menor longitud. La consecuencia es que el servicio se ha ido deteriorando, que se han perdido usuarios hasta el punto de que ante la decisión de Renfe de suprimirlo, la Xunta de Galicia llegó a un convenio por el que subvencionaba los déficit de explotación de los servi-

cios que se consensuaron en la Mesa que al efecto constituyó la Xunta y de la que también participó el parlamentario que plantea la moción; que el Ministerio de Fomento ha convenido con la Xunta una inversión importante y que, por lo tanto ahí se está trabajando; que durante el período de ejecución de estas obras, que se van a iniciar en breve, se ha acordado ya con Renfe asignar trenes de menor capacidad —cincuenta plazas— y por ello de menor coste operativo y también de mayor seguridad. De esta forma se llegará —creemos— a establecer una oferta óptima para el corredor al final de un proceso con una secuencia claramente lógica.

Por todo ello, también ofrecemos y con el ánimo de buscar siempre el acuerdo, el tercer punto alternativo, que con su lectura doy por finalizada mi intervención, señor presidente. Se trata de ejecutar, en el plazo más breve posible, las inversiones en la infraestructura ferroviaria corredor A Coruña-Ferrol e implantar unidades de pequeña capacidad con el fin de articular una oferta ferroviaria adecuada a las necesidades y características de las ciudades de A Coruña y Ferrol.

Entrego el texto alternativo al señor presidente para que tenga claramente constancia de ello.

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

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Santiso, a quien le ruego cierta brevedad.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Procuraré hacerlo así, señor presidente, a pesar de que no me ha quedado muy claro cuál era la enmienda *in voce*.

Voy a ahorrarles cualquier narración de mis experiencias infantiles en A Coruña, porque también he vivido en A Coruña, para ahorrar tiempo. Me parece una propuesta razonable y que como tal, la haga el Grupo Popular o el Bloque Nacionalista Galego. La vamos a apoyar, entendiendo que cualquier utilización de la infraestructura ferroviaria, hoy infrautilizada en A Coruña, es positiva y que, efectivamente, tiene una gran potencialidad sin explotar, por lo tanto, la iniciativa nos parece interesante y la vamos a apoyar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rodríguez para admitir o rechazar las enmiendas que le han sido presentadas.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, en primer lugar no puedo aceptar la enmienda de sustitución del Grupo Parlamentario Socialista por la simple razón de que como se trata, en el caso de la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego, de una proposición asentada en la realidad y en el conocimiento de lo que son los servicios ferroviarios, no es el caso de la enmienda de sustitución, que nos presenta aquí unas obras muy interesantes pero que no tienen nada que ver con el servicio ferroviario. Yo aún no sé qué es el metro ligero; sí conozco el tranvía, al que ha aludido la señora Marón, pero he de decirle que está parado la mayor parte del año.

No creo que esas sean las grandes inversiones que necesita A Coruña.

En segundo lugar, no puedo aceptar la enmienda porque el conocimiento real de la situación, como usuario y como político dedicado durante muchos años a mejorar la red ferroviaria de Galicia, con muchos debates y mucho esfuerzo social, hace que conozcamos que ninguna institución, empezando por la local, se dirigió nunca a Renfe para que se pusiese un apeadero en el campus de Elviña. Y lo afirmo aquí y lo vuelvo a repetir: nunca. A no ser en el último año, después de la presentación de mociones indefinidas en el propio Ayuntamiento, pero la corporación local a través de su alcalde nunca lo hizo. Y, en tercer lugar, puestos a no hacer política, le rogaría al grupo municipal de A Coruña que respete la ley y que no delinca continuamente con documentos que pone Ayuntamiento de A Coruña, en contra de la legalidad vigente, a nivel estatal y a nivel autonómico.

Paso a la siguiente cuestión. Respecto a la enmienda *in voce* de doña María Jesús Sainz, la voy a aceptar, aún sabiendo que reduce sensiblemente lo que nosotros planteamos. Pero vuelvo a repetir que nosotros estamos por sacar a aquel países del impasse en que está, con todas las cosas con las que cuenta y que están totalmente abandonadas. Si otros son capaces de traernos el tranvía, el tren de alta velocidad y el metro, bienvenido sea, pero como no nos llega, yo tengo que andar por esta vía de miserias.

El señor **PRESIDENTE**: Procederé a leer la enmienda aceptada por S. S. para que se sepa lo que se está votando. A continuación pasamos a las votaciones. A la primera proposición no de ley relativa a la eliminación de la contaminación acústica en el aeropuerto de Sabadell, en Barcelona, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, se ha presentado una enmienda transaccional que procedo a leer a continuación. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, a través de la normativa correspondiente, aplique las medidas oportunas para que descendan los niveles de ruido generados en el aeropuerto de Sabadell, Barcelona, de forma que no superen, en ningún caso, los 58 decibelios, a fin de garantizar la tranquilidad y la salud de los ciudadanos que habitan en su proximidad.

Con este texto se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

La segunda proposición no de ley es sobre el desarrollo de un programa específico conducente a solucionar el problema creado en numerosas viviendas por el descenso del nivel freático de la ciudad Murcia. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Hay un texto, fruto de una enmienda presentada por el Grupo Popular y enmendada por el propio Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que leo a continuación: 1. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que por el Ministerio de Fomento se hagan efectivas las medidas de apoyo puestas en marcha para desarrollar actuaciones de rehabilitación en los edificios afectados por el descenso del nivel freático de Murcia. 2. Se contempla

la posibilidad de obtener ayudas financieras a la rehabilitación establecidas a estos efectos en el plan 1998-2001 vigente. 3. Por el Ministerio de Fomento se desarrollarán los términos del convenio firmado con la Comunidad Autónoma de Murcia a estos efectos.

Con este texto se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

La proposición número 3 ha sido retirada.

La proposición número 4 por la que se insta al Gobierno a declarar la imperiosa urgencia la realización de las obras necesarias para la comunicación del municipio de Algar, Cádiz, a través de la carretera 503, que es autor el Grupo Socialista del Congreso; se va a votar en los propios términos de la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición número 5, relativa al trazado de la autovía del Cantábrico en el tramo gallego, para que se contemple el enlace tanto con la autopista del Atlántico como con la autovía del Noroeste a través de los tramos Ribadeo-Ferrol y Ribadeo-Baamonde. Es autor del Grupo Socialista y se vota también en sus propios términos.

Procedemos a su votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 6, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, es relativa a la implantación del transporte combinado en la relación ferroviaria Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc. Como no se ha aceptado la enmienda presentada, se vota en los propios términos de la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 7 hace referencia a la política de nuevos trazados del tren de alta velocidad, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

¿Señor Caldera?

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Pido votación separada del guío primero del punto 2.

El señor **PRESIDENTE**: Ahí hay una modificación que hemos considerado de estilo. Se habla de las líneas de alta velocidad Córdoba-Málaga, Madrid-Valencia y Valladolid-Galicia-Asturias-Cantabria y, en este último caso, debería decir: Madrid-Valladolid-Galicia-Asturias-Cantabria. Como se vota en sus propios términos, puede votarse por separado.

En primer lugar, votamos el primer guión del punto 2.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado este punto. Votamos el resto de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Las proposiciones no de ley 8, 9 y 10 han sido debatidas conjuntamente: Las correspondientes a los números 8 y 10, presentadas por los Grupos Socialista y Federal de Izquierda Unida, tienen un texto unitario, que vaya a proceder a leer. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de la nación a que, en beneficio de la potenciación de Daroca y su comarca, se modifique el trazado de la autovía del eje norte-sur a su paso por la comarca del Campo de Daroca y se opte por un trazado más cercano a la localidad de Daroca, que corresponde al denominado subtramo 4, Daroca (modificado). Asimismo, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se realice el desdoblamiento y conversión en autovía de la N-234 en el tramo Daroca-Calatayud, para facilitar la comunicación transversal del eje norte-sur con la autovía de Aragón, de forma que ambas obras se desarrollen coordinadamente. A tal efecto deberá redactarse el oportuno anteproyecto técnico en el plazo máximo de seis meses.

Se somete a votación la citada redacción.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Pasamos a votar, en sus propios términos, el texto de la proposición no de ley número 9, relativa a la conversión en autovía del corredor de la N-234 entre Daroca y Calatayud, así como su conexión con la autovía Somport-Sagunto, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La proposición no de ley número 11, relativa a la construcción de dos vías terrestres de comunicación, atravesando la cara norte de la sierra de Guadarrama, promovidas por el Ministerio de Fomento, de la que es autor el Grupo Socialista, se va a votar en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 12, del Grupo Parlamentario Mixto, del señor Rodríguez, del BNG, es relativa a medidas para la potenciación de servicios de viajeros en la red ferroviaria metropolitana de A Coruña. El señor Rodríguez ha aceptado una enmienda in voce presentada

por el Grupo Parlamentario Popular, que paso a leer. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno: Primero, a estudiar la elaboración de un plan de transporte ferroviario en el área de influencia de A Coruña, que debe ser coordinado con el plan de transporte de viajeros por carretera elaborado por la Xunta de Galicia. Segundo, a abordar dicho plazo en colaboración con la Universidad, al objeto de determinar los posibles apeaderos en el campus, así como con el ayuntamiento, para la ubicación en otros lugares, estratégicos. Tercero, a ejecutar, en el plazo más breve posible, las inversiones en la infraestructura ferroviaria corredor A Coruña-Ferrol e implantar unidades de pequeña capacidad, con el fin de articular una oferta ferroviaria adecuada a las necesidades y características de las ciudades de A Coruña y Ferrol. Con esta redacción se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Se suspende la sesión de la Comisión hasta las cinco de la tarde, en que tendremos la comparecencia del director general de la Marina Mercante.

Eran las dos y quince minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cinco y cinco minutos de la tarde.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (CASAS BLANCO) PARA INFORMAR Y ACLARAR LAS ACTUACIONES QUE SE CONTEMPLAN EN EL NUEVO PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO, APROBADO EL 16 DE ENERO DE 1998 POR EL CONSEJO DE MINISTROS. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/001198.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras con la comparecencia del director general de la Marina Mercante y presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad para informar y aclarar las actuaciones que se contemplan en el nuevo Plan nacional de salvamento marítimo, aprobado en el Consejo de Ministros de 16 de enero de 1998. Esta comparecencia ha sido pedida por el Grupo Socialista.

Quiero, en primer lugar, dar la bienvenida a don Fernando Casas, director general, y agradecerle el gesto que tuvo con esta Comisión, en otro momento en que había una serie de comparecencias que se alargaron extraordinariamente, y estando presente comprendió que necesitábamos tiempo para otras comparecencias y hoy vuelve aquí a comparecer como resultado de no hacerlo aquel día. Le doy

las gracias por su presencia entonces y por su presencia ahora.

Para comenzar la comparecencia, tiene la palabra el director general de la Marina Mercante.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA** (Casas Blanco):

Señorías, para mí, aunque sea con algún retraso con respecto a la aprobación del plan, es una satisfacción dar cuenta, primero, de en qué consiste este programa, que en la práctica representa el plan de actuaciones de diferentes instituciones y de una planificación económica para abordar los medios con los que desarrollar sus actividades, y, en segundo lugar, puesto que ya ha pasado algún tiempo, para actualizar cuáles son los primeros resultados de la aprobación del plan. Como ya ha dicho el presidente de la Comisión, se aprobó el 16 de enero del año pasado y no es más que un conjunto estructurado de medios, fundamentalmente económicos y de actuaciones programadas, que permita desarrollar las obligaciones que tiene contraídas España en el ámbito internacional, en ejecución de una serie de convenios internacionales, de los cuales los más importantes son el Convenio internacional de derecho del mar, de Ginebra de 1958, el Convenio internacional para la seguridad de la vida humana en la mar, o Solas, de 1974, el Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimo o Convenio SAR, de Hamburgo, de 1979, el Convenio Marpol sobre polución marítima, de 1973 y enmienda de 1978, y el Convenio OPRC de 1990.

Con el fin de llevar a cabo todas estas actuaciones internacionales, la ley de 1992 creó la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, en cuyo artículo 89 se prevé su creación y en el artículo 90 se establece el objeto de la sociedad, que es la prestación de servicios de búsqueda, rescate, salvamento marítimo, de control y ayuda al tráfico marítimo, de prevención y lucha contra la contaminación del medio marino, de remolque y embarcaciones auxiliares, así como otros medios complementarios de los anteriores.

Pues bien, el plan nacional es el instrumento que aprueba el Gobierno y que aporta los programas y los recursos económicos para llevarlo adelante. En consecuencia, se establecen una serie de objetivos que, a su vez, vienen determinados por lo que se recoge en el artículo 87.2 de la citada ley, que son la coordinación de las actuaciones y recursos de las distintas administraciones públicas, la ampliación y mejora del sistema de control de tráfico marítimo, la potenciación de los medios de salvamento y lucha contra la contaminación, así como la formación del personal especializado. Lo que representa este nuevo plan, que cubre del año 1998 al 2001, es pasar de la fase de implantación de estructuras básicas que citaba el plan anterior, cuatrienal también, a otra de consolidación, en la cual las actuaciones y servicios de la Administración del Estado, digamos, se mejoran, se afinan, están más preparados para una atención cualitativa de las intervenciones que se han producido en la experiencia de los años anteriores y ajustan mejor los medios para atender a las mismas.

En concreto, este plan 1998-2001 introduce una serie de mejoras, que sucintamente son: la creación de siete nuevos centros de coordinación del salvamento; la puesta en servicio de diez nuevas unidades de intervención rápida; establece siete nuevas bases locales con material de lucha contra la contaminación; crea un grupo técnico de respuesta de lucha contra la contaminación y crea directamente unos cuarenta y tantos puestos de trabajo, lo que, con los que se crean en los otros medios auxiliares que se contratan, sobre todo los de embarcaciones grandes y embarcaciones rápidas, representa la creación, en total, de unos 100 puestos de trabajo. El plan que cito representa una inversión de más de 4.000 millones de pesetas, independientemente de otras inversiones colaterales, que se destinan a los edificios que soportan las instalaciones de estos centros de control fundamentalmente porque hay otras actividades que se refieren a las embarcaciones marítimas. Un aspecto destacado es que esto permite realizar el plan con unos medios que representan una disminución notable de esfuerzo en términos económicos reales.

Para estructurar cómo debe actuar el plan de salvamento y su sociedad ejecutora, que es la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, se establece una serie de programas. En primer lugar, está el programa de coordinación y colaboración con las administraciones, organismos, instituciones y empresas que tienen unas finalidades concordantes con los de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, para una utilización conjunta o, al menos, en forma de colaboración de los recursos disponibles.

En segundo lugar, está el programa de centros de control de comunicaciones para atender el salvamento marítimo y también de tráfico marítimo, para ayudar a la seguridad del tráfico de los buques. Estos centros se desarrollan por sí mismos, pero también en colaboración con centros dependientes de las autoridades portuarias, de forma que, actuando de una manera coordinada siempre que se puede —es nuestra oferta en este sentido—, se emplee el menor número de recursos materiales posible, pero dando la respuesta más eficaz al nivel de la seguridad del área que cubren estos centros, que a su vez se estructuran en centros nacionales, zonales, regionales y locales. Por otra parte, en este programa de centros y teniendo en cuenta que ya existen veinte centros, se añadirán siete centros más, que los voy a citar por sí a los señores diputados, de alguna manera, les puede afectar en el caso concreto de algunos de los que se inauguran, que son: Ceuta, Alicante, Castellón, Sevilla, Pasajes, Ibiza y Málaga.

El tercer elemento del plan son los programas de medios de salvamento, lucha contra la contaminación y formación e investigación. Dentro del primero hay unos subprogramas. En primer lugar, el subprograma de buques mayores que, de una dedicación de 11 remolcadores grandes que había establecido el plan anterior, pasa a configurar un mínimo de 10 y un máximo de 12, teniendo en cuenta que en este momento tenemos, en la práctica, 12 unidades mayores atendiendo los servicios; lo que se hace es cambiar el régimen de utilización de las 11 unidades que había anteriormente a estas 12, que se estructuran en dos modelos distintos, cinco como servicios en exclusividad y siete más como servicios en disponibilidad para los casos en que se les solicite que atiendan determinadas emergencias

marítimas. Otro de los subprogramas es el de las unidades de intervención rápida. En este caso, está previsto incrementar su número en 10 unidades —de las cuales ocho son de tamaño mayor, de 20 metros— las cuatro que ya tenemos, y a las 16 pequeñas, de 15 metros, que ya tenemos, añadiremos otras dos.

Otro aspecto importante es la disponibilidad de embarcaciones que ayudamos a mantener eficaces a través de un convenio con Cruz Roja Española. Cruz Roja Española tiene 28 unidades cedidas por Sasemar y existe una colaboración para que puedan estar operativas con un mantenimiento de la propia Sociedad de Salvamento, pero tripuladas básicamente por personal, generalmente voluntario, de Cruz Roja Española. Eso da una gran eficiencia en cuanto a la disposición efectiva en los sitios en que son más necesarias y, por otra parte, garantiza el mantenimiento de estas unidades. Pues bien, la idea es ir aumentando la disponibilidad de unidades, con el fin de que no se quede ahí la atención, sino que el conjunto final sea del orden de 30 unidades operadas por Sasemar y 28, más las que podamos ir dando cobertura adicional, por Cruz Roja, de manera que con este conjunto del orden de unas 58 unidades —ya digo que en este momento pasan a algo más de 60— se pueda dar cobertura muy amplia en toda la costa.

Otro subprograma es el de las unidades aéreas, que continúan representadas —en esto no hay cambio— por cinco helicópteros, que colaboran 24 horas al día, y digo colaboran porque no solamente se emplean en finalidades de Sasemar y, por otra parte, Sasemar no se basa sólo en los cinco helicópteros, sino que también colaboran unidades del Ministerio de Defensa y de determinadas comunidades autónomas que disponen de estos medios.

También tenemos el programa de lucha contra la contaminación del medio marino. Se han establecido cinco bases, en las que hay una capacidad material de medios para intervención inmediata para combatir la contaminación; tenemos las cuatro lanchas que sirven para el mantenimiento de la limpieza de las aguas litorales y lo que se establece es que cualquier desarrollo, lógicamente, es uno de los elementos necesarios y, en esa línea —como comentaré a continuación— estamos trabajando.

Otro aspecto importante es el equipamiento electrónico y sistema de comunicaciones. Un elemento básico es escuchar la llamada de ayuda y, para eso, lógicamente, contamos con los medios de telecomunicaciones y los medios de escucha que nos permiten que la respuesta a la llamada se produzca con la mayor celeridad posible y con la mejor localización. El plan trata de dar soporte a los compromisos internacionales de implantación del sistema mundial de seguridad marítima, para lo cual se ha previsto que, dentro del nuevo marco regulador de las telecomunicaciones, se colabore, en este caso concreto con Telefónica, para implantar los nuevos sistemas de comunicaciones que garanticen la seguridad marítima.

Un elemento adicional de actuaciones es el programa de formación e investigación. En este punto he de señalar que queremos colaborar con los alumnos de los distintos estudios de náutica para darles la oportunidad, a través de nuestras instalaciones y medios, de recibir esta formación nueva que requiere la aplicación de los convenios internacionales, particularmente el convenio de formación y guar-

dias. En consecuencia, se ha previsto atender tanto a los titulados de formación universitaria como a los que provienen de formación profesional. Por otra parte, la formación para la obtención de certificados exigidos por los diferentes convenios para tripular los buques, que garanticen a su vez la seguridad de los mismos, la impartimos desde el centro de Jovellanos, que ha tenido un desarrollo muy positivo en estos últimos años y que ahora comentaré. De manera que se han promovido numerosos cursos, no sólo para el sector marítimo, sino para otros sectores que tienen la misma exigencia de formación en seguridad y, como a continuación diré, es uno de los elementos que ha tenido un desenvolvimiento más satisfactorio, sobre todo en las realizaciones del plan de 1998. Finalmente, en el tema de investigación y desarrollo, en el de homologaciones de equipos, en el de prácticas de seguridad para simulación de la operación de los buques, estamos mejorando las condiciones de lo que hace Jovellanos, de manera que nos ha parecido un elemento tan dinámico que uno de los aspectos económicos cruciales del plan es la aportación de dinero en formación e investigación, para la cual se ha previsto un volumen de unos 600 millones de pesetas durante los cuatro años.

Pues bien, estos son los contenidos esquemáticos del plan y me gustaría decir, ya que comparezco un poco más de un año después de su aprobación, que durante este período hemos tenido la satisfacción de atender en buena medida los contenidos del programa y algo más. Concretamente, la estructura operativa de 300 personas, que teníamos al principio del plan se ha mejorado, se han incorporado 27 el año pasado, y en este momento estamos haciendo el concurso para la incorporación de 18 nuevos puestos de trabajo para el año 1999. Por otra parte, se han venido completando los equipamientos electrónicos de algunos centros que teníamos en marcha, concretamente los de Valencia, Palma de Mallorca, Tarragona y Tarifa. También se han adjudicado y están próximos a entrar en servicio los centros de Cádiz y Huelva y desde finales del año pasado está operativo el centro de Cartagena. Vamos a contratar en este año Ceuta, Sevilla y Pasajes y se ha adjudicado y está en ejecución el equipamiento electrónico del centro de Castellón.

Se ha hecho también una mejora de la protección de los actuales centros de coordinación, con inversión de unos 50 millones de pesetas, y se ha adjudicado la construcción de tres embarcaciones de 2 metros, una se ha entregado en el año 1998 y otras dos están previstas para el año 1999. Se ha firmado reciente, hace sólo unos días, el plan de acción conjunta con Cruz Roja por importe de 100 millones de pesetas y se ha subido la cifra de 28 embarcaciones iniciales que tenía Cruz Roja para atender los servicios marítimos a 31. Por otra parte, se ha adjudicado y está en construcción una embarcación de lucha contra la contaminación y se ha cerrado el acuerdo con la Autoridad Portuaria de Villagarcía para la construcción de otra embarcación de estas características. La anterior que había citado se refiere a la que hemos encargado para el servicio en Cartagena. Hemos hecho una adquisición de equipos por importe de 50 millones de pesetas y la mayor parte de los costes de inversión están cubiertos por la ayuda del 85 por 100 en su coste por parte de la Comunidad Europea, de manera que aunque no represente una ventaja directa para Sasemar sí

lo representa para el Estado español, porque lo recibe después como compensación de los gastos que haya realizado Sasemar.

Uno de los elementos que ha representado un pulmón económico ha sido el cambio de modelo de contratación de las unidades de remolque mayores, que ha permitido una disminución del orden de 600 millones de pesetas en los costes que veníamos experimentando hasta el año 1997. En cambio, seguimos manteniendo 12 unidades de remolque grandes distribuidas en todo el mar territorial y en toda la periferia española.

Dentro de los ingresos de Sasemar se ha obtenido una mejora grande debido a que el Centro de Seguridad Marítima Integral de Jovellanos ha pasado a facturar 686 millones de pesetas, con lo cual en el año 1998 ha habido una contribución positiva por primera vez a Sasemar mientras que en años anteriores venía siendo soportado por Sasemar con una contribución a Jovellanos. En este momento Jovellanos, y se prevé lo mismo para el año 1999, pasa a aportar un rendimiento positivo a los resultados de la sociedad.

La realización más reciente es la implantación total del sistema mundial de socorro y seguridad marítimas de acuerdo con las obligaciones que teníamos asumidas desde el año 1988, y aprovechando los centros de Telefónica, añadiéndoles los equipos renovados para atender las nuevas exigencias de comunicaciones del sistema mundial, hemos adquirido el equipamiento complementario a través de una inversión que ha realizado en este caso la Dirección General de la Marina Mercante de 600 millones de pesetas.

En resumen, el Plan nacional de salvamento supone un considerable paso adelante en la disposición de recursos materiales y profesionales con una contención del esfuerzo del Estado, que se concreta en que hemos seguidos atendiendo un número de emergencias crecientes; segundo, hemos disminuido ligerísimamente en términos nominales —en términos reales, de forma más importante— los gastos que se hicieron en el cuatrienio anterior y las inversiones previstas han ascendido a 4.000 millones de pesetas frente a 8.000 en el cuatrienio anterior, pero no se va a dejar de atender con nuevos centros ni de completar todo el equipamiento que ya he citado, tanto en embarcaciones, como de medios de comunicación, como de centros de atención a las diferentes llamadas que se produzcan en la periferia y a los elementos de control en las áreas portuarias españolas que nos lo han demandado.

Con ello, señorías, termino mi presentación.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al portavoz del Grupo Socialista, quiero agradecer la presencia en nuestra Comisión de nuestro compañero eurodiputado, don Felipe Camisón, que tantos años ha sido miembro eminente de esta Comisión y especialmente de estos temas de los que ahora se ocupa en la Cámara europea.

Tiene la palabra, como portavoz del Grupo Socialista, autor de la petición de comparecencia, don José Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista también se suma a la bienvenida del señor Camisón a esta Comisión, de la que ha sido miembro en tantas ocasiones. Yo personalmente he tenido la oportunidad de coincidir con él en mi antigua condición de senador

en la Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea cada vez que se debatían temas de esta naturaleza, así que, encantado de saludarle personalmente y en nombre de mi grupo.

Señor director general, bien sabe usted que con cierta informalidad al darle la bienvenida a esta Comisión cuando entrábamos le felicite indicándole que no hay nada mejor que pasar un poco desapercibido en un Ministerio como el de Fomento, del que usted forma parte, que ha sido objeto de tantos debates parlamentarios y de tantas comparecencias del ministro, ocupando primeras páginas en la prensa, sobre todo por temas del transporte aéreo, no por temas del transporte marítimo. Usted ha tenido la suerte de que esa gestión ineficaz se haya dado en otra área del transporte, concretamente en el transporte aéreo, y es una calificación que han dado editorialistas de prensa, no sólo es un calificativo que hacemos desde el Grupo Parlamentario Socialista en la oposición, sino que es un hecho bastante generalizado. Sin embargo, bien sabe usted que el transporte marítimo juega un papel esencial en un país ribereño como el nuestro, con 27 o 28 puertos de interés general. Prácticamente el 70 u 80 por 100 de las mercancías que entran y salen de nuestro país lo hacen a través de los puertos y si bien ello no es cierto en lo que se refiere al tráfico de pasajeros, por la situación de nuestro país en el control del Estrecho, con dos archipiélagos y con puertos que juegan un papel básico, proa de la Unión Europea hacia otros continentes, nos tiene que llevar a dar mucha importancia el análisis permanente y continuado del tráfico marítimo del salvamento de las vidas de los profesionales que ejercen a bordo de los buques, de la contaminación y de todo lo que signifique la intermodalidad del transporte.

En el ejercicio de nuestra obligación como grupo parlamentario de la oposición, una vez más nos consideramos en la obligación, aprovechando su comparecencia, de decirle que no es frecuente que un director general, con el mayor de los respetos por lo que el cargo significa, comparezca ante una Comisión. Usted lo está haciendo hoy en concepto de presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, cuando lo propio es que lo haga el secretario de Estado de Infraestructuras o el ministro, y curiosamente en la actual legislatura aún ese hecho no se ha producido. El ministro de Fomento no ha comparecido para debatir de política marítima ni tampoco ninguno de los dos secretarios de Estado de Infraestructuras que el Ministerio ha tenido y que jerárquicamente son sus superiores desde el punto de vista de la estructura del ministerio. De ahí que le recuerda una vez más, con el ruego de que se lo transmita al señor ministro, que el día 3 de julio de 1996 siendo usted director general de la Asociación de Navieros Españoles, cargo que desempeñó eficazmente durante diez años, en el acto de clausura de la asamblea de los navieros españoles —no se trata de un colectivo de menor monta o menor importancia social en nuestro país—, el señor ministro entre otras reflexiones dijo —leo literalmente por cuanto el texto del discurso está en mi poder en este momento: Por eso quiero confirmar aquí que a principios del próximo año —entiéndase a comienzos de 1997—; eso fue el 3 de julio de 1996, habrá en el Congreso de los Diputados un debate parlamentario sobre la situación de la marina mercante española. Me propongo enviar un informe que está

actualmente en proceso de elaboración, en el que se atenderán todas y cada una de las peticiones y todos y cada uno de los problemas a los que se ha referido don Carlos Barreda. Ese debate que anunció el ministro el 3 de julio de 1996 —lo reitero— aún no se ha producido en esta Cámara. La marina mercante, el transporte marítimo no debe estar de actualidad cuando se hunde un barco o cuando un petrolero encalla y contamina el litoral. Ojalá no encalle ningún petrolero, ojalá nunca se produzcan pérdidas de vida en la mar, ojalá nunca un granelero tenga un accidente con un ferry.

A usted no se le escapa que es necesario hacer ese debate. En el discurso del ministro hay contenidos que voy a leer para no desviarme demasiado del tema, pero es relevante, y hay contenidos de una política marítima que es necesario desarrollar. La Ley de 1992 de puertos del Estado y de la marina mercante se modificó en los contenidos de los puertos, pero no se produjo la más mínima modificación acerca de las políticas marítimas de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, etcétera. Señor Casas, tengo que indicarle que me han satisfecho algunas de las disposiciones que vienen a rellenar huecos, dimanadas por su ministerio. Por ejemplo, la orden de 16 de diciembre de 1998 sobre motos acuáticas, por la que se regula el procedimiento abreviado de su registro y matriculación, era algo absolutamente imprescindible. Decenas de miles de motos acuáticas, sobre todo en verano, a lo largo de todo el litoral peninsular y archipiélago de nuestro país, están generando problemas de toda índole y no hay control. Cualquier ciudadano compraba la moto, la llevaba al litoral y empezaba a navegar incumpliendo normativas inexistentes, sin que haya control por parte de la Administración y generando muchos problemas en la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

Dicha sociedad estatal tiene la función del control de nuestro litoral. Se le da una herramienta, es un paso relevante, a las capitanías marítimas para que sepan a qué atenerse. Hay que continuar en esa línea, reglando y estableciendo mecanismos sancionadores. Hace tres o cuatro meses en un punto del litoral de Tarragona una moto acuática asesinó —yo diría, por la forma en que se produjo el incidente— a dos británicas que estaban nadando. Hay centenares de estos acontecimientos a lo largo de los meses y resolver esas situaciones es una de las nuevas funciones imprescindibles que ha de desempeñar la sociedad estatal. El Grupo Socialista había elaborado una proposición no de ley al respecto, en la que este interviniente había participado, pero la retiramos porque la aparición de esta norma nos pareció oportuna. Hay que continuar con el apoyo a los windsurfistas, a quienes hacen parapente y caen al mar, a tantos deportistas en el litoral. No es un tema despreciable ni baladí. Entra en el ámbito competencial no sólo de algunas comunidades autónomas con competencias parcialmente transferidas, sino desde una óptica del tratamiento de la globalidad de la Dirección General de la Marina Mercante que usted lleva.

Bien sabe que a lo largo de estos más de dos años y medio de legislatura, muchos diputados —le habla uno de ellos— hemos formulado preguntas por escrito, requiriendo información sobre muy diferentes aspectos que caen en el ámbito competencial de la Sociedad Estatal de Salva-

mento Marítimo. Por ello el Grupo Socialista, en una comparecencia suya a primeros de febrero de 1998, le pidió que compareciese voluntariamente a explicar los contenidos de este nuevo Plan de salvamento marítimo, que es un tercero, porque hubo un primer plan, hubo otro segundo posterior hasta 1997, y el tercero en el ejercicio de su responsabilidad y del Gobierno del cual forma parte de 1997 al 2001. En consecuencia, no está mal analizar secuencialmente la evolución de los medios, de los acontecimientos, de los errores o de las contrataciones erróneas que se puedan haber producido en la prestación de determinados servicios. Hay que evaluar también el papel que juega la sociedad estatal. De ahí que este interviniente insista y usted lo creará porque bien sabe que es una vocación consolidada en el tiempo. He ido estudiando los documentos a los que he tenido acceso, documentos derivados de la acción de gobierno de los gobiernos anteriores y del actual.

He analizado los contenidos de los dos primeros planes nacionales de salvamento marítimo. El salvamento marítimo no surgió cuando se aprobó la Ley de puertos del Estado y de la marina mercante en 1992, lo mismo que la aeronáutica española tampoco surgió cuando la Ley de Presupuestos del Estado de 1991 se crea el ente AENA. Sin embargo, al igual que ocurrió en AENA, la creación de Sasemar fue un paso adelante unificador de competencias dispersas en distintos ámbitos y con un afán de modernidad y, por encima de todo, de cumplimiento de obligaciones internacionales a las que usted ha hecho referencia.

El análisis, en función de esa secuencia, de los contenidos del plan nacional —le reitero que espero no se vuelva a producir nunca más, no en este tema porque a partir del 2001 pueden ser otras personas las que tengan esas responsabilidades y no quiero hacer con ello chistes políticos, sino tratarlo con toda seriedad como merece el tema, nuestros trabajadores de la mar y la marina mercante española— me hacen manifestar que sería deseable que una vez aprobado por el Consejo de Ministros cualquier plan de estas características y algunos más que va a tener que elaborar el actual Gobierno, se hiciera circular de inmediato a donde se residencia la voluntad popular, que es en las Cortes Generales. En aquella ocasión le dimos simbólicamente una especie de tirón de orejas sobre cómo era posible que se estuviesen presentando los contenidos de ese tercer plan nacional en diferentes puntos del litoral, con actos ante los medios de comunicación y ante los responsables locales, sin que hubiésemos tenido conocimiento de ello. El documento se nos remitió en marzo de 1998 y, al día de hoy, la situación es como aquel juego de que el que no se ha escondido tiempo ha tenido, es decir, el que no lo haya leído y analizado de manera crítica no ha sido merecedor de su recepción. Yo le puedo asegurar que el Grupo Parlamentario Socialista lo ha analizado a través de las personas que tenemos estas funciones. Nosotros queremos hacerle llegar algunas reflexiones de naturaleza crítica y, aunque no quiero abusar de la amabilidad del presidente de esta Comisión, por cuanto no suele ser excesivamente rígido en el enorseamiento del tiempo, quisiera irle formulando algunas preguntas específicas.

En primer lugar ¿cuáles han sido los servicios que presta Sasemar en la provincia de Castellón, que han sido ofertados a empresas privadas? Yo personalmente acepto,

cuando viene dada por mandato superior, la privatización de determinados servicios públicos; acepto con obediencia aunque con análisis crítico la línea de la directriz seguida. Por ejemplo, en la privatización de la compañía Iberia, en otro ámbito, no se me ocurre discutirla. Ahora, sí que discutiría con usted la privatización innecesaria de los servicios que presta la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. También discutiría otra cosa, esencialmente columna vertebral de un posible debate. Me niego a producir debates economicistas en lo que se refiere a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. El salvamento marítimo debe estar equipado y dotado con los mejores medios, con los medios más sofisticados y con el número de embarcaciones con el personal requerido cualquiera que sea el número de prestaciones que tenga que atender. Obviamente el salvamento marítimo no podrá ser rentable, no es aceptable, y es necesario que en las Cortes Generales se eleven voces, no monopolísticamente, porque naturalmente creo que primariamente lo que pueda decir este interviniente por el Grupo Socialista lo puede suscribir cualquier persona que conozca el ámbito marítimo.

El trabajador de la mar, tradicional y secularmente ha sido considerado por la Administración española como un trabajador de segunda división. De hecho, han existido hasta leyes penales y disciplinarias específicas de aplicabilidad al trabajador de la mar que no eran de aplicabilidad al trabajador en tierra. Si al transportista por carretera o ferrocarril se le entregaran centenares de miles de millones de pesetas del Estado para el buen mantenimiento de las carreteras y para disminuir la siniestralidad en las mismas ¿cómo no vamos a demandar una sociedad estatal, un equipamiento de Sasemar, lo suficientemente sólido y fuerte como para asegurar al mayor grado posible la atención a la vida del marino en general?

Señor Casas, no me vale que me diga usted que ahora se invierten 4.000 millones de pesetas menos al año que en años anteriores. Eso es una minucia económica, porque no hay carreteras en la mar en las que el Estado invierta dinero al que tienen derecho los tripulantes de los barcos que se desplazan de un punto a otro, pero sí que tienen derecho a que haya en puerto embarcaciones que, ante cualquier emergencia, puedan salir a la mar en el menor espacio de tiempo posible, con el mejor equipamiento posible, embarcaciones que estén en condiciones de socorrer ante esa emergencia a los barcos que se encuentren en un siniestro.

De aquí que no podamos compartir el que de diez grandes remolcadores de altura distribuidos en distintos puntos del litoral nacional queden reducidos a cinco. Los remolcadores de altura tienen una tripulación de diez personas supercualificadas, con unos barcos con unas potencias de cola poderosísimas, que no vamos a entrar a cuantificar, con una capacidad para atender esas emergencias innegables, y no puedo entender, señor Casas, que se quiten cinco de esos grandes remolcadores de altura, y esas funciones se les encomienden a los remolcadores de las diferentes empresas que operan en los distintos puertos españoles para las operaciones de atraque y desatraque de los buques. Cada uno de esos remolcadores tiene tres tripulantes, y si uno o dos remolcadores, uno de proa y otro de popa, están atendiendo la operación de atraque de un crucero y en ese momento se produce una emergencia a doscientas millas

de la costa y no dejan de atracar aunque se le dé prioridad en el contrato, no dejan de actuar durante media hora o una hora en la operación de atraque del buque para lanzarse a la mar a socorrer a un petrolero de 225.000 toneladas, que esté incendiado, por ejemplo, eso es nefasto. Son funciones distintas, sin duda alguna, pero qué duda cabe, señor Casas, que si usted tenía diez remolcadores de altura y los reduce a cinco abarata en 600 millones de pesetas, sin duda, y si lo reduce a tres abarata en 900 millones ¿pero a quién estamos beneficiando con ese abaratamiento? Estamos disminuyendo la calidad de la prestación de un servicio ante una emergencia, que no se pondrá de manifiesto nada más que cuando la emergencia se produzca, y afortunadamente, no usted, los españoles hemos tenido la suerte que no ha habido emergencia de esa índole, porque no tenga la más mínima duda que yo, que he estado toda una vida vinculado al sector marítimo como profesional de la enseñanza, he tenido antiguos alumnos que lograron escapar por la chimenea en un accidente de un petrolero. Oyendo esas vivencias, sé lo que significa. En consecuencia, qué satisfacción que no se hayan producido acontecimientos de esa índole.

Señor Casas, no nos gusta el plan, en absoluto, y si me permite el señor presidente, porque me cuesta un poco renunciar a leerle algunas reflexiones de análisis críticos a los contenidos del plan para argumentárselo quizás con más rigor más que la aportación coloquial que acabo de hacerle, le diré que hemos elaborado algunas personas, entre las que me encuentro yo, un análisis crítico del contenido del plan. Este tercer plan de salvamento marítimo está impregnado de un planteamiento economicista innecesario. Me parece muy bien que haya discrepancias en mecanismos procedimentales en las adjudicaciones de determinados servicios, eso me parece muy bien, y soy un primer adalid de la defensa de una contratación justificada, pero no en la disminución de efectivos. Los remolcadores en los puertos, se diga lo que se diga, no prestan la calidad del servicio, y no pueden ser sustituidos, señor Casas, por las embarcaciones salvamar, que yo las conozco mucho, que puede haber 45, 50 ó 66, pero que tienen otra función. De aquí que de unos ocho folios elaborados por quienes hemos participado constructivamente, le voy a leer solamente uno de ellos, sobre un análisis crítico al contenido de este plan. No se va a someter a votación el contenido del plan, que le quede como reflexión, que tengamos el debate pertinente obviamente en su turno de réplica, pero le haré algunas consideraciones.

Nosotros creemos que el plan tiene que volver a la filosofía de la planificación de la profesionalidad de la dotación de medios y de la forma de gestión que impregnaron, a pesar de determinados errores procedimentales, los contenidos de los dos planes anteriores, y con los que estaban identificados los profesionales. Hoy hay una gran desmoralización. Yo no soy portavoz de ningún grupo sindical ni de ningún colectivo de trabajadores, pero le aseguro que en el más saludable ejercicio de representación popular dialogo mucho con muchos profesionales del sector y hay una notable desesperanza. No les agrada ver cómo se despilfarran —según ellos, y quizá no es despilfarro— centenares de miles de millones de pesetas en otros sectores del transporte, pues aquí no hay AVE, no hay nuevas estaciones, no hay nuevas rutas ferroviarias, no hay asfaltados de autovías.

Los profesionales del transporte marítimo sólo piden el mejor equipamiento posible para que se les atienda ante una emergencia; cómo se hacen economías, cómo se disminuye, y lo reitero como ejemplo, de diez grandes remolcadores de altura a cinco. Yo sé que se argumenta, porque he leído contenidos de naturaleza topológica, pero en ese sentido no me va a convencer.

Nosotros creemos, señor Casas, que existen cuestiones prioritarias de las que se derivan riesgos gravísimos para la vida humana en la mar y para la protección del medio marino que la sociedad estatal tiene que darle respuesta. Nosotros creemos que es necesaria una dotación de un adecuado número de buques de salvamento marítimo, operativos las 24 horas; un mantenimiento del adecuado número de helicópteros del SAR marítimo, operativos las 24 horas; una dotación del adecuado número de lanchas de salvamento marítimo de 15 y 20 metros de eslora, operativas las 24 horas; es necesario un suministro del adecuado número de lanchas de salvamento, apoyo y mantenimiento de su gestión por Cruz Roja española, operativas las 24 horas y no hay que militarizar el servicio, no hay que involucrar 20 años en el túnel del tiempo.

El Ejército del Aire no ayuda a la protección de la aviación civil. Hoy se está recorriendo, poco a poco, un camino inverso del que se había recorrido. Las capitanías marítimas dejaron de ser comandancias marítimas con toda la estructura que ello ha supuesto. Nosotros creemos que es necesaria la dotación del adecuado número de lanchas de limpieza, al menos una o dos por puerto, operativas en cada puerto y en el litoral. Creemos también necesario impedir la caída o la quiebra de la empresa Remasa, empresa pública de operaciones marítimas, en la que la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo debería apoyarse, y debe ponerse fin a su estado actual de deterioro, bajo la ficticia presidencia —y esto lo digo respetabilísimamente hacia la persona, que no conozco, obviamente— de un coronel retirado del Ejército del Aire, al que se le hace presidente de Remasa y que orienta a la empresa Remasa hacia un rumbo con el que nosotros no coincidimos. Es necesaria la ejecución de un plan de formación del personal de Sasemar, incluyendo ejercicios periódicos, estudios de modelos comparados, etcétera. Es necesario un estudio de un sistema de colaboración y apoyo conjunto entre la Dirección General de la Marina Mercante, Sasemar y las empresas españolas capaces de aportaciones tecnológicas e inversiones en este ámbito. Es necesario, señor Casas, que se explique claramente —y años atrás hubo aquí debates vidriosos acerca de adjudicaciones a determinadas empresas, y no quiero ser nunca un parlamento irresponsable, haciendo afirmaciones que no pueda justificar— el intenso papel que la empresa Tecnosub juega en las operaciones del servicio público de coordinación, rescate, salvamento y lucha contra la contaminación. No lo tiene que explicar ahora, pero es bueno que remita, por el mecanismo que usted estime oportuno, a la Presidencia de las Cortes Generales, la información pertinente de los procesos de adjudicación. Es necesario también la elaboración y aprobación por el Gobierno y presentación a las Cortes Generales para su conocimiento y control de un plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino, que cumpla los man-

datos legales establecidos en la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, y los compromisos como país miembro de la Unión Europea. Es necesario también, señor Casas, que se nos explique la atención del sistema mundial de socorro en España, consistente, como bien sabe usted, esencialmente en un servicio de escuchas permanente, que usted también dijo que ha sido encomendado a la Compañía Telefónica, para ser sin que haya mediado concurso público, ante lo que nosotros, si ello es así, mostramos, al menos, nuestra sorpresa y deseo de que se nos dé la explicación adecuada por cuanto no entendemos que si el salvamento marítimo nacional precisamente a través de Sasemar dispone de toda una estructura de capitanías marítimas en los puertos, torres de control y posibilidad de mejorar su equipamiento, por qué razón se produce una adjudicación de esas características.

Señor Casas, lo que voy a decir no es un tema baladí que pueda generar alguna alegría o sonrisa pernicioso, porque estamos hablando de la vida de los tripulantes en la mar. Cuando un buque de Contenemar, a comienzos de 1998, se hundió y murieron tres tripulantes, teníamos la obligación de haber dado la talla, al menos en una respuesta adecuada. Y si se me permite, señor presidente, cuanto lo estime oportuno en dos minutos finales, aunque sé las limitaciones del tiempo, me voy a referir a los 20 ciudadanos franceses que murieron ahogados en el lago de Bañolas. Creo que ese tema, por la pérdida de la vida de 20 personas en aguas interiores, que no ha tenido precedentes conocidos en la historia de nuestro país, al menos en este siglo, puso de manifiesto la existencia de un vacío de gestión y de responsabilidad administrativa. Si el encorsetamiento del tiempo, que lo es propio de la vida parlamentaria lo impide, lo lamento muchísimo, pero no es posible que haya pasado el año 1998 y no se haya personado ante la Cámara un responsable político del Ministerio, del nivel que fuese, para explicar qué ocurrió y qué responsabilidades están distribuidas entre las distintas administraciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, me permito recomendarle que se vaya encaminando hacia la conclusión. Por tanto, si quiere tratar ese tema trátelo en profundidad porque es un tema importante.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Yo le iba a pedir que nos haga llegar con la estructura de remolcadores de alturas, de la que tan satisfecho está, un mapa de tiempos de respuesta de los remolcadores contratados en régimen de disponibilidad, como lo recoge el plan, es decir, los que están en los puertos para entendernos coloquialmente, ante una emergencia marítima, tanto en horas diurnas, como en horario nocturno y que nos indique el número de tripulantes de los remolcadores si es que, en efecto, son ustedes capaces de certificar que constituye la tripulación mínima o la tripulación idónea para poder dar respuesta a las emergencias correspondientes.

Señor Casas, dado que, como bien conocen mis queridos colegas miembros de esta Comisión, creo tanto en el Parlamento de las Cortes Generales y en el «Diario de Sesiones» de las Cortes como en el parlamento de papel, no me va a quedar más remedio, en las semanas próximas, que hacer llegar al parlamento de papel reflexiones que por

el encorsetamiento del tiempo no podemos tratar. Antes de entrar al tema de Bañolas termino esta fase diciéndoles que no creemos que podamos sentirnos orgullosos de este tercer plan. Hemos tenido mucha suerte. No ha habido accidentes relevantes en 1998, aunque usted ha dicho que el número de emergencias ha crecido, pero han sido emergencias de otro nivel y esperemos que no las haya en los años próximos, pero no quisiera verme yo en su pellejo si, ante una no deseada emergencia futura, no somos capaces de dar la capacidad de respuesta adecuada como consecuencia de que hemos abaratado en 600 millones de pesetas el mantenimiento de los remolcadores de altura que de diez los hemos dejado en cinco. Por reiterar le voy a poner un caso muy gráfico.

Si me permite el señor presidente en los tres últimos minutos —aquí nos sentimos todos encorsetados por el tiempo diré que veinte ciudadanos franceses fallecieron, dio la vuelta al mundo esa noticia, y al día de hoy ningún responsable gubernamental (ni el ministro, ni el secretario de Estado de Infraestructuras, ni el presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo) han comparecido ante la Comisión para informar de que ocurrió, que basta con pedirlo. Aquellas escenas que vimos todos en televisión fueron escenas que no se nos quitarán en muchos años de nuestra memoria visual, y yo creo que este tema tiene que llevar a reflexiones al Gobierno.

Por parte del señor Ministro se ha contestado a una diputada del Grupo Parlamentario Socialista, la señora doña Montserrat Palma i Muñoz, ante una pregunta, que también con el encorsetamiento de los dos minutos de las preguntas orales en Pleno no da para más, que la Dirección General de Marina Mercante jugaba el papel de la Dirección General de Tráfico ante el caso de un accidente en carretera, y que la embarcación en cuestión había sido modificada por sus propietarios. Eso está recogido en el «Diario de Sesiones» y no lo voy a reproducir.

Lamentablemente tampoco puedo reproducir un informe documentadísimo, riguroso, elaborado por un grupo de personas muy interesadas en estos temas y cuya cualificación la han acreditado durante muchos años. Ese informe lo tengo aquí en mis manos y, entre otras cosas, nos dice que en el año 1998 —esto ocurrió en octubre del año pasado— nadie ignora que las embarcaciones de eslora máxima superior a 7,5 metros están sujetas al impuesto especial sobre determinados medios de transporte, artículo 65 b) de la Ley 38/1992, y resulta que es muy conocido que en algunas capitanías marítimas —me responsabilizo de la lectura de este documento—, tales como la de Cartagena, Málaga, y con más insistencia suena la de Vigo, se vulnera lo dispuesto en la citada ley, matriculando embarcaciones de recreo, utilizando la eslora de arqueo o de registro, que en todos los casos es inferior a la eslora máxima, soslayando, por tanto, el pago del impuesto especial referido, lo que supone una infracción tributaria. Y no cabe suponer presunta ignorancia o errónea interpretación de la norma, en cuanto que en la circular 7/1995, de la Dirección General, en sus páginas 7, 8 y 9 se explica con meridiana claridad, gráficos incluidos, cómo se debe de medir la eslora máxima de una embarcación de recreo; y a los efectos del impuesto especial sobre determinados medios de transporte la Ley es taxativa: tributarán las embarcaciones superio-

res a 7,5 metros de eslora máxima. Cuento esto como una de las motivaciones anecdóticas que en ocasiones llevan a hacer la vista gorda por parte de responsables de algunas capitanías marítimas, que pueden traer consigo beneficios económicos a quienes son los titulares de esas embarcaciones, y la falta de seguimiento en el control de las mismas por parte de las autoridades marítimas y posibles dificultades posteriores.

Me gustaría que usted nos explicase qué hace la Dirección General de Marina Mercante en el control de la matriculación turística de embarcaciones de recreo en el que hay —y esto es duro decirlo— una desgraciada picaresca. Este diputado, como es obvio, no está en condiciones de demostrarlo por cuanto no soy miembro de la Administración y desearía retirar esta no aseveración sino consideración, pero incitaría a la Dirección General a que extremase las inspecciones e impidiese que se produjese esa picaresca en embarcaciones de recreo, en los mecanismos procedimentales para los registros de los buques, en las exigencias de la cualificación profesional de quienes van a ser tripulantes de esas embarcaciones que van a pasear por el lago de Bañolas o por cualquier otro punto del litoral o de aguas interiores a miles y miles y miles de personas, que no ocurre nada pero que un día ocurre lo que ocurrió.

Señor Casas, éste es un informe del que le he transcrito algunas consideraciones. Créame que se trata de un documento seriamente elaborado por expertos conocedores de esta temática que ponen de manifiesto y ojo, porque esto no es imputable a su gestión personal, como es obvio una tradición en la gestión marítima española que mientras no ocurra nada todos felices y contentos, pero cuando ocurre nos encontramos con un caso en el que parece ser que se imputa responsabilidad al alcalde del municipio, parece ser que se imputa responsabilidad al capitán marítimo, y además ponen de manifiesto la existencia de un vacío jurídico competencial, del que usted nos debería dar alguna explicación, y del que usted nos debería dar alguna explicación, y del que se derivan problemas, por cuanto los familiares de los fallecidos, la agencia de viajes que les trajo a España y la Administración francesa han iniciado procesos judiciales que no sabemos a dónde pueden conducir. Nosotros lamentamos profundamente que este accidente se haya producido y que el buen nombre de nuestra Administración marítima quede aclarado y, más importante, que esta desgraciada experiencia sirva para reconducir un funcionamiento que creemos que es mejorable.

De ahí, señor Casas, y termino, señor presidente, que este desgraciado caso pone de manifiesto que faltan centenares de inspectores dependientes de Sasemar por todo el país. No presumamos de un abaratamiento de 600 millones de pesetas, reitero, en el tema de los remolcadores, ni de 500 en el tema de inspectores, ni de 200 más en cualquier otra función. Gastar 7.000, 8.000 ó 9.750 millones de pesetas al año para salvar y preservar las vidas de quienes están a bordo de embarcaciones es un dinero extraordinariamente bien gastado. La columna vertebral del contenido del nuevo plan es economicista, tacaño, no presta el equipamiento adecuado, desvía a ese equipamiento de la línea directriz que venía en los dos anteriores planes, y nos parece que es un flaco servicio el que se hace desde la Direc-

ción General de Marina Mercante hacia el sector al que la misma debe servir.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La valoración del plan que presenta el Gobierno la vamos a hacer desde la perspectiva de un territorio del Estado español con aguas litorales muy famosas precisamente por catástrofes de mareas negras, a las que no voy a aludir. Me voy a limitar a la relación informativa de este diputado con el propio Gobierno respecto a algunos acontecimientos últimos que pueden ilustrar cuáles son las deficiencias, cuáles los problemas y si se da respuesta en el plan a estas deficiencias y problemas.

En diciembre de 1997 recordarán que tuvimos un pequeño debate en esta misma Comisión en relación con la retirada del Alonso de Chaves, el gran remolcador al que antes hacía alusión el señor Segura, dejando prácticamente todo lo que era la costa gallega, que es de las más peligrosas del mundo junto con la de Gibraltar, desprotegida de un remolcador de gran altura; era trasladado a Gijón y prácticamente hoy no existe ningún remolcador de gran altura, por lo menos de 8 a 10.000 caballos, con base operativa en nuestras costas. Un mes después se produjo un accidente, el del Discoverer Enterprise, que prácticamente derribó el puente de As Pías, y muchas voces autorizadas hablaban de las dificultades de las maniobras para desembarrancar el Discoverer Enterprise, debido a la falta de actuación de un remolador de gran calado como era el Alonso de Chaves. En segundo lugar, en agosto de 1997, ocurrió un naufragio trágico, el Rey Alvar II, a 40 millas de A Coruña. La intervención de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, que, sin poner en duda el esfuerzo de muchos profesionales, y no tan profesionales, dejó mucho que desear, dio la voz de alarma de que hacían falta más y mejores medios. El desenlace de todo el proceso judicial está a la vista. En tercer lugar, en junio de 1998, el desembarcamiento del buque Diana María, nada menos que en las costas del Dexo-Oleiros (A Coruña), dentro de la bahía coruñesa, volvía a poner en evidencia un funcionamiento anómalo de todos los organismos encargados de la seguridad marítima, nada menos que a la entrada de un puerto que ya empieza a ser famoso por este tipo de desastres. No voy a hacer referencia a las preguntas del Gobierno referidas a numerosas manchas oleosas que aparecen en la bahía de A Coruña, con tanta frecuencia como incapacidad para controlar a los responsables y hacerles pagar precisamente por esta contaminación al medio marino. En todo caso, esto no es más que un ejemplo y está en relación con algunas suposiciones preocupantes del plan, que me gustaría plantearle.

En primer lugar llama la atención, por lo menos desde el punto de vista de un profano, la distribución del organigrama que hacen ustedes de centros de distinto nivel, desde los centros zonales a los centros de menor categoría; de menor grado competencial o de más reducción en cuanto al área que está afectada por estos centros. Sin duda, los centros zonales de coordinación de salvamento, los llamados centros de separación de tráfico marítimo, uno de ellos en

Fisterre, están para separar el tráfico marítimo de gran escala que va a la Europea industrializada, más allá de las 25 millas. Entre otras cosas por motivos de seguridad y para no entorpecer las faenas de la pesca de bajura, no es discutible, pero llama la atención que cuando ustedes estructuran el organigrama del siguiente nivel, el de los centros regionales que tienen una mayor aproximación a aguas portuarias, sólo conciben que existe el Cantábrico occidental y el Cantábrico oriental, con sedes en Bilbao y en Gijón. En centro de Gijón es una consecuencia práctica de una tendencia política, que ya se comprobó cuando el Alonso de Chaves. No es un argumento muy válido decir que no se trata del lugar donde tiene un remolcador el centro logístico, que no quiere decir que actúe solamente por eso, no. Pero el hecho es que este gran remolcador normalmente pasaba más de la mitad de su tiempo actuando en aguas del Atlántico, en concreto en el dispositivo de Fisterre. Llama la atención que en el plan, a nivel de centros regionales, figura exclusivamente el mar Cantábrico, pero no el Océano Atlántico, en la parte nada menos que de todos los puertos de titularidad estatal de Galicia, interconectados en el centro zonal de coordinación de salvamento que, vuelvo a repetir, es sólo para garantizar esa separación de tráfico marítimo y cualquier tipo de problema en alta mar en toda esta navegación de gran escala que pasa frente a nuestras costas.

Galicia se ve representada sólo por centros de carácter local, como digo, en A Coruña y Vigo. Para cualquiera que conozca el sistema portuario de Galicia y todo lo que es la costa gallega y el Océano Atlántico, el organigrama debía de responder también a esta unidad de criterio. Incluso desde el punto de vista del movimiento de las mercancías, todo el mundo sabe que después del puerto de Bilbao, los que tienen más movimiento de todos los del norte y con más mercancías peligrosas son precisamente A Coruña y Ferrol, dos puertos que constituyen un área común.

El segundo tema que nos preocupa del plan ya lo mencionó el portavoz del Grupo Socialista. Nos gustaría preguntarle cómo afectó el proceso de desmantelamiento de Remasa y los contratos de disponibilidad de remolcadores al caso de los centros locales de Galicia y la actuación de Sasemar en nuestro país. Está claro que Remasa está quedando reducida a la mínima expresión, sobre todo un proceso que, dando cobertura pública, consiste en actuar de forma privada. Por otra parte, nos gustaría saber si todos los medios de combate contra la contaminación que se emplean son públicos o son de empresas privadas. En concreto, qué veracidad tiene la alusión que ya se hace en el plan de realizar algún convenio con grandes refinerías precisamente en puertos peligrosos, entre los cuales está el de A Coruña. Hablando de residuos oleosos, las respuestas del Gobierno en este sentido siempre fueron evasivas. Nos gustaría saber qué empresas son las que actúan en los puertos gallegos, conforme al convenio Marpol, para poder controlar la contaminación marina en aguas portuarias. Si esas empresas actúan sólo por criterios de rentabilidad y de lucro, como no puede ser menos, ¿hay garantía total de que se pueda combatir convenientemente la contaminación marina y el control de las actividades de los barcos en puerto o bien fuera del dispositivo de seguridad, más allá de las 25 millas? ¿No les parece que el hecho de recurrir muchas

veces a personal voluntario, que no dudo de su honorabilidad, de su honestidad e, incluso, de su sacrificio, no provoca que muchas veces los servicios en situación de peligrosidad manifiesta, como fue, por ejemplo, el caso del Rey Alvar, pueda provocar deficiencias derivadas de la falta de formación o de adecuación del personal que está cumpliendo estas funciones? Sería conveniente que se arreglase la formación profesional para acceso a algún tipo de funciones relacionadas con el salvamento marítimo, de forma particular a las actividades subacuáticas y también a las actividades de manejo de determinado tipo de buques e instrumentos aéreos, como pueden ser los helicópteros.

Por último, queremos plantearle una pregunta que viene siendo reiterada, pero desde la perspectiva de un profano resulta extraña. A pesar de que todos los organismos como Marina Mercante, el ente público Puertos del Estado, Sase-mar, pertenecen al Ministerio de Fomento, ¿por qué en situaciones conflictivas o de emergencia se evidencia una dispersión de competencias graves, incluso un funcionamiento que no consigue acelerar las situaciones de urgencia con la mayor eficacia posible? En ese sentido, echamos en falta que haya más personal sometido a una relación laboral fija, personal público, de la Administración, no privado, con las exigencias debidas en mayor cuantía. Aunque ustedes en las respuestas parlamentarias dicen que son suficientes, por ejemplo, los medios fijos con que cuenta Sase-mar o en la torre de control de A Coruña, muchas críticas calificadas en esos mismos ámbitos dicen que muchas veces el personal está sobrecargado para poder atender debidamente y con rigor al control de estas aguas tan sumamente peligrosas.

Por último, señor Casas, me gustaría que usted, como responsable político, pensase qué puede pasar en el Estado español para que organismos de carácter público, y no solamente el suyo, violen de manera tan flagrante y continuamente la legislación estatal y autonómica en materia de toponimia. Llama la atención que ustedes realicen estos estudios, saltándose las leyes y las Cortes a la torera con tranquilidad absoluta. Quiero recordarle —y no son ganas de fastidiar— que sería bueno que todos nos atuviésemos a las reglas del juego, que ya son bien limitadas para la diversidad cultural y lingüística que aceptamos por unanimidad. A Coruña es A Coruña, y así tiene que figurar en los documentos oficiales. Oralmente, como si lo quieren decir en papúa, me trae sin cuidado. Vilagarcía de Arousa es Vilagarcía de Arousa, no es Villagaría de Arosa. Es más, está reformado incluso en la Ley de Puertos del Estado. Entonces, me gustaría que fueran más vigilantes, más que nada por tomarnos en serio y para que se vea el poco resquicio que nos dejan. El nombre originario de los lugares, como el nombre de las personas, es el que tiene validez oficial y administrativa, conforme a la ley vigente en el Estado español, lo cual no quiere decir que oralmente cada uno hable como quiera; por mí, como si hablan todos en inglés; procuraré entenderlo.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA:** Al fin hemos podido escuchar en esta Comisión el informe del director general de la Marina Mercante y presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, comparecencia que se hace a petición del Grupo Socialista, a cuyo portavoz agradezco la introducción sobre las muchas comparecencias ante esta Comisión del ministro de Fomento.

Esta comparecencia trata sobre las actuaciones del segundo, que no tercero, Plan nacional de salvamento marítimo, aprobado el 16 de enero de 1998 y con vigencia hasta el año 2001. Damos las gracias y felicitamos al señor Casas por su detallado informe. Pero este diputado en particular amplía el agradecimiento y felicitación porque durante los últimos días del mes de diciembre de 1998 tuve la oportunidad de visitar los medios que Sasemar tiene en Galicia: el centro zonal de coordinación de salvamento de Finisterre, los centros locales de A Coruña y Vigo, las embarcaciones y helicóptero complementarios de dichos equipos. En estas visitas, así como la reciente al centro nacional de Madrid, comprobé el extraordinario equipo humano, su alta cualificación, su dedicación al delicado trabajo que desarrolla y la creciente coordinación con las autoridades portuarias, fundamental para la seguridad de la circulación marítima y el control de la contaminación en las proximidades y acceso a los puertos, colaboración que ha sido creciente con las comunidades autónomas y Cruz Roja.

Creo que este plan (que es continuación del primero, realizado entre 1994 y 1997, y que, como éste —el segundo—, cumple los compromisos internacionales suscritos por España que motivaron, en desarrollo de la Ley de Puertos, la creación de Sasemar), se está desarrollando óptimamente en todos sus apartados, centros, buques y embarcaciones, unidades aéreas, lucha contra la contaminación, formación de personal y financiación. Por cierto, no recuerdo que haya habido enmiendas al proyecto de presupuestos de Sasemar en los años 1997, 1998 y 1999. Además, este plan necesita el complemento, la colaboración de las embarcaciones. Así, desde el 1 de febrero último, hace un mes y un día, es obligatoria, dentro del sistema mundial de socorro y seguridad marítima al que se ha referido el señor Casas, la adecuación de gran parte de la flota a las normas de dicho sistema; adecuación que comprende a todos los buques de pasaje, a todos los buques de carga mayores de 300 toneladas de registro bruto, a todos los pesqueros con más de 24 metros de eslora de nueva construcción y, a partir del próximo 1 de julio, a todos los pesqueros de eslora mayor de 25 metros. En cuanto a seguridad de los buques, España, creo que está —y pido que lo confirme el señor Casas— entre los primeros Estados en número de inspecciones de buques de terceras banderas que realizan escalas en puertos españoles.

Como conclusión, deseamos que el plan y la labor de Sasemar continúen en su línea actual de mejora de las condiciones de seguridad del tráfico marítimo.

El señor **PRESIDENTE:** Para contestar a las preguntas planteadas, tiene la palabra el presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, don Fernando Casas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTE Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD MARÍTIMA** (Casas Blanco): Voy a tratar de ir respondiendo a cada uno de los elementos que se han ido citando.

En primer lugar, quiero hacer una pequeña alusión a que no ha sido Marina Mercante la que ha salido con más constancia en el debate parlamentario, pero no atribuirme ningún mérito personal, y en ese sentido repito lo que decía mi secretario de Estado hace poco: *pas de nouvelles, bonnes nouvelles*. De todas formas, en el tema de la suerte, yo creo que hay que reconocer que hemos tenido suerte, y quiero recordar el famoso tema de los generales con suerte, que decía Napoleón. Normalmente, a mí, por mi bigote, me dicen que parezco coronel, pero en cualquier caso diría que soy un coronel con suerte, aunque no hay que tentarla, y para no tentarla precisamente están los medios del Plan de salvamento.

Me gustaría empezar a desgranar algunos aspectos que lleven la tranquilidad a los señores diputados, porque realmente para esa función están, para comprobar que cualquier carencia debe ser corregida y, en consecuencia, para garantizar que todos los ciudadanos españoles cuentan con un mecanismo nunca suficiente, porque el salvamento de vidas evidentemente merece todos los esfuerzos, pero sí al menos con la cuota de esfuerzo que el Estado, no solamente en este momento sino a lo largo de una serie de años, ya muchos años, ha venido desarrollando para atender esta necesidad prioritaria de los ciudadanos españoles.

En cualquier caso, voy a tratar de encaminar mi pequeña contestación afirmando que no ha habido ninguna disminución de efectivos. Todo lo contrario, he ido citando el aumento de efectivos que en todos los campos hemos venido produciendo. Así, por ejemplo, cuando se ha citado como un elemento chocante el hecho de que en la provincia de Castellón pudieran desarrollarse funciones de salvamento a través de la contratación de terceros, por la vía privada, quiero señalar que éste es un elemento de los que están previstos en el primer programa del Plan de salvamento, en el programa de colaboración. El Plan de salvamento es un instrumento para concitar esfuerzos de diferentes autoridades, empresas, etcétera. En esa línea, ante cualquier invitación que haga un usuario importante o una comunidad de ciudadanos importante que quiera proveer medios para el salvamento, estamos en la mejor disposición para facilitar el esfuerzo de Sasemar, y eso figura en el primer punto del programa, de manera que entendemos que actuamos exactamente en esa línea.

Voy a citar este caso concreto de Castellón, porque el señor Rodríguez ha citado otro ejemplo, que es el de las lanchas de lucha contra la contaminación, en el que estamos haciendo el mismo esfuerzo y tenemos un contrato recién firmado, como ahora diré, en esa línea de colaboración. Se trata de lo siguiente. En los puertos españoles hay una necesidad, más o menos importante, de asegurar que el tráfico marítimo se atiende con seguridad. Por otra parte, la atención de las llamadas de auxilio en la mar se pueden atender con un número pequeño o grande de centros. Pero cuando nos preguntan: ¿es necesario implantar en Castellón un sistema de recogida de comunicaciones para el salvamento marítimo en el área de influencia de esa área marí-

tima? En principio, si es simplemente para atender llamadas, no. Pero todo lo que sea facilitar el control del tráfico de buques en acceso al puerto de Castellón —no sólo al propio puerto, sino también a los terminales marítimos externos— nos parece que es algo a lo que no nos debemos negar. Cuando el puerto de Castellón pregunta: ¿estaríais dispuestos, con el mismo esfuerzo que habéis hecho en otros puertos, a abordar conjuntamente un control de tráfico marítimo de manera que los medios que pongamos en marcha, siendo de tan buena calidad como los demás en lo material, representen un esfuerzo económico soportable dentro de las premisas del plan que en este momento estoy desarrollando? La respuesta en este caso fue: vamos a intentarlo. Y el vamos a intentarlo se plasma básicamente —de hecho, estamos intentándolo a través del convenio que tenemos firmado con el puerto de Castellón— en la posibilidad no de suplir, no de sustituir lo que es un centro de control de tráfico marítimo local completo, pero sí de ejercer unas funciones muy importantes de control del tráfico en la zona local a través de un equipamiento electrónico, de una cesión de medios de acogida y de un equipo humano reducido, bajo la supervisión de un responsable de salvamento marítimo plenamente cualificado y reconocido como uno de los empleados de nuestro sistema de contratación pública de Sasemar. Ese es el intento que estamos desarrollando. Ese mismo intento requiere un esfuerzo económico mucho más reducido que el procedimiento tradicional de dotar los diferentes centros. De manera que no estamos sustituyendo esta situación por un procedimiento economicista; estamos complementando la red de centros con un esfuerzo conjunto, en este caso con la autoridad portuaria de Castellón de la Plana. Este mismo fenómeno —y, si me permite el señor Rodríguez, ya le contesto sobre el tema de las lanchas— se produjo en el último punto del convenio que acabamos de firmar con el puerto de Vilagarcía de Arousa. Cuando se aprobó en el último consejo figuraba como Vilagarcía de Arosa, y se dijo: Ojo, que hay que ponerlo perfectamente bien. Entonces se corrigió y se puso con el nombre que el señor diputado ha dicho. En cualquier caso, tendremos en cuenta no equivocarnos con A Coruña, al menos en los nombres oficiales, porque el respeto a los mismos nos merece toda la dedicación que sea necesaria.

Un segundo aspecto es el tema de los remolcadores. El tema de los remolcadores surge habitualmente, y lo hemos explicado. En este momento tenemos cinco remolcadores en exclusividad y siete en disponibilidad. La calidad del servicio es espléndida, puesto que no hemos perdido capacidad de ningún tipo ni calidad en la asistencia. Hay que tener en cuenta que no se da el caso de que los remolcadores estén en ese momento remolcando un petrolero y se les llame para que dejen el petrolero o simplemente terminen la operación. Hay que tener en cuenta que se trata de aprovechar el excedente de remolcadores en los puertos, que generalmente son superiores a la demanda efectiva que se produce en el puerto y que suelen estar en *stand by* en los puertos principales. De manera que aprovechamos precisamente esa posibilidad. Estando en *stand by* en el puerto, con un pequeño esfuerzo económico por parte de la sociedad y una ventaja compensada para el operador de ese remolcador, ¿por qué no puede prestarlo para una asistencia?

De manera que lo único que se produce es una forma diferente de contratación. Eso es lo que ha permitido que nos vayamos a cinco remolcadores en disponibilidad, que es un número razonablemente suficiente si lo comparamos con los de los países de nuestro entorno, y es una mecánica que también hemos comprobado en los países de nuestro entorno. En consecuencia, se trata de una dotación suficiente y no aparece ningún problema en este momento de pérdida de capacidad de atención. Eso no quiere decir que esos recursos se hayan quedado ociosos o no se hayan empleado en otras funciones de salvamento; no. Lo que se ha hecho es potenciar otras áreas. Por ejemplo, estamos adquiriendo 10 lanchas rápidas, la mayor parte de ocho metros. Les podría enseñar unos gráficos, pero los puedo enviar por correo. Le podría indicar que se ha pasado de unas 3.000 intervenciones hace tres años a 3.500 hace dos, y a 3.800 el año pasado. Esto quiere decir que estamos atendiendo más emergencias. Lo que pasa es que esas emergencias se dan precisamente en el área de las pequeñas unidades, ya sean de recreo o de pesca, lo que representa que la demanda de los servicios que exigen un remolque no crezca, pero la demanda de atención de emergencias que requieren una intervención de una lancha rápida sí crecen a gran velocidad, fundamentalmente porque los usuarios de los medios marítimos tienen una mayor confianza en la posibilidad de obtener una ayuda por parte de Sasemar. De modo que no es que haya más incidentes marítimos, sino que se atienden más porque hay más recursos para el salvamento marítimo.

La disponibilidad de los remolcadores es de 24 horas. Por otra parte, sobre el tema del adiestramiento de tripulaciones, lo que exigimos es que con una periodicidad en principio semanal se hagan ejercicios de adiestramiento que permitan garantizar que todo el sistema de remolcadores está en perfecta disposición de atender cualquier emergencia. No se trata de confiar en que el operador del remolcador tenga personas con la suficiente cualidad; no. Nosotros exigimos un programa de ejercicios controlados, para comprobar que cuando tenga que usarse en la realidad van a satisfacer unas experiencias que previamente han contrastado en las pruebas que se les realizan periódicamente.

Otro de los elementos que se ha citado es la dotación de lanchas de Cruz Roja. Ya he señalado que, además de pasar de 20 a 30 unidades a final del plan, Sasemar cuenta con 28 más en propiedad. Tenemos el mantenimiento de Cruz Roja y Cruz Roja utiliza sus propios medios para atender el salvamento de la periferia española.

En cuanto a las lanchas de limpieza, he de decir que tenemos en este momento cuatro en servicio, una en construcción y otra que vamos a formalizar en seguida porque acabamos de firmar un acuerdo con el puerto de Vila García de Arousa. La otra estará en breve en Cartagena porque también hemos llegado a un acuerdo con las autoridades del puerto para la explotación conjunta. ¿Por qué la operación conjunta con el puerto? Por lo mismo que pasa con los centros de control local de tráfico marítimo. Estas lanchas son distintas en función de que se empleen en mares abiertos o en espacios confinados, son de unas características totalmente diferentes y precisamente las auténticas lanchas de limpieza solamente trabajan eficazmente en espacios

confinados. De manera que para espacios abiertos se precisa la ayuda de tanques, que tendríamos que alquilar para casos concretos. También estamos sondeando la posibilidad de tener disponibles dragas que permitan la recogida de residuos en grandes cantidades.

Otro de los argumentos es la situación, que se ha descrito como un poco calamitosa, de Remasa. Remasa no está en ninguna situación calamitosa. Remasa ha dado beneficios en el año 1997, en 1998 ha dado algo más de 200 millones de beneficio y la previsión y la realidad es que también dará beneficios en 1999. Y no solamente eso, sino que está tomando un protagonismo destacado en todo el proceso de medios de salvamento de que dispone Sasemar. De modo que estos índices que cito en cuanto a los beneficios y al empleo, etcétera, en absoluto pueden suponer un deterioro de Remasa. Respecto a que la presidencia la esté llevando provisionalmente un coronel retirado del Ejército del Aire, es cierto. Lo que quiero decir, en defensa de su prestigio personal, es que, a pesar de que ha aceptado por las buenas esta invitación que le ha hecho el consejo de manera provisional, es el artífice de esta situación francamente positiva de las cifras de Remasa.

Una empresa que se ha citado como dudosa es Tecnosub. La verdad es que las cifras de Tecnosub y sus actuaciones no pueden ser más favorables. De manera que, a través de estas palabras, quiero eliminar cualquier reticencia debida a la información que haya recibido. Tecnosub es una pequeña empresa que desde su contratación por Sasemar ha desarrollado 16 atenciones en 16 siniestros en el año 1998; es una aportación que no representa más que un gasto anual de 47 millones de pesetas que no podría abordar Sasemar porque no tendría mayor sentido, puesto que es una unidad muy especializada que da servicios a Sasemar y a terceros. Por otra parte, como según el convenio suscrito con ellos se producen rendimientos por la atención a las unidades, ya que muchas veces se producen ayudas puesto que no se trata de puro salvamento marítimo, recupera y reparte, según el contrato con Sasemar, los rendimientos de esta asistencia. El coste neto de la contratación de Tecnosub en el año 1998 no ha sido más que 20 millones de pesetas. Es decir, se ha dispuesto de una unidad muy especializada, muy avanzada, muy satisfactoria y no ha costado más que 20 millones de pesetas netos en el año 1998. De manera que, para su tranquilidad, quiero decirles que es de enorme satisfacción el hecho de haber contratado a estos operadores especializados en materias subacuáticas.

También se han interesado por el sistema mundial de socorro y seguridad marítima en España, que hemos terminado en este mes, como era nuestra obligación. Estamos realizando pruebas con otros países (ellos también las están haciendo; esto es un elemento de coordinación internacional) para demostrar que está funcionando perfectamente. Y se me ha preguntado por qué se le ha encomendado a la compañía Telefónica. Simplemente, porque así está previsto en la Ley de Telecomunicaciones que se aprobó en la primavera del año pasado. Hay un período transitorio de cuatro años en el que, en principio, se le asigna este servicio, como continuidad del anterior, a Telefónica y después pasa a ofertarse en un régimen abierto. No estamos más que en el proceso transitorio previsto por la ley. En consecuencia, no se trata de ninguna asignación extraña, sino

que estamos cumpliendo lo que se ha aprobado en este Parlamento, precisamente.

Por lo que se refiere a los remolcadores, creo que ya lo he explicado. Al estar disponibles 24 horas al día no hay diferencia con el caso de que estuvieran en régimen de exclusividad, lo que pasa es que el coste es, aproximadamente, el 15 por ciento nada más, lo cual es una ventaja verdaderamente importante.

En cuanto al informe de los profesionales a los que se ha referido, por ejemplo, sobre la medición de la eslora en determinadas capitanías, como realmente esto corresponde al puro ejercicio de una responsabilidad encomendada a Hacienda y Hacienda hace y sigue la inspección de las labores administrativas de todas las capitanías marítimas cada año, creo que será fácil comprobarlo. Yo mismo, encantado, miraré; pero repito que ya se realiza un ejercicio oficial de supervisión por el Ministerio de Hacienda. A lo mejor, son matizaciones expresadas por determinados expertos que quizá señalan lo que hacen otros expertos. Estoy pensando en si esos expertos que el señor Segura me cita se están refiriendo a la experiencia de otros técnicos que pueden ser expertos pero en otras materias distintas. A mí me gustaría que eso no se tradujera en una simple acusación de unos técnicos contra otros. En cualquier caso, estoy encantado de discutirlo con él en profundidad porque creo que esto es una verificación muy sencilla de hacer.

Respecto a si faltan centenares de inspectores en la costa, la verdad es que no faltan centenares de inspectores. Lo que sí es cierto es que la inspección es un elemento muy demandado porque tenemos muchas unidades que inspeccionar; concretamente, muchas embarcaciones de recreo, muchos pesqueros y también los mercantes. En todo caso, quiero señalar que esto no es responsabilidad de Sasemar, sino de la Dirección General de la Marina Mercante. Simplemente diré que uno de los medios para solucionarlo es poner más inspectores, o bien transferir esta función a sociedades de inspección privada, que es lo que también estamos haciendo. Lo hemos hecho en el año 1998, a través de la delegación a las sociedades de clasificación, y lo vamos a hacer a continuación en relación con la inspección de las embarcaciones de recreo; caben las dos posibilidades. De manera que siempre estamos atentos, no sólo a que se realice por el personal funcionario, sino también a que el personal funcionario se limite a inspeccionar las sociedades privadas de inspección que desarrollen estos sistemas.

Como me ha citado el tema de Bañolas, quiero señalar brevísimamente que esta cuestión no corresponde a Sasemar, en absoluto; pero es que tampoco corresponde a la Dirección General de la Marina Mercante. Este es un tema que —por decirlo con brevedad— se refiere a un ámbito local muy concreto que ni siquiera pertenece a la Confederación Hidrográfica a la que le afectaría en el supuesto normal de la ley que se aplicaría en este caso, sino que corresponde a la autoridad local del lago. Como el tema está bajo la autoridad del juez, yo no querría más que dar la pincelada de que el juez ha entendido perfectamente la cuestión, en el sentido de que se trata de un ámbito local y que hay una ley que regula perfectamente cuáles son las competencias de autorización e inspección de las unidades que se explotan en este ámbito de aguas interiores. Todos estamos verdaderamente dolidos porque ha representado la muerte

de un número considerable de personas mayores, pero quiero dejar claro que no se refiere, en absoluto, a las competencias ni de la Dirección General de la Marina Mercante ni siquiera del ministro de Fomento.

Me gustaría referirme también a lo que me ha señalado el señor Rodríguez, sobre todo en relación con Galicia. Por ejemplo, el accidente de la Discover Enterprises no tiene nada que ver con la disponibilidad de remolcadores. La Discover Enterprises rompió las amarras y, en pocos minutos, se empotró contra el puente de As Pías. Ningún remolcador hubiera podido evitar eso. Pero cuando vinieron los remolcadores para desencajar este barco del puente de As Pías, estando allí un buque con enorme capacidad de tiro como el Alonso de Chaves, no pudo utilizarse. Al realizar la operación, fue el que quedó sin tirar porque el primer intento que se hizo con él fue fallido. Para poder llevar a cabo la liberación del barco tuvieron que emplazarse —con más fortuna— pequeños remolcadores que estaban allí.

Todos hemos seguido los accidentes del Rey Alvar II y sabemos que fue una desgraciada situación que todavía no está completamente resuelta, aunque espero que el juez la enfocará adecuadamente. Se produjo una desgracia en el proceso de sacar del agua a dos tripulantes del barco. Un fallo en el cable de la polea del helicóptero provocó la necesidad de cortarlo y cayeron al mar. El primer intento de búsqueda fue infructuoso y en el siguiente proceso de salvamento encontraron muertos a estos dos pobres hombres.

Pero en A Coruña no sólo se ha producido el embarrancamiento del Diana María, sino que después ha embarrancado otro barco en Corcubión. Lo que quiero señalar es que los sistemas de apoyo a la seguridad en el tráfico no pueden actuar, digamos, como barrera, como *air bag*, para que los barcos no se estampen contra la costa. En estos dos ejemplos ha habido un error humano, reconocido en ambos casos: se ha dejado el mando del barco y cuando el barco iba a hacer la operación última de ir a atracar al puerto se ha equivocado de posicionamiento y se ha ido a las rocas. En cambio, lo que sí es muy satisfactorio es que al Diana María se le libró de todos los contaminantes, lo mismo que al que embarrancó en Corcubión. Al Diana María se le pudo reflotar porque estábamos en verano y, en consecuencia, dio tiempo a hacer las operaciones de reflotamiento; en el otro caso no pudo reflotarse, sino que el temporal de mar lo deshizo contra la costa de forma inmediata, pero no hubo contaminación. De manera que yo creo que podemos decir que en ambos casos ha sido una magnífica labor de los profesionales y para mí, personalmente —en el sentido de que encarna la imagen de Sasemar—, una satisfacción y una suerte.

En relación con los centros, quiero señalar que en Galicia hay dos centros locales espléndidamente dotados (uno, en Vigo, a punto de terminarse, y el otro, en A Coruña, ya terminado) y un centro zonal, de los que solamente hay dos en España. Por tanto, creo que pedir otro centro regional sería excesivo. Me parece que contar con un centro zonal, cuando solamente hay dos en España, más dos centros locales representa un esfuerzo notable. Por otra parte, hay que tener en cuenta que estamos en conversaciones con Ferrol para establecer también programas de ayuda para el control de tráfico y estamos en contacto con Vilagarcía para

ver qué podemos hacer. Es decir, que no dejamos el esfuerzo en ningún momento.

Tenemos, en la zona de Galicia y en Gijón para cubrir el Cantábrico completo, y desde Ribadeo hasta la frontera portuguesa, uno de los remolcadores en exclusividad y de los de mayor potencia. De alguna manera, es nuestra zona de preocupación, si no la mayor, la menos una de las mayores, porque, efectivamente, es donde se producen las situaciones más importante. En todas partes son importantes; el señor Segura conoce muy bien que la competencia SAR española alrededor de Canarias es enorme, y no tanto por esta circunstancia como porque es un área muy amplia tenemos una gran preocupación y también allí establecemos la disponibilidad permanente y en exclusividad de un remolcador, sin perjuicio de contar adicionalmente con remolcadores en disponibilidad.

En cuanto a la formación profesional para el salvamento marítimo en actividades subacuáticas, realmente se sale claramente no de nuestra competencia, pero sí de nuestra prioridad, en el sentido de que nosotros podríamos atender también temas en actividades subacuáticas. De hecho, de algún equipo importante en Jovellanos. En cuanto al hecho de facilitar el manejo de helicópteros, se saldría de nuestros objetivos prioritarios.

Por último, Sasemar funciona con personal sometido a relación laboral fija con carácter general. Cuando subcontratamos determinados servicios con terceros, como los remolcadores o algún centro portuario para extender la atención local, podríamos hacerlo con terceras empresas, pero en general el soporte básico de que disponemos en nuestros centros es el personal con relación laboral fija.

Con estas palabras, y con cualquier complemento que se me pida a continuación en esta misma sesión o posteriormente, me gustaría haber contribuido a su información. Deberíamos estar orgullosos de este tercer plan porque, aun manteniendo el esfuerzo económico de etapas anteriores, hemos podido seguir mejorando, no permanecer estáticos, en la atención al salvamento marítimo, y como hay tantos índices que demuestran que lo vamos ampliando todos los años, mi deseo es que lo comprendan así y que lo apoyen para que sigamos mejorando el servicio tanto en lo que nos queda de plan como en nuestro proyecto siguiente, que es establecer las líneas de actuación para próximos planes, una de las tareas que prioritariamente queremos desarrollar de forma inmediata.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que ha contestado detalladamente a todo lo que se ha planteado. Si hay alguna otra intervención, como es costumbre en esta Comisión, insisto en que no sea de más de tres minutos.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: De forma irrelevante y sin querer polemizar con el interviniente, tengo en mis manos un documento del Plan nacional de salvamento, elaborado por la Dirección General de Marina Mercante el año 1997, donde se habla del tercer plan. El primer plan fue de 1989 a 1993, el segundo plan, de 1994 a 1997, y ahora nos encontramos con el tercero. Es un tema irrelevante que no puede dar motivo más que para una cuestión

coloquial. En segundo lugar, deseo que el ministro venga a hablar de estos temas.

Señor Casas, yo le agradezco su intervención, pero el Grupo parlamentario Socialista se reafirma en su planteamiento: hay una filosofía economicista. Yo no he querido abusar de los datos, pero, por ejemplo, le voy a dar los de las previsiones de gasto en los programas de intervención rápida de embarcaciones que recoge el plan: en el año 1997 fue de 120, 120 en 1998, 120 en 1999, 120 en el 2000 y 120 en el 2001. Ahí no hay incremento en absoluto de consignación presupuestaria. Hay una frase muy célebre que expertos de seguridad pronuncian y es que un gasto cero en seguridad representa un coste insoportable en inseguridad. No incrementemos la inseguridad como consecuencia de esquemas economicistas.

Le puedo leer otros valores numéricos. En el capítulo de gastos en planes de acción con Cruz Roja Española para la operatividad de las unidades adscritas al plan, que eran 28: en 1997 eran de 90 millones, en 1998 eran de 92 millones, en 1999 eran de 95 millones, en el año 2000 serán de 97 millones y en el 2001 de 99 millones. Es decir, no hay incremento, sino que se mantiene en el tiempo.

En cuanto a los helicópteros de salvamento, en el primer escenario, el A, con cinco unidades: en 1997 eran 1.300 millones, en 1998 eran 1.300 millones, en 1999 son 1.300 millones, en el 2.000 serán 1.300 millones y en el 2001 serán 1.300 millones. En el escenario B, en el caso de cuatro unidades, que son las que va a tener a partir del año 1999: 1.040, 1.040, 1.040.

Yo le seguiría argumentando, de manera cuantificada, que hay una permanente actitud cicatera en lo que se refiere a costes. Estamos hablando de la vida en la mar y de la seguridad y de la lucha contra la contaminación. Soy incapaz de encontrar argumentos razonables para su aprobación. Entre los profesionales de la mar este plan es rechazado, señor Casas, lo ha rechazado el colegio oficial de marinos mercantes de la Marina Mercante española, lo han rechazado los sindicatos. Lo que ocurre es que en el sector del transporte marítimo no existe un Sepla de pilotos que paralice la flota española, no hay un equivalente Sepla en la mar con fuerza para parar los barcos, pero los tripulantes están rechazando este tercer plan. ¿Cómo es posible que estemos satisfechos con pequeños remolcadores de tres tripulantes, de un determinado caballaje, que no tienen capacidad para combatir incendios ni para dar el cerco en la mar ante un derrame de crudo, y que me diga que los pequeños remolcadores de los puertos (cuya misión, para la que se han diseñado, se han proyectado y se han contratado por las compañías y por las autoridades portuarias, es atracar y desatracar barcos) sirven para salir en un mar con olas de 6, 7, 8 ó 10 metros de altura a socorrer a una embarcación? ¿Cómo me puede decir que suplen a los cinco remolcadores de altura que se han quitado?. El célebre buque Hispania, que era el tercer remolcador de altura del mundo y que ha sido contratado por una empresa naviera británica, está prestando un magnífico servicio en la costa de las islas Shetland, en el norte de Escocia, un excelente barco de esas características ha salido de nuestras aguas. No podemos sentirnos satisfechos. Usted argumenta que sí, yo le digo que no, y no es un diálogo de sordos porque para eso somos personas interesadas por el sector, pero yo le transmito el

mensaje de que ese esquema economicista, mientras no haya accidentes, es para sentirse satisfecho.

Bañolas. Hay tantos aspectos vinculados a la seguridad, que muchos parlamentarios le han hecho llegar cuánto nos preocupan a los que vivimos en islas las embarcaciones que transportan productos radiactivos. Ahí hay un mundo por trabajar. En segundo lugar, cuánto nos preocupa, señor Casas, la transposición de la directiva comunitaria 93/1975, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas, aspecto por desarrollar en plenitud en nuestros puertos. Nos preocupa también, señor Casas, la falta de desarrollo normativo de un importantísimo documento que es un mandato comunitario con un conjunto extraordinario de normas sobre una política común de seguridad marítima. La Unión Europea está avanzando en una política unitaria en muchos frentes, de ello habrá que hablar en algún momento, y habrá que analizar si este plan nacional se coordina con las políticas comunitarias.

Por último, en cuanto al lago de Bañolas, es sorprendente. Los familiares de las 20 personas que murieron ahogadas no pueden entender un razonamiento así de la Administración marítima española. Dije que hay un vacío normativo; pero la Administración no puede decir que los responsables son las administraciones locales. El Estado español está obligado a exigir a cualquier embarcación el cumplimiento del Convenio internacional de la vida humana en el mar -lo estoy leyendo-, y por tanto la obtención del certificado de navegabilidad lo deberá expedir la Inspección de buques de la Capitanía Marítima que expide la licencia de navegación o en su defecto por la Inspección de buques del puerto base de la embarcación, certificación que debe ser previa a la expedición de la licencia de navegación a que se refiere el Convenio internacional de la vida humana en la mar. Eso ha sido objeto de muchos debates, pero bien sabe señor Casas, que el debate está en considerar la extensión de ese convenio internacional a aguas interiores, porque no está claramente delimitado qué son aguas interiores.

Es decir, el capitán marítimo de Girona —éste es un gran debate en el que están metidos los profesionales— se cruza de brazos y dice que el control de esas embarcaciones no es de su competencia. ¿No es competencia el seguimiento de la cualificación del personal de bordo y las características de la embarcación ni de las modificaciones introducidas en ella? ¿Es un tema exclusivamente de competencia municipal o de la comunidad de regantes? La Dirección General de Marina Mercante no puede dar la espalda a esa situación. De acuerdo con ello habrá que decirle a todos los usuarios españoles que los veranos navegan en aguas de pantanos interiores que están exentos de apoyo por parte de la Administración española. ¿Usted se atrevería a decir eso públicamente a los miles de personas que van a tantos lagos y embalses?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego termine.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Terminó, señor presidente.

No creo que usted ni el señor ministro se atrevan a decir que hay un vacío y que la Administración marítima española no les va a prestar atención a esas navegaciones interiores, porque lo mismo le diría yo a los buques mercantes que aguas arriba entran por Sanlúcar de Barrameda y llegan a Sevilla. ¿No tiene competencias la Administración marítima española sobre ese tema? Son aguas interiores si, son ríos y cauces navegables. Estas dudas son de debate intelectual y he asistido a foros de debate al respecto.

Señor Casas, esperemos seguir debatiendo sobre esos temas pero quédese con el mensaje de que el Grupo Socialista no le satisface el esquema economista de este tercer plan, y nos preocupa mucho lo que puede ocurrir en el futuro.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a ser muy breve.

En cuanto a la cuestión del Alonso de Chaves, señor Casas, según informaciones de la prensa de aquellos días, se debió a un accidente producido al enroscarse en su hélice alguna de las amarras de los remolcadores pequeños. Es decir fue un caso derivado de una falta de operatividad momentánea de otros y de una planificación del trabajo mal hecha.

En relación con la cuestión política más importante, cuando habla de que ya tiene un centro zonal y quieren uno regional, son dos cosas de distinto nivel, si es que leo bien el plan. Una parece más un nivel de control logístico de todo lo que pasa en un área muy importante e inevitablemente ustedes la tienen que poner allí porque saben que el tráfico es de toda la Europa industrializada; no es un problema derivado de la importancia de Galicia, es un problema objetivable en términos de cómo están las aguas marítimas internacionales. El nivel siguiente, el regional, sí tiene que ver con la estructura portuaria, se deriva de ahí, y como consecuencia lógica colocan en Gijón un centro operativo para muchas cosas, empiezan por el Alonso de Chaves y pasará por cantidad de medios a la Administración pública, por lo menos desde el punto de vista burocrático. Esto a otros niveles, pero las cosas van por ahí, si es que leo bien el plan, y deduzco ese tipo de filosofía.

Por fin, la última cuestión. Hay un problema y que la seguridad en el mar debía ser una cuestión esencialmente pública, esencialmente estatal entendiendo por estatal las distintas administraciones coordinadas. Es peligroso dejar a contratas y subcontratas actividades de este tipo que si se mueven por interés siempre puede haber bien una contradicción entre podemos posibilitar más interés si retrasamos las intervenciones o si muchas veces las hacemos catastróficas, las llevamos a cierto nivel o incluso derivado de la precariedad, porque hay que atenderlo con subcontratas, con lo cual muchas veces no se atiende bien a la salvación de vidas humanas.

En cuanto a Marpol, es significativo dejar a las empresas privadas en exclusiva, tal como está hay la legislación, el control de la contaminación marina. Por ejemplo, aún no logré saber dónde tiran el aceite en Galicia. Hay una especie de oscurantismo raro, pero son empresas privadas las

que controlan la lucha contra la contaminación y empresas privadas las que reciclan eso. Ahí hay un proceso extraño que paga alguien y siempre es el erario público. En definitiva, harían falta más medios pero asumir la cuestión como un servicio público con todas las consecuencias.

El señor **PRESIDENTE**: Para finalizar la comparecencia, tiene la palabra el señor Casas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE LA MARINA MERCANTES Y PRESIDENTE DE LA SOCIEDAD ESTATAL DE SALVAMENTO Y SEGURIDAD** (Casas Blanco): Voy a terminar señalando que insisto en que llamar al plan economicista no es claro, sobre todo porque lo que ha hecho es perfeccionar determinados ejercicios de gestión de los medios de salvamento marítimo.

Por ejemplo, el tema del buque Hispania. Estamos hablando del año 1995. Los rectores de Sasemar en 1995 —y no es una crítica—, se dan cuenta de que el Hispania es un barco que resulta difícilmente aprovechable. En consecuencia se dice: cancelemos con el preaviso contractual preciso la utilización de este barco y ese barco sale del empleo.

Cuando miramos qué se ha producido a continuación, y vemos que barcos que estaban contratados en 280 millones de pesetas se han contratados los mismos por un 70 por ciento de esa cifra, significa que en la práctica se había producido un proceso contractual no suficientemente afinado. De manera que podemos decir que bastaba ejercitar esa gestión afinada o ajustada de los medios de que se disponía para que sin incrementos nominales se pudiera acometer un proceso de mejora clara de los medios disponibles.

Otro ejemplo puede ser qué costó el equipamiento electrónico del centro de Bilbao o cuál es el que tuvo el centro de Gijón. El doble del que ha tenido en Cartagena y ha tenido un desarrollo, una implantación en el tiempo que ha durado tres veces más. Es decir, estamos hablando de eficacia de dinero, eficacia de tiempo, estamos hablando de gestión de la idea; de manera que la idea es buena, es un tema estatal y se ha hecho en una primera etapa. Lo que se ha hecho en esta segunda etapa del plan y la gestión de la

línea de salvamento es hacerla con un ejercicio de la gestión más correcto. Eso ha dado un margen muy considerable; no tiene ningún efecto economista, es puramente mejorar el sistema de gestión del conjunto de medios.

En cuanto a los temas que me planteaba el señor Rodríguez, decirle que el control zonal de Fisterre, pero eso no quiere decir que no cumpla también las otras funciones, de alguna manera la función de superposición o control de los centros locales, lo que sería porque tenga un efecto que solamente está en Tarifa en el Estrecho y más recientemente vayamos a tener en el Cabo de La Nao, no por eso quiere decir que haya que construir al lado, cerca, o en otro sitio uno regional, pues asume las funciones regionales precisamente el centro zonal.

También debo decir que estoy totalmente de acuerdo en que la seguridad marítima es una competencia que solamente debe quedar en el sector público, pero en cambio la ejecución material de estas competencias en muchos casos se puede realizar mucho mejor a través de la utilización de recursos de empresas o suministradores privados; se trata de que la autoridad marítima, la autoridad pública, controle eficazmente el uso de esos medios aportados eficazmente por operadores privados.

Finalmente, el tema de Marpol que me cita supongo que se refiere a los residuos que dejan los buques, que es uno de los aspectos regulados por Marpol. Entonces debo decir que esas empresas están controladas, claro que están controladas por la autoridad, no por Sasemar naturalmente porque son industrias localizadas en tierra, pero están y tienen que estar sujetas a la debida inspección de como tienen la recepción de esos residuos, cómo los tratan y cómo se desprenden de ellos.

En este punto, creo que termino las contestaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Casas, por su presencia aquí. Gracias a los portavoces que han intervenido en este debate.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y quince minutos de la tarde.

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

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

Depósito legal: M. 12.580 - 1961