



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 709

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL NÚÑEZ PÉREZ

Sesión núm. 64

celebrada el martes, 15 de junio de 1999

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Relativa al enlace desde la carretera N-651, a la altura de Miño, con la autopista del Atlántico. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001507.) | 20340 |
| — Sobre política de nuevos trazados del tren de velocidad alta. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001520.) | 20341 |
| — Sobre la supresión del vuelo Jerez-Madrid, de las 8,05 horas de la mañana. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001547.) | 20348 |
| — Sobre revocación de la decisión adoptada por el Grupo Iberia de la disminución de la programación prevista en el resto del año. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001572.) ... | 20350 |

Solicitud de creación de subcomisión:

- | | |
|--|-------|
| — Para el estudio de la problemática existente en el sector del transporte aéreo y las medidas a adoptar para eliminar el actual caos existente en el referido sector. Formulada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 158/000049.) | 20354 |
|--|-------|

	Página
Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la Ponencia, sobre el proyecto de ley de ordenación de la edificación. (Número de expediente 121/000163.)	20354
Ratificación de la Ponencia designada para informar el proyecto de ley de ordenación de la edificación. (Número de expediente 121/000163.)	20355
Emitir dictamen, a la vista del informe elaborado por la Ponencia, sobre el proyecto de ley de ordenación de la edificación. (Continuación.)	20355

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

El señor **PRESIDENTE**: Señoras diputadas, señores diputados, vamos a comenzar la sesión de esta Comisión de Infraestructuras con un orden del día bastante pleno. Por lo tanto, vamos a tratar de agilizar en lo posible los debates de las distintas iniciativas, con objeto de cumplir íntegramente el orden del día antes de que se inicie el Pleno del Congreso. Como ya nos ha ocurrido algo parecido en otras sesiones y como el gato escaldado del agua fría huye, es conveniente hacer estas previsiones, por lo menos yo me he permitido hacerlas a SS.SS.

Permítanme también, una vez cumplido el trámite de la campaña electoral, felicitar a todos los grupos, cualquiera que sea el resultado, porque hemos cumplido con las tres elecciones celebradas, algo importante para la consolidación permanente, continua y constante de nuestra democracia. Por lo tanto, al margen de los resultados, muchas felicitaciones a todos.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA AL ENLACE DESDE LA CARRETERA N-651, A LA ALTURA DE MIÑO, CON LA AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001507.)**

El señor **PRESIDENTE**: El primer punto del orden del día es el debate y votación de la proposición relativa al enlace desde la carretera N-651, a la altura de Miño, con la autopista del Atlántico. La iniciativa corresponde al Grupo Parlamentario Mixto y, para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez.

Quiero advertirles que las votaciones serán al final de todos los debates. Lo digo para que SS.SS. puedan administrar sus tiempos de la mejor manera.

Tiene la palabra, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Voy a ser muy breve porque se trata de un problema menor desde el punto

de vista de los efectivos económicos necesarios, aunque su solución sería muy bien acogida por los habitantes de la villa de Miño.

Por lo regular, el problema de las autopistas son los enlaces que hay que establecer con los núcleos de población de cierta importancia que se sitúan cerca de estas vías de alta capacidad. En concreto, con la inauguración de la autopista Miño-Cavanas, el problema circulatorio de Miño no hizo más que aumentar, porque la solución que se dio para el enlace con la autopista consiste en un acceso de entrada y salida que va a dar a una playa que es de las más concurridas que existen en esta zona litoral, ya que una parte importante de la población de A Coruña, de Betanzos o de Lugo pasa sus horas de descanso y placer en la temporada estival en esta playa de Miño. Por tanto, la salida actual de la autopista acumula coches de bañistas y coches que salen de la autopista con dirección a Miño u otros núcleos de población, lo cual no resulta muy adecuado.

Para que se den cuenta de lo poco que representaría económicamente solucionar este problema, les diré que hoy ya existe un ramal de entrada, que sólo precisa que se ponga una máquina expendedora de tarjetas y, como digo, una parte importante del problema quedaría solucionado. Tanto es así que el mismo señor Ortí Bordás comunicó a este diputado que se podría mantener el actual ramal provisional de enlace con esta N-651 en beneficio de los ciudadanos y me decía que estaba pendiente de unas gestiones ante el Ministerio de Fomento. Pero también hay que decir que esta carta, esta comunicación escrita, tiene ya varios meses de existencia; fue en el mes de diciembre y aún no se ha solucionado esta cuestión. Por tanto, sería importante que el Ministerio de Fomento colaborase en este tipo de permiso o de trámite para mejorar la gestión de este servicio público. Ustedes tienen que comprender que no es una solución adecuada que la salida y entrada de una autopista esté situada en el mismo borde litoral de una playa que, vuelvo a repetir, está continuamente inundada de gente, sobre todo en el período estival.

Nos parece que no solamente es de justicia, sino que se trata de un trámite fácil y de una inversión pequeña y, por tanto, instamos al Gobierno, al Ministerio de Fomento, a realizar los trámites necesarios, en colaboración con Autopistas del Atlántico, para que se dote con urgencia a esta salida de la autopista a la altura de Miño, en dirección

Cavanas y en dirección a A Coruña y Santiago, de un ramal de entrada y de otro de salida, que, vuelvo a repetir, supondría colocar una máquina expendedora en un caso y, en el otro, una obra técnica de menor cuantía.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea fijar posición sobre este tema?

Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: El Grupo Socialista va a votar a favor de esta proposición no de ley. Parece lógico, ya que dábamos por supuesto que la realización de este enlace se iba a materializar. Por tanto, por las razones que ha expuesto el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, ya que, efectivamente, la playa de Miño y la de Perbes son playas muy concurridas en etapa estival, no sólo por la gente de las poblaciones limítrofes, sino también de Lugo y León, consideramos que es importantísimo realizar este ramal y evitar la desembocadura de este enlace en la propia playa. Como digo, votaremos a favor de esta iniciativa y esperamos que se materialice lo más rápido posible.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Nuestro grupo había preparado una enmienda *in voce*: que el Ministerio de Fomento, de acuerdo con Autopistas del Atlántico, acelere los trámites y ejecute urgentemente el ramal de acceso desde la N-651, en Miño, a la autopista del Atlántico.

La proposición no de ley dice, primero, que el Ministerio de Fomento realice los trámites necesarios. Esta mañana, los servicios de carreteras de A Coruña encargados de la tramitación y ejecución de esta obra me han indicado que los trámites están resueltos y que falta única y exclusivamente la materialidad de llevar a cabo el ramal de acceso al área de peaje evitando la travesía de Miño. Por tanto, la primera parte de la proposición no de ley ya se ha realizado y la segunda es inmediata. En todo caso, yo me atrevería a proponer avanzar un poco más en la proposición no de ley: que se ejecute urgentemente el acceso desde la N-651, en Miño, a la autopista del Atlántico por el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al señor diputado que facilite a la Mesa el texto de la enmienda *in voce* que acaba de presentar.

Tiene la palabra el señor Rodríguez para decir si acepta o no la enmienda *in voce* presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Aceptamos la enmienda *in voce*, si bien nos gustaría hacer una pequeña aclaración. Si los trámites están realizados, tanto mejor, pero en la enmienda *in voce* queda claro que sólo se trata de la entrada, que ya dije antes que sólo requeriría poner una máquina expendedora de tarjetas, mientras que nuestra proposición no de ley contenía la entrada y la salida. No sé si sería posible añadir el que se estudie la posibilidad técnica

de la salida, para que quedase plasmado, por lo menos, el espíritu de la cuestión, aunque su ejecución no fuera inmediata.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Yo me atengo estrictamente a lo que está en estudio y que conoce perfectamente el señor Rodríguez: evitar la travesía de Miño y, por tanto, facilitar el acceso desde la N-651 a la autopista del Atlántico. El otro tema de entrada y salida, como sabe también el señor Rodríguez, es más complicado, más largo y exige expropiaciones, por lo que no puede hacerse con urgencia. **(El señor Rodríguez Sánchez: Bien, pues lo aceptaremos.)**

— **SOBRE POLÍTICA DE NUEVOS TRAZADOS DEL TREN DE VELOCIDAD ALTA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001520.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 2 del orden del día, proposición no de ley sobre política de nuevos trazados del tren de velocidad alta.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, autor de la iniciativa, tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ LÓPEZ**: Tengo que decir que me siento muy honrado de defender una proposición no de ley como la que hemos presentado en esta Comisión y también que es la primera vez que tengo la oportunidad de intervenir en esta Comisión, lo que me honra mucho más siendo usted presidente.

Quiero empezar mi intervención hablando de la razón para presentar esta proposición no de ley, que tiene su justificación en el hecho de permitir a los ciudadanos de la región de Murcia, de la que yo provengo, y de su entorno que se sumen al futuro desarrollo de una infraestructura ferroviaria de velocidad alta en su conexión con el centro y norte de España; hecho fundamental para un espacio como el de la región de Murcia, de enormes posibilidades, y que hasta ahora, y por ausencia de estas, no ha conseguido su pleno desarrollo. Podemos considerar la importancia de esta infraestructura haciendo un pequeño ejercicio como el que hice yo hace poco, que es leer la prensa que habla de la velocidad alta en Murcia, y a poco que hojeé saqué una carpeta con más de 70 documentos que hablaban de esta cuestión.

También hay que resaltar que uno de los puntos claves que ha tenido el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Murcia, presidido por Ramón Luis Valcárcel ha sido la lucha continua para que esta infraestructura llegue a nuestra región, y efectivamente este trabajo se ha visto reconocido en muchos foros, en Bruselas y en sitios donde el presidente de Murcia ha podido trabajar en la dirección de que estas infraestructuras lleguen a nuestra región.

El principal nudo de comunicación entre la región de Murcia ha sido tradicionalmente y es el centro peninsular. El ferrocarril ha pasado en unos años, a pesar de la situa-

ción de la vía, al medio millón de pasajeros, y su crecimiento está condicionado por las deficiencias que existen en la línea. El puerto de Cartagena ha venido perdiendo peso porque las comunicaciones y el ferrocarril no han permitido la fluidez de los transportes, que se han trasladado a otros puertos cercanos. La red transeuropea de transporte contempla la velocidad alta en todo el corredor mediterráneo hasta la región de Murcia, y la red de transporte combinado igualmente hasta el puerto de Cartagena. Las red transeuropea contempla la conexión entre Murcia y Albacete como línea convencional mejorable, que evidentemente no responde a las necesidades de la región, y menos a su potencialidad y capacidad de desarrollo. El corredor Madrid-Albacete-Murcia-Cartagena es un eje de fundamental trascendencia para el centro peninsular y singularmente para la región de Murcia y su entorno hacia la Vega Baja del Segura y Almería. Es, por tanto, preciso que este corredor sea reconocido y contemplado en el esquema de velocidad alta entre Albacete, Murcia y Cartagena. Hemos de destacar que en un Estado de las autonomías como es España, es de vital importancia que una comunidad tenga una comunicación integrada y específica como la que hoy solicitamos para la Comunidad Autónoma de Murcia.

Por último, hay que resaltar que el Ministerio de Fomento, conjuntamente con el Gobierno de la región de Murcia, y con apoyo de fondos europeos, ha encargado un estudio para la adecuación de esta línea ferroviaria a la velocidad alta. En estos momentos se encuentra en proceso de información pública y de impacto medioambiental del Ministerio de Medio Ambiente.

Paso ahora a destacar que la proposición no de ley insta al Gobierno, primero, a adoptar las medidas oportunas para que la Unión Europea, en el próximo marco comunitario de apoyo, asuma el interés prioritario de carácter económico, turístico y de vertebración territorial para proceder a la ejecución de la línea de velocidad alta 200-220 Albacete-Murcia-Cartagena; segundo, a adoptar las medidas convenientes para que en el año 2001 se finalicen las obras de adecuación de la línea ferroviaria Murcia-Alicante-Valencia-Barcelona a velocidad alta de 200-220 kilómetros/hora, considerando asimismo su prolongación hasta Almería; y tercero, a estudiar la posibilidad de que la línea Murcia-Alicante-Valencia-Barcelona comparta el trazado desde Tarragona a Barcelona con el AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona, facilitando así la comunicación entre las comunidades de Andalucía, Murcia, Valencia y Cataluña con el país vecino de Francia.

Esta es la proposición no de ley que definiendo, señor presidente, en su integridad, y cuando escuchemos las enmiendas hablaremos de ellas si es oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley han presentado enmiendas el Grupo Parlamentario Mixto, el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Para la defensa de las presentadas por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El Bloque Nacionalista Galego considera que en un Estado como el español, en un proceso de transnacionalización como el

que estamos viviendo, no se pueden explicar determinadas políticas que son diseñadas con criterios que no corresponden a una visión equilibrada del Estado español o incluso a una visión que a los partidos de ámbito estatal les gusta mucho considerar como de carácter solidario. Siempre están hablando de la solidaridad, y a nosotros, que somos más cautos y que no hablamos de solidaridad, sino que hablaríamos únicamente de la responsabilidad, de los derechos y de los deberes que tienen cada pueblo y sus instituciones en tirar para adelante, nos parece que no es de recibo una visión del Estado español que está basada en un triángulo que empezaría en la frontera francesa por Cataluña, pasaría a Barcelona, iría por todo el corredor de levante hasta llegar a Murcia y Cartagena, para volver después en una especie de línea hacia el norte que partiría de un eje vertebrador que iría por Cádiz-Málaga-Sevilla-Madrid-Valladolid-frontera francesa por Euskadi. Esta visión del Estado español cuenta curiosamente con el aval de la Unión Europea, pero no somos ingenuos, y todo el mundo sabe que los planes de la Unión Europea se hacen en connivencia perfecta de los gobiernos estatales con las autoridades de Bruselas, y uno no puede entender que en este caso la transnacionalización no tenga en cuenta la existencia de un corredor en la parte occidental de la península Ibérica, ahora que dicen que han desaparecido las fronteras, que acumula tanta población, tanto producto interior bruto y, por lo tanto, tantos derechos objetivos en cuanto al funcionamiento del mercado como levante.

En el corredor que empieza en Ferrol-A Coruña y que acabaría en Lisboa viven aproximadamente diez millones de personas, el producto interior bruto es similar al de la parte de levante; hay una fachada de puertos en el Atlántico, que es uno de los mares más transitados desde el punto de vista de las mercancías con toda la Europa industrializada, y si se hiciese una red portuaria equilibrada, no cabe duda de que muchas mercancías deberían entrar por esta parte del litoral del Estado español y de la península Ibérica. No es de recibo y es incomprensible desde todo punto de vista que no se vea este problema, sin duda por interferencias de carácter político. Por lo tanto, nosotros pensamos que ese corredor tiene derecho a contar con un ferrocarril a la altura del siglo xx. Partimos del supuesto de que no se trata tanto de unas velocidades superiores, como de unas velocidades aceptables, y por eso queremos que la fachada occidental del Estado español cuente con un ferrocarril para velocidades de 150 kilómetros hora, conforme al acuerdo unánime del Parlamento de Galicia.

Quiero recordar, en ese sentido, que el tramo de Renfe, en términos relativos, más ocupado y de mayor rentabilidad es el tramo A Coruña-Vigo, con los parámetros con que funciona hoy en día: 62 kilómetros de velocidad media, las líneas colapsadas, incapacidad para absorber más tráfico a pesar de la potencialidad que hay para el tráfico de viajeros, los puertos sin ser atendidos debidamente en la conexión con el ferrocarril, y así sucesivamente.

Nosotros pensamos que con esta situación es imposible que Galicia sea integrada en las líneas de alta velocidad y sería por tanto esta exigencia un punto mínimo para que después se pudiese vertebrar con la alta velocidad del Estado y superar la actual precariedad que padecemos. En segundo lugar, proponemos que, de común acuerdo con el

gobierno portugués y en colaboración con la Xunta de Galicia, se elabore por lo menos un proyecto de eje de velocidad alta (200 kilómetros/hora) entre Ferrol, A Coruña y Porto, que sería el eje atlántico euroregión, como así está concebido dentro de los parámetros de la Unión Europea, a ejecutar en un plazo no superior a seis años. Deben darse cuenta de que estos proyectos empezarían a ser efectivos en la práctica entre el año 2007 y el 2010, lo cual ya es decir, pero mientras tanto tengan ustedes en cuenta que hay que tomar medidas porque el ferrocarril en Galicia está colapsado contra natura, contra las características del mercado y contra la capacidad enorme de los usuarios de estar manteniendo un ferrocarril contra viento y marea.

Termino diciéndoles que continuamente recibo cantidad de cartas de usuarios que protestan contra Renfe porque no es capaz de hacer un viaje entre A Coruña y Santiago, a 70 kilómetros de distancia, en menos de una hora y 20 minutos, y aun así los trenes van llenos. Por tanto, o somos ciudadanos del Estado español o no lo somos, pero mantener este tipo de política mientras se habla para otras partes del Estado de inversiones multimillonarias, señorías, no solamente no es de recibo sino que demuestra una visión del Estado español contraria incluso a los parámetros que se debieran de emplear objetivamente en el actual proceso de transnacionalización. Por tanto, espero que se tengan en cuenta estas enmiendas, que lo único que hacen es equilibrar el mapa del Estado y de la Península Ibérica.

El señor **PRESIDENTE:** Para la defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Beviá.

El señor **BEVIÁ PASTOR:** Al señor Ruiz le diría que sería conveniente que añadiera a su lectura de la prensa y a la confección de dossiers la lectura de los Presupuestos Generales del Estado en el anexo de inversiones reales y también de las iniciativas aprobadas por esta misma Comisión porque, con relación a esta proposición no de ley, no es precisamente por su capacidad de imaginación por lo que se caracteriza el Grupo Popular. Yo no sé cuántas veces es preciso debatir y aprobar en esta Comisión una serie de cuestiones prácticamente idénticas porque en menos de cinco meses han sido ya debatidos y aprobados en dos ocasiones los apartados segundo y tercero de la proposición no de ley que presenta el Grupo Popular. Es verdad que en el apartado segundo, la primera vez que fue aprobado, en lugar de decir la línea ferroviaria de velocidad alta Murcia-Alicante-Valencia-Barcelona decía Alicante-Valencia-Barcelona, considerando su extensión a Murcia, pero la variante es mínima, y la siguiente es prácticamente idéntica.

La primera vez que fueron debatidos estos dos apartados fue el 9 de diciembre, cuando se trataba una iniciativa del Grupo Socialista, y el Grupo Popular votó en contra, argumentando en aquella ocasión su voto negativo el señor Carreño, por una parte, en la dificultad de combinar la ejecución de las obras con el mantenimiento en servicio de la línea Alicante-Barcelona y, por otra parte, en la imposibilidad de alterar la duración de las obras fijadas por el Ministerio de Fomento. Decía el señor Carreño el 9 de diciembre: Es evidente que se pretende acortar (con aquella enmienda) al año 2001 unas obras que ya están previstas,

con un desarrollo compartido con la explotación ferroviaria para el año 2002. Y añadía: ha indicado el señor Beviá que ya está en el proyecto de presupuestos y en el anexo de inversiones del Ministerio de Fomento. Parece absurdo que el Grupo Popular diga que reconoce el Ministerio de Fomento que antes de 2002 no se terminan las obras y tengamos que aceptar como enmienda de sustitución el año 2001. Es absolutamente imposible que aceptemos esa enmienda. El señor Carreño decía el 9 de diciembre que era imposible trasladar, no ya desde Murcia sino desde Alicante a Barcelona, y finalizar las obras en el año 2001, pero la verdad es que la sorpresa se produce muy rápidamente, ya que al día siguiente de haber rechazado el Grupo Popular esa enmienda, el mismo Grupo Popular presentaba una proposición no de ley, reiterada unos días más tarde, en la que planteaba en sus dos últimos apartados y en los mismos términos la iniciativa que el día anterior había rechazado porque consideraba que era imposible y que además era una contradicción tremenda entre los planes del Ministerio lo que pudiera aprobar aquí el Congreso de los Diputados.

El 2 de marzo se debatió de nuevo esa proposición no de ley del Grupo Popular, que fue aprobada, y hoy vuelve otra vez a la Comisión porque seguramente a mediados de abril, a las puertas de la campaña electoral, el Grupo Popular pensó que era interesante presentar como propia una iniciativa de otros grupos que el propio Grupo Popular había votado en la primera ocasión en contra. No es serio, señorías, este comportamiento. Preocúpense en todo caso de que el Gobierno cumpla con ese mandato que, ante la reiteración, fue aprobado también por el propio Grupo Popular, porque si no estaremos permanentemente en una especie de moviola, en una especie de farsa de repeticiones. Porque, ¿cuál es, señorías, la realidad de esta actuación? Nada más que desde La Encina, no digo ya desde Alicante sino desde La Encina, a Barcelona, aparte de algunos tramos que hay en ejecución, hay más de 100 kilómetros pendientes todavía de la redacción del proyecto de adecuación; concretamente, además de esos 100 kilómetros, los 78 kilómetros que hay entre La Encina y Alicante están a la espera de disponer de un estudio informativo que no finalizará hasta el verano del año 2000. Si en el verano del año 2000 se aprueba el estudio informativo, añadan el impacto ambiental, el período de alegaciones y la redacción de los proyectos constructivos. ¿Cuánto tiempo se necesitará después de todo eso para la realización de esa obra? ¿Cuándo puede finalizarse? El Ministerio de Fomento, en contestaciones a diferentes diputados, no se arriesga a aventurar fecha de finalización y ustedes lo saben; conocen que el Ministerio no piensa acelerar las inversiones y no dicen la verdad al proponer que esas obras se acaben —¡ojalá fuera cierto!— en el año 2001. No hablemos ahora del tramo Murcia-Alicante, no hablemos de ese tramo porque lo único que hay sobre el mismo es un estudio informativo, encargado el pasado mes de diciembre, y en los Presupuestos Generales del Estado las únicas inversiones destinadas a este fin aparecen en los presupuestos regionalizados de la región de Murcia, donde figuran 20 millones para el año 1999 y 37 millones y pico para el año 2000, lo que da un total de 57 millones; y en los presupuestos para la Comunidad Valenciana aparece exactamente la misma

cantidad. En total, en los Presupuestos Generales del Estado para 1999 está previsto que el Ministerio de Fomento invierta de Alicante a Murcia 114 millones de pesetas y nada más.

Si quieren merecer respeto, señorías, voten nuestra enmienda al apartado segundo; allí decimos que se hace preciso modificar en los próximos Presupuestos Generales del Estado el programa plurianual de inversiones contemplado en los presupuestos para 1999, de modo que la duración de las obras previstas en estos últimos hasta el año 2005 pueda reducirse al 2001. Tengo aquí un resumen de lo que aparece destinado a esas obras de las que hablan ustedes, desde Murcia a Barcelona, y lo único que figura es que, en el tramo de Valencia a Tarragona, en el tramo concreto de Castellón a Oropesa, los presupuestos para 1999 fijan su finalización para el año 2002, pero en un proyecto más amplio, que es el 9317390200, que habla del acondicionamiento a 200-220 kilómetros/hora del corredor mediterráneo (ahí podía haber dinero también para el tramo de Alicante a Murcia), la finalización prevista en esa programación plurianual es en el 2005. Tengo aquí la fotocopia de la página de los presupuestos en la que aparece reflejado el año 2005. Luego si de verdad quieren hacer eso y no un nuevo brindis al sol, acepten nuestra enmienda para que se modifiquen las previsiones de inversión y se finalice la obra antes del año 2005, como aparece en los Presupuestos Generales del Estado para 1999, donde ustedes dicen que instan al Gobierno a que finalice realmente en el año 2001. En cualquier caso, nosotros vamos a votar a favor de su proposición. Lo hemos hecho ya dos veces y la primera, como ya he dicho, fue a iniciativa del Grupo Socialista.

Por lo demás, en último término serán las vergüenzas de ustedes las que queden al aire, y no las nuestras, si esta propuesta no pasa de ser una simple farsa para, por lo visto, engañar a su debido tiempo a los murcianos. Yo soy de la región limítrofe, de la Comunidad Valenciana, pero entiendo que entre Murcia y Valencia hay muchas circunstancias comunes y que la región de Murcia necesita un tratamiento más responsable puesto que se juega su futuro y no puede quedar fuera del eje de desarrollo que el arco mediterráneo representa. No puede ser, no debe ser la Comunidad Valenciana el final de esa línea dinámica, económica y socialmente. Hemos presentado también una enmienda al apartado primero instando al Gobierno para que consiga que la línea de velocidad alta Albacete-Murcia-Cartagena se declare de interés prioritario en el próximo marco comunitario de apoyo, añadiendo en ella que esa voluntad se traduzca en el compromiso de incluir en los Presupuestos Generales del Estado del próximo año la consignación precisa para que estas obras puedan realizarse y finalizar en el año 2003.

No aceptar las enmiendas les obligará en algún momento a entonar una vergonzante palinodia, a retractarse de estos falsos guiños a Murcia, que merece algo más serio que sus frivolidades. Murcia no se merece que el Grupo Popular juegue irresponsablemente con ella.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Señor presidente, la denominación de Iniciativa per Catalunya no es correcta, sino Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Cuando en el mes de abril se presentó esta proposición en el registro, examiné atentamente cuál había sido el camino en la región de Murcia para discutir acerca del ferrocarril y ver de qué manera subirnó al tren de velocidad alta con una propuesta moderada cuando todo el mundo está pidiendo alta velocidad a troche y moche. ¿Qué me encontré? Pues con el hecho de que esta legislatura que ha terminado ahora, que culminó precisamente hace unos días en la campaña electoral, iba a ser en Murcia la legislatura de la velocidad alta, y no ha sido así. He hurgado en las propuestas del Gobierno autónomo y me he encontrado con que en el mes de diciembre del año 1997 la comunidad autónoma intentaba conseguir dos cosas: una, que la Unión Europea incluyera el proyecto de velocidad alta Murcia-Albacete en las redes transeuropeas, y dos, comprometer al Ministerio de Fomento para que, mientras que eso se gestiona, acometiera inversiones en el ferrocarril para modernizar la línea existente en la actualidad, Cartagena-Murcia-Albacete. ¿Por qué? Porque lleva 14 años de vacío, porque no se ha invertido en ella y los trenes pasan a una velocidad de 40 ó 50 kilómetros cuando llegan a Camarillas. ¿Cuál es el resultado del compromiso del Gobierno? Conseguir que sobre las redes transeuropeas se introdujeran compromisos en el marco comunitario de apoyo para esta declaración de velocidad alta o para completar inversiones? La realidad que nos hemos encontrado en Murcia es que el Gobierno autónomo ha sido incapaz de convencer al Ministerio de Fomento de las inversiones y de lograr que la Unión Europea incluyera en el marco comunitario de apoyo la red transeuropea Albacete-Murcia. ¿Por qué? Porque el Gobierno del Estado tiene otras prioridades. Como gobernar es el arte de dar prioridad, de ordenar lo que se va a hacer el primer año, el segundo y el tercero, nuestro Gobierno ha decidido concentrar las actuaciones en otro sitio en el tema del ferrocarril. Por eso yo entiendo que la proposición no de ley que presenta el Grupo Popular más bien es una propuesta para que este Congreso, ante el incumplimiento del Gobierno y el Ministerio de Fomento y ante la incapacidad para que el Gobierno del Estado comprometa a la Unión Europea, demande lo que el mismo Gobierno autónomo viene haciendo desde diciembre de 1997. Eso sí, cuando en diciembre de 1997 se anunció esto no se dijo que lo iban a pedir, sino que el Gobierno autónomo conseguía la incorporación a la red transeuropea. Este era el titular en el mes de enero del año 1998, pero lo malo es que pasa 1998 y 1999 y estamos en el mismo sitio.

¿Cuál es la propuesta que se hace? Yo comparto todos los argumentos que se han dado al exponer la proposición, pero los considero limitados. Se carece de un plan multimodal a la hora de actuar en el campo de los transportes en la comunidad. Por eso cuando se hace aquí un canto de que el puerto de Cartagena ha venido perdiendo peso, pues resulta que ha venido perdiendo peso porque no está meti-

do en una red de uso de los distintos modos de transporte. De esto es de lo que se carece, la forma de acceder al puerto vía carretera y vía ferrocarril para enlazar todos los sistemas de transporte que ahora mismo puede haber, incluido el transporte aéreo, porque esa es la fórmula de combinar todos los medios. Esto no se ha hecho, y no se ha hecho porque no se ha sido capaz de comprometer los recursos suficientes para ello.

Las declaraciones de intenciones de que en los años 2000 y en el 2001 se aceleren las obras pueden ser creíbles, pero no hasta el año 2005, como muy bien ha argumentado el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, porque este año se destinan a la línea Alicante-Murcia 20 millones para el estudio de las actuaciones y otros 30 millones igualmente para estudios de la otra parte. Hasta el 2007 no va a haber ninguna actuación porque se han concentrado las inversiones en otro eje. El eje Madrid-Zaragoza-Barcelona es el prioritario para gastar 800.000 millones de pesetas y hasta que esto no se termine no hay otras prioridades de actuación. Esto es lo dramático. Lo dramático de la propuesta es que viene a declarar que la Unión Europea recoja en el marco comunitario de apoyo el interés prioritario de la línea Murcia-Albacete-Cartagena. Yo estoy de acuerdo. El problema es que eso se iba a decidir en mayo y no sé como estará ahora la cuestión, pero con la situación de inestabilidad de la Comisión es posible que esté en vía de hacerse aunque me da la impresión de que lo que aquí se busca es que el Congreso apoye la voluntad de la comunidad autónoma que el Ministerio de Fomento no defiende. Si lo defienden ambos me parece fabuloso, que se meta en las redes transeuropeas, pero es que, aunque esté en las redes transeuropeas, no es posible que lo tengamos solventado y es necesario que se vean proyectadas las inversiones, los compromisos presupuestarios, porque, si no existe el dinero de la propia comunidad, participar en los fondos de cohesión o participar en otros fondos europeos será como un complemento, pero los perderemos, no lo tendremos consolidados, y por eso es necesario que haya una previsión presupuestaria. Nosotros proponemos que haya un compromiso para los próximos años y una aceleración de las obras previstas en la línea Alicante-Murcia. Por cierto, la primera vez que oí hablar de esas inversiones de 3.000 millones de pesetas era diputado en la comunidad autónoma, en el año 1987; espero que se produzca una aceleración aunque al final no sé si serán 3.000, 4.000 ó 5.000 millones. El nudo de Elche es una complicación para la velocidad alta porque está soterrado y además es una vía única, por lo que es imposible que la velocidad alta se pueda dar ahí. Hay que desviar y eso es una inversión costosa.

Se dice que hay que adoptar las medidas convenientes para que en el año 2001 finalicen las obras, lo cual está muy bien. Estamos hablando del Euromed, una pieza que es una barbaridad que termine donde termina, en Alicante, y no abarque todo el arco mediterráneo. Estamos a mediados del año 1999 y resulta que no se ve bien una enmienda que dice que se concreten las inversiones plurianuales. Mi impresión es que esto es solamente para llegar a Murcia. Dice: considerando asimismo la prolongación hasta Almería. El Gobierno autónomo en el año 1997 dijo a Cartagena y prolongación a Almería. La propuesta que hace Izquierda

Unida es que llegue a Cartagena porque, si no, qué canto se hace al puerto de Cartagena; estamos aquí resaltando el protagonismo de Cartagena integrada en la red de la propia región. Nosotros proponemos lo que decía el Gobierno autónomo en el año 1997, lo que se ha publicado en primera página que está haciendo el Gobierno autónomo en plena campaña electoral pues, que se haga lo que dicen. Nosotros seguimos insistiendo en que el Euromed llegue a Cartagena y que se considere la ampliación a Almería, porque está comprometido con Almería y también con Murcia. Se dicen unas cosas allí y otras aquí, y eso no puede ser. Tenemos que asumir lo que decimos en cada sitio porque no es buena la cultura de decir cosas diferentes en distintos sitios. Por eso yo proponía en el punto segundo que se abordara esa ampliación hacia Cartagena y Almería. **(La señora Romero López: Y hacia Algeciras.)** Algeciras que se enganche al tren por otro lado, que Almería le pilla muy lejos y hay otros lugares más cercanos.

En cuanto a la propuesta de la conexión, a mí me parece razonable el punto tercero, tan razonable que lo hemos votado ya tres veces aquí, pero lo volveremos a hacer. No es lógico que exista un trazado de alta velocidad que vaya desde Tarragona a Barcelona y que tenga que hacerse otra vía paralela para que los que vengan de Murcia se saluden cuando se crucen, que usen el mismo sitio me parece una razón de optimización de las inversiones.

¿Cuál es el otro tema que deberíamos comentar cuando hablamos del ferrocarril? No existe en Murcia solamente el problema de la velocidad alta, también poner en marcha una dinámica para apostar por el ferrocarril, y los murcianos lo han hecho. Aquí se dice una cosa que es cierta y es que hay medio millón de murcianos que utilizan el ferrocarril. ¿Saben ustedes por qué? Porque la comunidad autónoma lleva tres años realizando un convenio con Renfe porque querían retirar parte de los recorridos que ahora existen, comprometiendo recursos regionales para que se utilizaran y diciéndole a Renfe que es rentable mantenerlos, y de hecho se ha demostrado que es así. Ahora están planteando ampliarlos pero se tuvo que hacer desde allí, no porque la dinámica desde aquí fuera ésa, la dinámica de aquí era suprimir, restar, y estoy hablando del planteamiento que había inicialmente.

Nosotros presentamos un punto segundo que no está reñido con lo demás. Yo soy portavoz en presupuestos y cuando los estamos debatiendo cuesta sangre incluir 300 millones ó 500 millones para el ferrocarril de Murcia, y es que hay 400 millones para pasos a nivel como única inversión de ferrocarril para este año 1999 en la región. Me pregunto para qué cantamos la velocidad alta si no tenemos solventado lo más pequeño, lo más primario. Invirtamos en todas las cosas, en declarar la velocidad alta, pero con la teoría de que grano a grano se hace granero, no vaya a ser que queramos hacer el granero entero y entonces será cuando no haya recursos para lograrlo en el año 2001.

El punto tercero de mi propuesta pretende incrementar los servicios ferroviarios frente al transporte urbano en determinados sitios que yo creo que son rentables. Es una barbaridad tener 35.000 personas en la universidad de Murcia trasladándose en autobuses cuando hay una red ferroviaria para poder dar este servicio de. Ya sabemos que esto tiene que realizarse mediante un convenio entre la comuni-

dad y el Ministerio de Fomento y por ello lo estimulamos. Yo como diputado en el Congreso de los Diputados estimo al Ministerio de Fomento para que firme ese convenio y pueda ofrecer ese servicio con Renfe. Es verdad que no tiene nada que ver con la velocidad alta, que es el objetivo Grupo Popular, pero ya que hablamos del ferrocarril, hablemos de él y en la región a la que se quiere apoyar.

Termino, señor presidente. En primer lugar, espero que se pueda mejorar la declaración y, en segundo lugar, si no se admiten las enmiendas o las propuestas, ni siquiera las matizaciones que se puedan proponer, y yo he sugerido algunas de ellas, nosotros vamos a votar esta propuesta en el convencimiento de que estamos aquí echando un cable para conseguir las dos cosas que dijeron en 1997 y que no se han conseguido, que la Unión Europea incluya en de las redes transeuropeas esta actuación de velocidad alta Murcia-Cartagena-Chinchilla o Albacete, según se quiera, y que se comprometan las inversiones.

Como alguno de ustedes estará posiblemente en el año 2001, me daría con un canto en los dientes si en esa fecha no solamente estuvieran finalizadas las obras sino que, a ser posible, estuvieran iniciadas.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición y expresar si acepta o no las enmiendas presentadas y defendidas por los grupos parlamentarios Mixto, Socialista e Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ LÓPEZ**: En primer lugar querría hablar sobre las enmiendas presentadas por don Francisco Rodríguez, del Grupo Mixto. Uno agradece que quieran enriquecer una proposición no de ley, pero parece que aprovechando que el Miño pasa por Murcia queremos incluir aquí cosas de Galicia. **(El señor Rodríguez Sánchez: Es que el Miño no pasa por ningún sitio.)** Me parece fantástico. Estamos por la labor de sentarnos a trabajar con usted en la línea de mejorar Galicia porque nuestro partido, el Partido Popular, lo lleva haciendo bastante tiempo y en Galicia se está notando la mejoría. Usted lo sabe bien, señor Rodríguez. **(El señor Rodríguez Sánchez: Se tarda doce horas en llegar a Madrid.)** Por tanto, valorando la aportación que hace a nuestra proposición no de ley, no podemos aceptar sus enmiendas, citándonos cuando quisiera para trabajar sobre los temas de Galicia, pues tenemos compañeros gallegos que están trabajando durante mucho tiempo en esa línea.

En relación con las enmiendas del Grupo Socialista, quería decir que nos proponen que incluyamos en los Presupuestos Generales del Estado del año 2000 las consignaciones precisas para finalizar la realización en el año 2003. Si Murcia no está incluida en la vertebración del eje Murcia-Cartagena es porque el 31 de diciembre de 1994 era el último plazo que tenía la Comunidad Autónoma de Murcia para refrendar, porque recordemos que Murcia estaba incluida en la red transeuropea pero la comunidad autónoma tenía que refrendar mediante un escrito del consejero de Política Territorial o (de la presidenta, en su caso, en aquel momento), que se ha presentado como candidato a estas elecciones y ya saben el resultado que ha tenido, y gracias a que no presentó esa carta en Bruselas Murcia quedó fuera y ahora hay que trabajar mucho más para vol-

ver a incluir una línea que ya lo estaba y que por dejadez se quedó fuera.

No entiendo que usted diga que Murcia no se merece que nosotros hagamos esta proposición. Creo que se merece esto y mucho más. Cuando usted habla de que tenemos que hacer y de que no vamos a hacer, hay que separar claramente las competencias legislativas de las ejecutivas. Nosotros estamos aquí para instar al Gobierno y para hacer que trabaje en la línea que nosotros pensamos que debe trabajar. Por eso le pido su confianza y su apoyo para trabajar en esa línea y que respalde esta proposición no de ley para instar al Gobierno a que realice estas cosas. Que usted luego crea que se pueden o no se pueden hacer son estimaciones que está en su derecho de hacer pero que nosotros no compartimos.

Ha dicho que hemos votado lo mismo pero con una variante mínima. Para nosotros, para los murcianos no es una variante mínima la diferencia que hay con la proposición anterior, porque antes se hablaba de que se considerara a Murcia y ahora se habla de Murcia integrada en ese trazado. Esa variación mínima es sustancial cuando hablamos de Murcia y de que está incluida en esa red.

Señor Bevíá, no vamos a aceptar sus enmiendas aunque valoramos su actitud positiva en cuanto al trabajo realizado al estudiar esta proposición no de ley. Agradecemos al Grupo Socialista su voluntad de apoyarla, aunque no aceptemos sus enmiendas, y el deseo de trabajar unidos para que la alta velocidad llegue a Murcia lo antes posible.

Pasando a las enmiendas de Izquierda Unida, la verdad es que a veces uno trata de enmendar lo que prácticamente coincide con lo que uno ha dicho. Murcia necesita más cosas, no solamente la velocidad alta. Estamos de acuerdo que en esa línea hemos de trabajar, pero hoy estamos hablando de velocidad alta y tenemos que centrarnos en ello. Yo diría que su enmienda es de sustitución más que de modificación, en lo que se refiere a alta velocidad coincide prácticamente con el planteamiento que hace el Grupo Popular. Efectivamente hay que incluir más cosas. Hay que decir que la variante de Camarillas se ha licitado el día 8, si no recuerdo mal, y que en los presupuestos se está trabajando y aunque no recuerdo la cuantía exacta no son 50 millones ni 30 millones. También tenemos que decir que la ayuda del Gobierno es necesaria, pero no sólo la ayuda sino también el compromiso. Por eso, como decía antes al Grupo Socialista, es importante que aquí hagamos resoluciones que incluyan a Murcia y, aunque a algunos parezca una variación pequeña, al Grupo Popular le parece muy importante, sobre todo si incluye a Murcia que no lo estaba antes. Vuelvo a repetir que esa variación me parece sustancial, sustantiva y muy importante.

Como ha dicho usted, grano a grano se hace granero. Trabajemos en esta línea. Yo valoro también su disposición a votar a favor aunque no aceptemos sus enmiendas y le hago el ofrecimiento que he hecho antes al Grupo Mixto y a cualquier otro grupo.

En relación con la segunda parte de su enmienda de sustitución, el Grupo Popular lo tiene clarísimo. Vamos a sentarnos a trabajar, vamos a trabajar por la región de Murcia, vamos a trabajar por las comunicaciones y vamos a seguir mejorando un servicio que desde hace mucho tiempo (no se trata de echarle la culpa a nadie sino de constatar una

realidad) ha estado dejado de la mano del Gobierno y no de la mano de Dios.

Ahora, por fin, se empieza a acometer obras, se empieza incluso a hacer declaraciones —también es importante hacerlo— y a instar al Gobierno para que se hagan esos trazados. Desde luego, en ese ánimo está el Grupo Popular.

No tengo nada más que decir, señor presidente, sino dar las gracias a los grupos por su interés y por las aportaciones que han intentado efectuar, pero mi grupo sigue pensando que tal como hemos redactado la proposición no de ley está en los términos correctos, que nos gustaría que se mantuvieran, y en esos términos queremos que se vote.

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

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Simplemente quiero indicar que yo no he dicho que Murcia no se merezca esta proposición, claro que se merece esas obras; he dicho que Murcia no merece que se la engañe a través iniciativas como ésta, a través de falsas iniciativas. Usted dice que hago estimaciones. No hago estimaciones. En la página 612 del anexo de inversiones reales para 1999, en el proyecto de acondicionamientos a 200/220 kilómetros/hora, corredor mediterráneo, se dice: año inicial, 1993; año final, 2005. Además, el presupuesto total es de 69.000 millones. En la Ley de presupuestos para 1999 hay 3.000 millones, en la del 2000 hay 4.000, en la del 2001 hay 7.000 y en la del 2002 hay casi 11.000 millones. Es decir, está cargado sobre todo en el año 2002, pero pensando que ahí no se ha agotado la obra porque dice que el año final es el 2005. ¿Cómo va a decir que Murcia se merece todo y que se lo va a dar en el 2001 si los presupuestos lo reflejan hasta el 2005? No es que Murcia no se merezca la proposición, es que no se merece que se la engañe.

Por ello pensamos que de no aceptarse nuestra enmienda o alguna modificación, que haya un compromiso real de traducción en los Presupuestos Generales del Estado de las inversiones previstas, lo que estamos haciendo es solamente la musiquilla, pero hay que poner la música en el pentagrama, hay que poner las notas, y las notas para las inversiones se ponen en los Presupuestos Generales del Estado.

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

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Toda la argumentación que ha dado el portavoz del Partido Popular es correcta. Sin embargo, en nuestra propuesta de la velocidad alta hay una diferencia sustantiva con la suya. En la proposición se dice que la llegada del Euromed, que termina hoy en Alicante, se extienda a Murcia y que se considere la ampliación a Almería. La diferencia era que el corredor del Euromed llegue a Murcia, a Cartagena y a Almería. ¿Por qué? Porque es la forma de recuperar un corredor mediterráneo que estaba truncado y sesgado para dar salida a una zona de expansión económica, de expansión de vida productiva, que hoy en día no tiene salida si no es por la carretera. El Euromed desde Almería sale por Murcia hacia arriba y si va a Francia no puede llevar a Granada. Por tanto, sí hay una diferencia sustantiva en el compromiso. Quiero hacer

esta consideración porque el propio Gobierno autónomo, en 1997, hacía esta propuesta, y la demanda originaria del año 1995 llegaba a Cartagena. No sé por qué se queda Cartagena fuera de Euromed en la propuesta que hace.

Todo estímulo al Gobierno es bueno, pero les ruego que sean celosos de que lo que aquí se dice sea bueno, porque dicho esto el día 21 de abril es una cosa y aprobado hoy, cuando ya ha pasado la campaña autonómica, debe sonar de otra manera. Los tiempos son muy importantes en política. Toda esa canción de los anteriores consejeros está muy bien, pero ya se ha terminado, ya se ha votado, el pueblo ha decidido y ahora toca trabajar. Por eso digo que quedan cuatro años por delante para que el 2001 sea una meta y yo le digo que habrá dificultades para que las obras estén iniciadas en algunos casos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ruiz para terminar el debate de las enmiendas.

El señor **RUIZ LÓPEZ**: Brevemente, señor presidente, Creo que no se trata aquí de que se engañe a Murcia, al contrario; nuestra proposición no de ley habla de adoptar las medidas oportunas para que la Unión Europea... Esas medidas son las oportunas para que esté realizado en el 2001. Usted lo quiere centrar en que aparezca en los presupuestos en el 2000 y años sucesivos, pero el compromiso aquí es claro, adoptar las medidas oportunas. Se están pidiendo compromisos y esta proposición no de ley contiene los compromisos, cosa que hay que resaltar.

El señor Ríos habla del Euromed hasta Cartagena. En nuestro primer punto se habla de proceder a la ejecución de la línea de velocidad alta Albacete-Murcia-Cartagena. Lo importante es la adecuación de las vías. Creo que ese es un punto en común que tiene tanto un trazado como el otro. Si tenemos las vías, luego pondremos el tren; una vez que tengamos Albacete-Murcia-Cartagena, tendremos las vías para que pueda entrar ese tipo de tren que usted está pidiendo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguno de los grupos que no haya intervenido quiere fijar su posición? Señor Sedó, tiene la palabra en nombre del Grupo de minoría Catalán.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, no tenía intención de intervenir, pero después del debate que he podido escuchar en parte me considero culpable de lo que hoy se está diciendo aquí. Le explicaré por qué. Me parece que es la tercera o cuarta vez que viene aquí un texto casi exacto. Su origen fue el señor Beviá, el Grupo Mixto y una enmienda que yo confeccioné una vez que se presentó aquí y se produjo una votación dispar por los pactos de colaboración de nuestro grupo con el Grupo Popular en esta legislatura. Fue una de esas votaciones de las que nosotros discrepamos. Hoy se habla de otro tema añadido a lo que entonces se hizo con aquellas enmiendas, cuando prosperó que se instara al Gobierno a tomar unas medidas respecto a la velocidad alta sobre todo en el corredor del Mediterráneo, incluyendo también a Galicia en la enmienda. Después no se aprobó porque no se aceptó totalmente la enmienda ya que hubo una confusión en la votación y al cabo de unos días volvió recogiendo lo que verdaderamen-

te se había expuesto en la enmienda, incluyendo a Galicia y más ampliamente a la zona de Levante. Sin embargo, quiero hacer constar dos cosas.

Hoy en el punto 2 se habla de adoptar las medidas convenientes para el año 2001. La fecha del 2001 figuraba en la enmienda presentada la primera vez por el Grupo Socialista. En mi enmienda surprimí la fecha del 2001 porque no era aceptada por el Grupo Popular en el debate inicial. En la segunda proposición ya se aceptó la fecha del 2001, pero tengamos en cuenta que el año 2001 que figuraba entonces más que nada era por la problemática que presentaba el trazado del corredor mediterráneo por la zona de Castellón, me parece que Oropesa. Por tanto, en aquella ocasión, apretando, apretando, se podía resolver en el 2001; ahora, con la misma fecha, estamos añadiendo un montón de obra nueva. No sé hasta qué límite puede ser válido el 2001 para obra nueva, aunque sí lo puede ser para terminar el corredor del Mediterráneo que estaba previsto.

También quiero aclarar otra cosa. Se habla mucho del Euromed. Me parece que el señor Ríos, aplicándolo al tercer punto, ha dicho que si la alta velocidad pasa por Tarragona en el enlace con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera sería bueno que pudiese entrar en Cartagena. En Tarragona va un intercambiador que puede permitir que trenes de ancho español se puedan adaptar al europeo y viceversa automáticamente. El tren primordial para esto es el Talgo, que lo tiene muy fácil, pero el Euromed no puede hacer este cambio. Por tanto, el Euromed que pasa por el corredor del Mediterráneo, al llegar a Tarragona, seguirá la línea Tarragona-Barcelona por la costa con ancho español, a no ser que los trenes se cambien, pues parece que se va a intentar que haya trenes de velocidad alta que sean sustituidos por talgos y al entrar en la zona de Tarragona, a través del intercambiador que se instalará, entren en la línea de ancho europeo y alta velocidad. Quería decir esto porque me da la impresión de que estamos colgando más cosas sin tener en cuenta unas cuantas premisas que nos pueden hacer cambiar.

En referencia a lo que se decía respecto a Galicia y la enmienda del Bloque Nacionalista Galego, en la segunda resolución se ha aprobado algún avance hacia Galicia y en las mismas condiciones que estudiamos para el corredor del Mediterráneo. Podría contemplarse y ampliarse un poco la redacción con lo que proponía en su enmienda el Bloque Nacionalista Galego, profundizando en esta zona básica.

— **SOBRE SUPRESIÓN DEL VUELO JEREZ-MADRID DE LAS 8,05 HORAS DE LA MAÑANA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/0001547.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de la proposición no de ley sobre trazados del tren de velocidad alta, corresponde debatir ahora la proposición no de ley sobre la supresión del vuelo Jerez-Madrid de las 8,05 horas de la mañana, presentada por el Grupo Socialista del Congreso. Para su defensa tiene la palabra doña Carmen Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Comprenda, señor presidente, que a esta diputada gaditana se le pongan los dientes largos oyendo hablar de corredor mediterráneo hasta Almería, de Euromed, de velocidad alta y de infraestructuras que se corresponden con etapas de bonanza económica. La proposición que presenta hoy mi grupo es de mucha menor enjundia y se refiere simplemente a la supresión a mediados de marzo de un vuelo sustancial para la provincia de Cádiz, en el aeropuerto de Jerez, el de las 8 de la mañana. Posteriormente ha habido también un recorte a la mitad de los vuelos que se realizan durante el fin de semana. La supresión de este vuelo ha provocado una fuerte protesta en toda la sociedad gaditana debido a que iba normalmente lleno e incluso a veces con *overbooking*. Un vuelo que posibilitaba la realización de gestiones de tipo empresarial para todos los representantes económicos de la provincia, y al mismo tiempo, permitía la conexión con vuelos internacionales en una provincia eminentemente turística y que espera tener en este verano una cantidad importante de vuelos para su desarrollo turístico. Esta supresión ha provocado no solamente proposiciones de distintos grupos en los plenos de los ayuntamientos sino también protestas de los agentes económicos y sociales, de las cámaras de comercio, de la patronal de hostelería, de los firmantes del pacto territorial por el empleo, en definitiva, de la sociedad gaditana para que el vuelo se reponga inmediatamente. La compañía Iberia culpó a Aena y posteriormente el Gobierno dio razones de carácter técnico para la supresión de este vuelo. Al mismo tiempo se habló de que se iban a ampliar los vuelos a cinco durante ese período y de que la medida era provisional. Se dio el plazo de un mes y medio o dos meses para reponer el vuelo suprimido. Todo el mundo sospecha que es por razones económicas de rentabilidad que tienden a potenciar el aeropuerto de Sevilla y quitar poco a poco operatividad al aeropuerto gaditano. Una pregunta del diputado Sergio Moreno, el 6 de abril, acerca de las razones de la compañía para la supresión del vuelo no ha tenido ninguna respuesta a estas alturas todavía, con lo cual pensamos que se obstaculiza el trabajo parlamentario cuando no se cumplen los plazos puesto que están más que superados. No es la primera vez que se incumplen los plazos ya que el Gobierno ha tardado más de un año en responder a otra pregunta de esta diputada sobre las razones por las cuales la Confederación hidrográfica había permitido a Boliden la autorización de vertidos con motivo de la catástrofe de Doñana. Hay una falta de transparencia que mi grupo quiere denunciar aquí porque a estas alturas no sólo no sabemos las razones por las cuales el vuelo se ha suprimido sino que, además, hasta este momento no se ha cumplido el plazo previsto de la medida provisional que dijeron tardaría mes y medio o dos meses. Han pasado casi tres meses y el vuelo no se ha repuesto. Me extraña además que no esté presente ningún diputado del Grupo Popular por la provincia de Cádiz que plantee una enmienda para exigir al Gobierno que se cumpla el plazo de mes y medio de esa medida provisional, porque llevamos tres meses y la medida corre el riesgo de no ser provisional sino permanente y con la connivencia de los diputados del Grupo Popular que, repito, no han presentado ninguna enmienda hasta estos momentos ni ninguna iniciativa en el Parlamento para que el vuelo se reponga.

El Gobierno está atacando por la zona más débil en la reestructuración de vuelos, que siempre es el sur. En el momento en que gracias a esta bonanza económica de la que se disfruta en la provincia y se inicia un despegue económico se produce este recorte en los vuelos, supresión sustancial en un panorama que desgraciadamente cuesta mucho trabajo superar. La provincia de Cádiz sigue teniendo el 37 por ciento de desempleo en cifras de la encuesta de población activa, a lo que se añade el descenso brutal en la inversión pública y que costaremos las obras que están emprendidas por el modelo alemán sin que ninguna de ellas se haya realizado. Dentro de poco accederemos a la provincia siempre por autopistas de peaje y las obras que quedan por hacer, todas del anterior Gobierno socialista, tienen un presupuesto de ejecución mínimo, concretamente las de Jerez. Para el desdoblamiento de la vía férrea Jerez-Cádiz estaban prometidos 1.600 millones en 1998; en el presupuesto de 1999 hay 1.304 millones y lo ejecutado es un 6 por ciento; para la duplicación de la calzada Jerez-aeropuerto de los 800 millones prometidos en el presupuesto de 1999 hay 74 millones y lo ejecutado es un 4 por ciento; para la conexión de la N-IV en Jerez en el presupuesto de 1999 hay contemplados 210 millones y se ha ejecutado un 14 por ciento y de la circunvalación Ronda oeste-Jerez se ha ejecutado un cero por ciento. Es decir, son las obras sustanciales para promover el desarrollo turístico. Y no digamos si continuamos hablando de la circunvalación de la Bahía de Cádiz, donde también ha habido un estancamiento en Puerto Real-Tres Caminos, y la derivación de la carretera de la costa. Todo esto nos hace pensar que este Gobierno está provocando un estrangulamiento del desarrollo turístico y que hasta este momento no ha mostrado su voluntad para cambiar esta tendencia. Esto se produce además en un momento en que la derecha, cuando estaba en la oposición, situó las infraestructuras como su prioridad en la provincia de Cádiz. Menos mal que situó la prioridad en las infraestructuras y no en el aeropuerto de Jerez, porque si lo llega a hacer así probablemente veríamos desmontar piedra a piedra el aeropuerto que se consiguió en 1992 y que se realizó durante el período socialista. Tenemos en estos momentos un aeropuerto de primera división, pero los vuelos son de segunda división. Se ha pretendido decir que la medida impuesta ha sido provisional a ver si cuela, y de momento va colando. Coló también el fuerte descenso de la inversión pública, ha colado el tratamiento distinto del peaje con respecto a las concesionarias de Cataluña, cuela la supresión del vuelo más importante para Cádiz, pero estén seguros, señores diputados del Partido Popular, que los ciudadanos están tomando nota. Ante las declaraciones del director de Iberia, señor Irala, hablando de la impotencia ante el próximo verano y de que probablemente no mejorará el tráfico aéreo, claramente se está produciendo un desastre de gestión que nos está haciendo pensar que hay personas en la Administración que en este momento pueden estar sobrando, ya sea el director de Aena, el presidente de Iberia o el propio representante del Ministerio de Fomento.

El modelo económico de romerías, por poner algún adjetivo a un modelo económico que podría estar latente ante este estrangulamiento del desarrollo turístico no esta-

cional, que es el futuro de la provincia de Cádiz, no es un modelo que genere el empleo que la provincia de Cádiz necesita y desde luego su desarrollo empresarial, su desarrollo económico y su despegue necesitan de una apuesta sustancial. Para esa apuesta era vital el vuelo de las 8 de la mañana. No es posible hacer ninguna gestión si el vuelo sale más tarde, por la distancia que nos separa de los centros económicos.

Vuelvo a repetir la sorpresa de mi grupo de que ni siquiera exista un diputado de Cádiz para presentar una enmienda transaccional y obligar al Gobierno a que lo que se ha presentado como medida provisional de mes y medio no se haga realidad y ese vuelo sea repuesto con la máxima urgencia posible.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición sobre este tema tiene la palabra el señor Carreño, por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Este diputado, aunque es de la provincia de Orense, es diputado en el Parlamento español, en el Congreso de los Diputados, y defiende en muchas ocasiones temas que afectan a distintas partes del territorio español y naturalmente a Jerez, a la provincia de Cádiz y a Andalucía.

La diputada señora Romero no se ha limitado a volar o a hablar del vuelo Jerez-Madrid, Madrid-Jerez, sino que ha aterrizado y ha pasado por la circunvalación y por una serie de inversiones del Ministerio de Fomento dentro de la provincia de Cádiz. Yo creo que hace brevísimas horas hubo unos resultados electorales que ratifican, parcialmente al menos, los resultados de una gestión, en cuanto a ese desastre de gestión del que hablaba; por cierto, tendremos oportunidad luego en la otra proposición no de ley de comentar el desastre de gestión del presidente de Iberia, Javier Irala, que en el año 1998 tuvo un récord, un resultado histórico, 51.291 millones de pesetas de beneficio y en este año, a pesar de todos los incidentes pasados —que profetizan, incluso la diputada señora Romero; yo no me atrevo a profetizar en ese tema—, se anticipa un beneficio neto de 43.000 millones de pesetas.

Pasando a la supresión del vuelo Jerez-Madrid, Iberia no ha cancelado ningún vuelo, salvo en abril y mayo, que ha habido dos frecuencias semanales menos Jerez-Madrid que en abril y mayo de 1998. Efectivamente tenía previsto aumentar el número de vuelos Madrid-Jerez, Jerez-Madrid, y fue solicitada dicha ampliación, como es preceptivo, por Iberia, solicitud de ampliación que hizo para ese aeropuerto de Jerez y otros siete aeropuertos españoles, y la respuesta de Aena, de gestión seria, no de desastre de gestión, fue estudiar las repercusiones que tendría la ampliación de horario de los ocho aeropuertos en España, en cuanto a que no es cambiar una hora, sino que poner un horario a las 6,40 de la mañana o a las 8,05 exigía una ampliación del horario del servicio del aeropuerto. Eso motivó que se estudiara por Aena y se vio que se precisaban 72 nuevos puestos en la oferta de empleo para los ocho aeropuertos, entre ellos unos puestos sumamente limitados, como sabe S.S., de nuevos controladores, que harían falta de forma inmediata, y era absolutamente imposible en ese momento disponer de ellos. Por ello se suprimió el vuelo de las 8,05 y se

cambió por un vuelo a las 10,15, y desde el 1 de junio actual el vuelo de las 10,15 ha sido sustituido a petición de los usuarios por otro a las 8,55, de modo que la programación en número de vuelos Madrid-Jerez y Jerez-Madrid es exactamente igual que la de junio del año 1998. Por otro lado, la supresión o no de vuelos de Iberia corresponde en su totalidad a los gestores de la compañía y nunca al Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Romero tiene la palabra.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Evidentemente la supresión del vuelo de las 8 de la mañana no puede ser paliada con la puesta en marcha del vuelo de las 8,55 y mi grupo, a pesar de que considera que entre la propuesta anterior y esta hay una mejora de una hora, sigue insistiendo en que cuando se hacen gestiones de negocio o de cualquier tipo en Madrid o en cualquier otra ciudad española, el vuelo de las 8 era sustancial. Las 9 de la mañana no parece buena para emprender un viaje, porque usted sabe que las gestiones se hacen por la mañana, las distancias son grandes y eso imposibilita que las gestiones se realicen con el tiempo necesario.

Por tanto, mi grupo insiste en que ese vuelo era vital y no se ha repuesto. La solución de las 9 de la mañana probablemente esté motivada por razones de rentabilidad económica, pero no parece que las mismas puedan esgrimirse cuando usted mismo, señor diputado, acaba de hablar de la rentabilidad de la compañía Iberia. Probablemente la rentabilidad de la compañía Iberia la estarán disfrutando sus accionistas, pero desde luego los ciudadanos de la provincia de Cádiz han visto mermadas sus posibilidades de desarrollo con la supresión de este vuelo. Yo diría que casi parece una provocación hablar de rentabilidad en su intervención ante la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, un minuto.

El señor **CARREÑO FERNÁNDEZ-MARIBONA**: Yo hablo de rentabilidad porque la diputada ha calificado de desastre de gestión a la presidencia de Iberia. Naturalmente que hablo de rentabilidad, porque entre las obligaciones que tienen los gestores del sector público empresarial, como es Iberia, está la de la gestión de la compañía, es su responsabilidad al cien por cien.

Yo considero que la diferencia de horario de 45 ó 50 minutos entre las 8,10 y las 8,55 no es vital en absoluto, y no es la rentabilidad lo que se ha estudiado sino la operatividad general de la compañía, y en ella entra Jerez, Granada, Asturias, Vigo y los cuarenta y tantos aeropuertos españoles, y hay que coordinar para todos ellos el número de aviones y de vuelos. Todo ello se está llevando a cabo y se ha modificado considerablemente en positivo desde una fecha importante, que fue la del recientísimo 3 de junio.

Por tanto, nuestro grupo no va a apoyar la proposición no de ley del Grupo Socialista porque considera que los vuelos Jerez-Madrid cumplen su cometido perfectamente aunque está modificado el horario.

— **SOBRE REVOCACIÓN DE LA DECISIÓN ADOPTADA POR EL GRUPO IBERIA DE LA DISMINUCIÓN DE LA PROGRAMACIÓN PREVISTA EN EL RESTO DEL AÑO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001572.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 4, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista sobre revocación de la decisión adoptada por el grupo Iberia de la disminución de la programación prevista para el resto del año.

Para la defensa de esta iniciativa, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En esta iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista proponemos que se someta a la consideración de la Comisión la resolución que diría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que imponga en el grupo Iberia la obligación de desarrollar en su integridad el plan estratégico que había sido decidido por el consejo de administración del grupo y que, por consiguiente, no se produzcan las anunciadas reducciones en el número de vuelos previstos y se restituyan los ya suprimidos. Planteamos que esta Comisión tome una resolución de esta índole imponiendo a la dirección del grupo Iberia la restitución de la programación prevista y aprobada por la junta general de accionistas porque se trata de un grupo hasta ahora de titularidad pública. La mayoría de las acciones de la empresa son de titularidad pública; en el consejo de administración se sientan directores generales y secretarios de Estado del Gobierno, que tienen mayoría en la empresa; al presidente y al director general les nombra el Gobierno y la mayoría de los accionistas representados en la junta general la tiene también el Gobierno. Desde el punto de vista formal, es, pues, competencia de las Cortes Generales el control continuado de la acción del Gobierno y, en consecuencia, esta Comisión puede dirigirse al Gobierno para que sus representantes en la junta general y en el consejo de administración de la compañía adopten decisiones de restitución de la programación prevista.

Como es bien sabido por todas las señoras y señores diputados miembros de esta Comisión, el análisis del funcionamiento del grupo Iberia ha sido objeto de debate en distintas comisiones y en sesiones plenarias durante esta legislatura y no es cuestión de reproducir contenidos argumentales ya expuestos. Vamos a analizar simplemente lo ocurrido durante los dos últimos meses.

Situaremos el punto de partida en un debate que tuvo lugar en el Pleno del Congreso de los Diputados el 20 de abril de este año, con ocasión de una moción consecuencia de la interpelación que el Grupo Socialista hizo al Gobierno en la persona del ministro de Fomento, señor Arias-Salgado. Curiosamente, ese mismo día, en rueda de prensa del presidente del grupo Iberia, se dio a conocer que, a instancias del Gobierno y a efectos de atenuar la situación caótica de los aeropuertos, se iba a reducir en 16.000 el número de vuelos que tenía programados la compañía desde ese momento hasta finales de año. Primer dato que no es rebatible: El presidente del grupo Iberia, el día 20 ó 21 de abril, da una rueda de prensa y dice: Desde ahora hasta finales de

año se van a eliminar 16.000 vuelos de la programación que el consejo de administración de la compañía había presentado al Ministerio de Fomento para su aprobación y nos vemos obligados a eliminarlos por la caótica situación aeroportuaria.

A raíz de esa resolución se producen acuerdos pidiendo a la compañía que la reconsidere en entidades de toda índole de distintas comunidades del Estado español afectadas por ella —Canarias, Andalucía, Cataluña, Galicia, País Vasco—: Cámaras de comercio, confederaciones empresariales, diputaciones provinciales, cabildos insulares de Canarias, Gobierno regional Balear, etc. Ha pasado el tiempo y la compañía no ha dado marcha atrás. ¿Qué ha ocurrido esencialmente desde esa fecha? Es verdad que hay circunstancias nuevas, por ejemplo el acuerdo firmado entre el sindicato mayoritario de pilotos —Sepla— y la propia compañía, que esperamos le aporte estabilidad laboral en ese sector para los próximos tres años. De todos modos, el pasado fin de semana se celebró junta general y no se acordó reponer la programación anterior. En cuanto a la modificación que se introdujo en el mes de abril con la disminución de 16.000 vuelos parece ser que se va a reconsiderar en el caso de algunos, pero en su globalidad continúa.

Yo resido en una comunidad —y dentro de ella en la isla de Tenerife— en la que el número de vuelos y conexiones con el resto del país es columna vertebral de su economía y desarrollo. Les puedo asegurar que las reducciones en el número de vuelos en las últimas semanas generan auténtica preocupación.

Si me lo permiten, les voy a contar una anécdota puntual. El señor Almunia, diputado de esta Cámara y secretario general del Partido Socialista, pudo comprobar, el miércoles de la última semana de la campaña electoral, que el vuelo de las 18 horas Tenerife-Madrid de la compañía Iberia era cancelado en el momento de ir a tomarlo, sin aviso previo. Espero que los portavoces de los diferentes grupos, sobre todo los del Grupo Parlamentario Popular, no me digan que no se están cancelando vuelos en estas fechas. Claro que el señor Almunia como cree en la compañía Iberia, viajó con ella y se encontró con que su vuelo fue cancelado. No le quedó más remedio que tomar el vuelo de las 20 horas en otro aeropuerto de Tenerife. No les pasó lo mismo al señor Arenas y a la señora De Palacio cuando se desplazaron a hacer campaña electoral a Las Palmas de Gran Canaria o a Santa Cruz de Tenerife, porque son sin duda más previsores que el señor Almunia y su partido tiene mejor situación económica. La señora De Palacio y el señor Arenas, como no creen en la compañía Iberia, no se desplazaron de Madrid a Tenerife y Gran Canaria durante la campaña electoral en un vuelo regular de aquella, de Spanair o de Air Europa, que son las tres compañías españolas que conectan los aeropuertos de Canarias con los de la Península. Viajaron con Air Nostrum, una compañía que no tiene vuelos regulares ni de ninguna otra índole con Canarias. En un avión fletado, supongo, por el comité de campaña del Partido Popular, la señora De Palacio y el señor Arenas tuvieron el privilegio de llegar puntuales a Tenerife, hacer un desplazamiento también puntual a Gran Canaria y regresar a Madrid sin los problemas que tiene el común de los mortales, que no tiene esas posibilidades económicas. Fueron en un avión de la compañía Air Nostrum

—repito que supongo que expresamente fletado por el comité de campaña del Partido Popular—, compañía que ha sido muy privilegiada por el grupo Iberia. Es la única compañía privada, porque ni Líneas Aéreas Navarras, ni Líneas Aéreas Guipuzcoanas, ni Air Truck, ni Líneas Aéreas Canarias, ninguna de las seis o siete compañías privadas de vuelos regionales que se crearon en el año 1993 para posibilitar las políticas de liberalización del tráfico aéreo ha sido privilegiada ni elegida a dedo por el señor Irala y, consiguientemente, por el Gobierno para una franquicia tan privilegiada como la que se le ha dado a Air Nostrum, y ello ha posibilitado que basta con que el comité de campaña —naturalmente, pagando las tasas correspondientes— flete un avión magnífico, birreactor, nuevo, recién estrenado, con una autonomía de 3.000 kilómetros de vuelo, para que los dirigentes del Partido Popular no tengan que sufrir los retrasos que sufre el común de los mortales. Valga esta anécdota, que puedo mencionar en el ejercicio del derecho que me asiste como interviniente de este grupo, para contar hechos puntuales muy singulares. Lo único que tengo que añadir es que los comunes de los mortales seguiremos sufriendo los retrasos de Iberia y las cancelaciones.

Para no abusar de la generosidad que nos está manifestando el presidente de la Comisión posibilitándonos una intervención distendida, voy a terminar, porque serían muchas las anécdotas que podríamos mencionar y que no es menester hacerlo. He querido mencionar ésta por la significación política que tenemos quienes estamos en ella y por la simbología que ello representa. Voy a terminar en un minuto (**El señor Ortiz González: No me lo creo.**) Sí, señor Ortiz, porque yo mismo me impongo esa disciplina.

Los 16.000 vuelos que la compañía Iberia anunció que serían eliminados no tenemos constancia de que se hayan repuesto. Estamos sufriendo en comunidades alejadas del centro del país diariamente cancelaciones imprevistas. Ojalá esto no continúe, pero las comunicaciones aéreas, con la importancia económica que tienen no solamente para los pasajeros sino para el transporte de mercancías percederas, flor cortada, esquejes, plantas ornamentales, etcétera, de aquellas zonas productoras que tienen que remitir los productos a Madrid en horarios fijos para luego comercializarlas en los mercados europeos pertinentes, están sufriendo un deterioro desde el punto de vista económico de dimensiones colosales. En consecuencia, parece razonable que pidamos la reposición de esos vuelos.

Señor presidente, vuelvo a insistir que en el texto de la motivación que el Grupo Socialista ha consolidado a efectos de una explicación razonable, se recogen los contenidos con mayor rigor que el que pueda haber utilizado este interviniente. De ahí que el Grupo Socialista pida a todos los grupos parlamentarios apoyo a este planteamiento que va a ser bien recibido en todas las comunidades autónomas del Estado español.

El señor **PRESIDENTE**: Permítame decirle, con la mayor cordialidad, que se le notan los efectos de la resaca electoral y rogaría a todos los que van a intervenir que procuren superarla.

Para contestar a esta proposición no de ley tiene la palabra el señor carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA:** Yo ya la he superado. (El señor Peralta Ortega pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE:** Perdona, antes tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA:** Creo que puedo fijar posición en relación con esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Por supuesto.

El señor **PERALTA ORTEGA:** Sin caer en resacas de ningún tipo, señor presidente, creo es ajustarse a la realidad si reconocemos que en los últimos tiempos hemos vivido una situación de caos en el tráfico aéreo. Si repasamos las explicaciones que se han dado a lo largo de este período de tiempo, nos encontramos con las explicaciones más diversas y en ocasiones más contradictorias, producidas por la misma persona o por distintos miembros del Gobierno. Lo bien cierto es que no llegamos a saber exactamente cuál es la causa de lo que ha pasado. En los últimos días parece haberse notado una cierta mejoría de la situación, posiblemente derivada del acuerdo alcanzado con los pilotos de Iberia o quizá por el término de la situación de conflicto que se vivía en los Balcanes, pero seguimos sin saber qué pasaba, cuál era la causa y, en la medida en que eso no estaba claro, era difícil saber cuál era la solución adecuada.

Por parte del Gobierno se han anunciado diversas medidas. Si repasamos las hemerotecas podremos comprobar que se pusieron en práctica diversos planes para afrontar la situación. Una de las medidas previstas en esos planes era la de reducir de manera drástica la previsión de incrementos de vuelos y se anunció públicamente así por parte de la compañía Iberia en un momento determinado. Esta medida provoca problemas serios. En zonas específicas de nuestro país, como es el caso de la comunidad a la que representa el diputado que defendía la proposición no de ley, se nota de manera muy especial, pero, en otras, como por ejemplo a la que yo represento, la Comunidad Valenciana, en la que su principal industria es el turismo, los problemas en el tráfico aéreo tienen una incidencia muy notable.

A nosotros nos parece que la decisión adoptada por el grupo Iberia de recortar su programación de vuelos era, en primer lugar, un problema serio para aquellas personas que tenían previsto utilizar este medio de transporte. En segundo lugar era una decisión que no implicaba la mejora del tráfico aéreo, porque inmediatamente otras compañías anunciaron que ellas cubrirían ese hueco dejado por la compañía Iberia, con lo que no entendemos qué solución implicaba la medida. Finalmente, representaba un deterioro de la empresa pública de bandera en nuestro país. Cabe pensar que perdía cuota de mercado, que podría ser asumida por otra, aunque, lógicamente, no se absorbe con facilidad esa cuota de mercado que, en definitiva, redundaría en perjuicio de intereses económicos y de derechos de los ciudadanos a la movilidad.

Desde ese punto de vista y con la perspectiva que tenemos hoy de una situación mejor, aunque no tengamos claras cuáles son las causas de esta mejoría que ha habido en las últimas semanas, nos parece oportuno que se apruebe

esta proposición no de ley y que, por tanto, se dejen sin efecto aquellas medidas que se han ido adoptando y seamos capaces de abordar con tranquilidad, realismo y acierto, en la medida de lo posible, los problemas que afectan al tráfico aéreo en nuestro país y encontremos las soluciones más adecuadas. Por todo eso anunciamos desde Nueva Izquierda nuestro apoyo a esta proposición no de ley.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA:** La proposición no de ley del Grupo Socialista dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que imponga en el grupo Iberia la obligación de desarrollar en su integridad el plan estratégico. El Gobierno no puede imponer nada al grupo Iberia. En la empresa Iberia el Estado es accionista mayoritario a través de SEPI, pero en acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de junio de 1996 se aprobó el programa de modernización del sector público empresarial del Estado y en las bases aprobadas se recogen las funciones de SEPI y que la gestión de las sociedades participadas corresponde a sus propios órganos de administración; por tanto, la gestión de la compañía es responsabilidad única y exclusiva de sus gestores, el presidente y el consejo de administración de la misma. No existe mecanismo legal para obligar a ninguna compañía aérea a cambiar o modificar los horarios y programaciones de vuelos, salvo que se recurra a la declaración de obligación de servicio público recogida en el artículo 4 del Reglamento comunitario 92/2408, de 23 de julio.

Es cierto que ante la suma de las causas que contribuyeron a las graves alteraciones del transporte aéreo y a las graves repercusiones en los usuarios durante los meses de abril y mayo, hasta el 3 de junio, con el fin de contribuir a reducir la congestión del tráfico aéreo español, Iberia puso en marcha ese plan de urgencia que se ha citado y acometió una reducción durante abril y mayo de 2.500 horas de vuelo, de los 16.000 vuelos cuya reducción se anunció hasta 31 de diciembre. En junio, con el fin de no perjudicar las comunicaciones aéreas en nuestro país ni al turismo en general, se ha intentado un plan de contingencia que afectará a más de 30 vuelos diarios, pero se ha intentado que esas 2.500 horas que se reducen afecten lo menos posible a vuelos nacionales, ya que los turistas internacionales vienen mayoritariamente en vuelos charter. Por tanto, los recortes no afectan a los vuelos interinsulares ni con la Península.

La anécdota que ha citado el señor Segura no pasa de eso, de ser una anécdota, porque cancelaciones de vuelos puede haber por situaciones en el aeropuerto de origen o en el aeropuerto de destino y la circunstancia de que el secretario general estuviera pendiente de ese vuelo me parece una tontería. El señor Segura y yo hemos padecido otros retrasos y no consideramos que fuera debido a que nosotros fuéramos los viajeros. Habría que analizar cuál fue el motivo del problema en ese vuelo, si fue una avería del avión, etc., y no pasa de eso, de anécdota.

En cuanto al trato preferente —un comentario rapidísimo— en relación con Air Nostrum, tendría que elegir. También puede considerarse trato preferente de Air Europa, porque ha llegado a un acuerdo de cesión de vuelos y de tripulaciones con la compañía Iberia. Por tanto, pode-

mos ampliar los favores hechos, es decir, que no es sólo a una empresa sino a varias porque, como es lógico, hay varias que trabajan con la compañía Iberia.

Repito que no se ven afectados los vuelos interinsulares ni las conexiones con la Península. Sí quedan afectados dos vuelos diarios entre Madrid y Barcelona, con lo que quedarán 40 vuelos diarios operando en cada sentido, más de los que operaban en esta ruta el año pasado, e Iberia renuncia temporalmente —ya lo hemos explicado en el caso de Jerez— a programar vuelos adicionales con Madrid en algunos aeropuertos, vuelos que estaban condicionados a la ampliación del horario de apertura por parte de Aena.

El recorte de vuelos a Europa —no los vuelos nacionales— es de tres tipos: Cancelación, como es el caso de Moscú desde Madrid y Barcelona o Helsinki desde Madrid; cambio de rutas directas por vuelos con escala o supresión de frecuencias y su sustitución por aviones más grandes, como es el caso de la ruta Madrid-Londres, donde se reduce un vuelo diario, pero, de los cinco restantes, dos de ellos se realizan con Airbus 340, con lo que la oferta de asientos, y por tanto de viajeros, se mantiene.

Con estas medidas, que evidentemente afectan a la productividad y a las cuotas de mercado, Iberia consigue tres ventajas de cara a la mejora de la puntualidad y regularidad de sus vuelos. Se reduce el número de vuelos, lo que contribuye a descongestionar el espacio aéreo español, uno de los temas ajenos a la huelga de pilotos y al déficit de controladores, pero que está ahí y es una de las causas que motiva la congestión del tráfico aéreo. Se hace una programación mucho más holgada para las tripulaciones, dejando a cada piloto un margen de dos horas al final de su jornada sin ningún vuelo programado, con lo que se pueden absorber los retrasos que se produzcan cada día y se evitan cancelaciones imprevistas por pase de actividad de las tripulaciones. Se incrementa en un 30 por ciento el número de pilotos en vuelos programados para atender las incidencias que se produzcan, mayores de las habituales. Recalco aquí —ya lo he citado antes— que el 80 por ciento de los turistas que vienen por avión, principalmente de Europa, lo hacen a través de compañías charter. Del tráfico regular, Iberia tiene el 37 por ciento de cuota de mercado entre Europa y España, lo que significa que apenas transporta el 7 por ciento del tráfico que se mueve en estas rutas. Suponiendo que el plan estratégico al que se refiere la proposición del Grupo Socialista es el plan director aprobado en 1997 para los años 1997, 1998 y 1999, hay que decir que, a pesar de las cancelaciones, se están superando las previsiones del mismo. Se prevé que Iberia termine el año con una producción de 50,8 miles de millones de asientos/kilómetro ofertados, frente a la previsión del plan, que era de 48,5, es decir, un 4 por ciento de incremento. Estos asientos/kilómetro ofertados se consiguen mediante una producción de 427.000 horas, frente a las 424.000 previstas en el plan, lo que a pesar de las incidencias habidas en abril y mayo y los problemas que pueda haber durante el verano en el transporte aéreo en Europa, permite las previsiones hechas ante la junta general de Iberia por su presidente el pasado día 13 de junio.

Nosotros votaremos en contra de la proposición no de ley del Grupo Socialista, como ya esperaba su portavoz, señor Segura.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: He solicitado la palabra a los efectos de precisar algunas manifestaciones hechas por el señor Carreño.

Primero, los miembros del consejo de administración de la compañía Iberia son directores generales del Gobierno de la nación y secretarios de Estado que representan a los distintos ministerios. En consecuencia, el Gobierno les puede dictar resoluciones.

Segundo, el 23 de diciembre de 1996 —y está recogido en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 89, página 15—, en la moción que presentó el Grupo Socialista sobre política aeronáutica, que fue sometida a votación en el Pleno de la Cámara punto tras punto, el punto número 11 fue derrotado por los votos en contra del Grupo Parlamentario Popular y decía textualmente: Promover, con arreglo a la legislación comunitaria en vigor —artículo 4 del Reglamento comunitario número 2408/92, del Consejo—, las declaraciones de obligación de servicio público de orden tarifario, de horario, frecuencias y tipos de aviones para los vuelos regulares interiores que se estimen oportunos, de forma tal que queden aseguradas las prestaciones de dichos servicios, garantizando la comunicación aérea con aquellas áreas geográficas que justifiquen la antedicha calificación de servicio público. Es decir, que el Grupo Socialista solicitó que el Pleno del Congreso de los Diputados, el 23 de diciembre de 1996, declarase obligación de servicio público una serie de rutas, las que estimase el Gobierno, a efectos de dar cumplimiento a los contenidos del reglamento comunitario 2408, que lo posibilita, como han hecho los restantes 14 países de la Unión Europea, mientras que España no lo ha hecho. En consecuencia, las rutas Canarias-Península, Madrid-Palma de Mallorca, es decir, con los archipiélagos, o con Melilla desde Málaga no han sido declaradas rutas de interés público por el Estado español porque el Grupo Parlamentario Popular votó en contra de esta propuesta el 23 de diciembre de 1996. Está en el «Diario de Sesiones». Obviamente, no estoy produciendo ninguna deformación de la realidad.

En tercer lugar, señor Carreño, yo entiendo su papel y lo acepto respetuosamente. Usted se ve obligado a leer un documento que le mandan los servicios técnicos de la propia compañía Iberia para justificar las decisiones adoptadas, y de ahí todos los parámetros o los valores numéricos a los que usted hace referencia. Pero usted es un ciudadano normal, como yo y como todos los que aquí nos encontramos, y usuario de los medios de transporte y sabemos que los millones de usuarios —por nuestros aeropuertos circulan del orden de 120 millones de pasajeros al año— de pronto están sufriendo cancelaciones, como, vuelvo a insistir, está ocurriendo esta semana, y cancelaciones imprevistas y que no son por reparaciones o por averías, como usted decía. Yo he mencionado la anécdota de un usuario de la compañía Iberia conocido de esta Cámara, el diputado don Joaquín Almunia, y que comprobó cómo se canceló un vuelo sin aviso previo. Esto está ocurriendo. Luego nosotros tenemos la obligación de dar satisfacción a las peticiones que nos hacen los usuarios de la compañía de titularidad pública, que nos piden que las transmitamos al

Congreso de los Diputados para controlar esa acción de Gobierno.

En su intervención —acépteme que se lo diga, pero sin ánimo de polémica, aunque podemos tenerla en conversación en otro ámbito— usted mezcla muchos conceptos diferenciados. Este interviniente no es en modo alguno un experto en materia de política aeronáutica —soy un simple elector—, pero me basta con ver algunas de las manifestaciones que usted ha hecho para echarme las manos a la cabeza y decir ¡cómo mezcla el señor Carreño una cosa con otra! Por ejemplo, para rebatir una manifestación de este diputado sobre la franquicia privilegiada que el grupo Iberia le ha hecho a la compañía Air Nostrum —una compañía de ámbito regional— usted dice que también se lo ha hecho a Air Europa. No es cierto. Son cosas radicalmente distintas. Con Air Europa hay una situación de acuerdo de alquiler de aviones y tripulaciones en régimen de *wet-lease* que está recogido en la normativa aeronáutica aceptada por la OACI. Y la compañía Iberia tiene este mismo régimen de *wet-lease*, equivalente al alquiler de los 11 aviones de Air Europa con tripulaciones, con compañías como Air Atlanta o como Air Turist, o como lo tuvo en su momento con una compañía de la República de Qatar, la Qatar Airlines y otras. Pero la franquicia con Air Nostrum, que es una compañía privada, significa contenidos radicalmente distintos. Yo mantengo que hay una situación de privilegio excepcional que no se le ha querido dar a Líneas Aéreas Navarras, que lo demandaron, a Líneas Aéreas Guipuzcoanas o a otras compañías, que pasaron a una situación de quiebra.

En suma, en su intervención hay una serie de manifestaciones con las que discrepo, y por eso he solicitado la intervención, señor presidente. Mantenemos que, al margen de los valores numéricos y de los datos que da, nosotros estamos ejerciendo el derecho que tenemos y la obligación moral de representar a nuestros ciudadanos y hacer llegar al Gobierno que es necesario reponer la programación que el Gobierno había impuesto a la compañía Iberia y que ésta había presentado en el Ministerio.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, brevemente.

El señor **CARREÑO MARIBONA**: Sólo para decir que la declaración de obligación de servicio público por la cual se puede imponer a alguna compañía aérea la modificación de horarios y programación de vuelos no es competencia del Grupo Parlamentario Popular ni puede ser consecuencia de una votación o no de una iniciativa parlamentaria. Es una iniciativa y una competencia que corresponde al Gobierno de la nación que no ha estimado oportuno ejercerla. Es evidente que, aunque sea en actividades distintas, el ejemplo que he puesto de franquicia —es obvio que conozco lo que es franquicia, como conoce el señor Segura lo que es *wet-lease*; yo también lo conozco— se puede poner, y no son anécdotas, sino ejemplos de actividades en las que Iberia tiene que tomar la decisión, como consecuencia de las cuales sale favorecida una compañía en un sector determinado, en una actividad, y salen perjudicadas otras en ese mismo sector y en esa actividad.

SOLICITUD DE CREACIÓN DE SUBCOMISIÓN:

— **PARA EL ESTUDIO DE LA PROBLEMÁTICA EXISTENTE EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE AÉREO Y LAS MEDIDAS A ADOPTAR PARA ELIMINAR EL ACTUAL CAOS EXISTENTE EN EL REFERIDO SECTOR. FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 158/000049.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 4 del orden del día, pasamos a debatir el punto 5, que es una iniciativa del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida sobre la problemática existente en el sector del transporte aéreo.

Como no está presente el autor de la iniciativa ni ninguno de los miembros del grupo, la tenemos que dar por decaída.

— **EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN. (Número de expediente 121/000163.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, que se refiere al proyecto de ley de ordenación de la edificación.

Si les parece a SS.SS., vamos a interrumpir cinco minutos la sesión para llamar, porque así se lo hemos prometido, a distintos portavoces que tienen que defender enmiendas y que están en estos momentos en otras Comisiones. **(El señor Peralta Ortega pide la palabra.)**

Señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Pediría un favor al señor presidente, que al menos por parte del Grupo Mixto y Nueva Izquierda —no sé si el señor Chiquillo se encuentra en la misma situación— pudiéramos intervenir y dar por defendidas nuestras enmiendas para poder ir a otras Comisiones donde tenemos ocupaciones, sin perjuicio de que a continuación se interrumpiera la Comisión para que vinieran el resto de los portavoces.

El señor **PRESIDENTE**: Es una posición muy razonable porque es la misma que justifica mi petición de interrupción; por tanto, no me puedo negar.

Tienen ustedes la palabra, señor Chiquillo y señor Peralta —o al revés, como ustedes quieran— para la defensa de sus enmiendas a este punto del orden del día.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Le doy las gracias, señor presidente, por su benevolencia. Imagino que se hace una única intervención para dar por defendidas las diferentes enmiendas firmadas por el señor Saura y por mí.

Pretendemos que en este proyecto de ley se recojan una serie de medidas realmente encaminadas a conseguir lo que denominamos una edificación sostenible, mediante la promoción de ahorro de agua, de medidas de energía alternativa, etc. Nos parece que la edificación es un instrumento muy importante para conseguir mejorar la calidad de vida,

para mejorar lo que conocemos como valores ecológicos y medioambientales. Mediante nuestras enmiendas apostamos porque en este proyecto de ley se recojan menciones explícitas que hagan posible el desarrollo posterior de toda una serie de medidas que contribuyan realmente a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Chiquillo.

El señor **CHIQUELLO BARBER**: También intervengo muy brevemente para dar por defendidas las enmiendas que Unio Valenciana ha presentado al proyecto de ley de ordenación de la edificación, tanto en su literalidad como en la justificación, no sin antes argumentar que, como ha sido solicitado por algún consejo general de colegios oficiales, se solicite por parte de esta Comisión un informe-dictamen de este proyecto por el Tribunal de Defensa de la Competencia, porque pensamos que en algunos extremos se vulneran las competencias profesionales de un determinado colectivo profesional, se otorgan unas exclusividades a unos grupos profesionales en vez de fomentar la libre competencia para los capacitados para ello. Por eso queremos que, en virtud de la Ley del Tribunal de Defensa de la Competencia, esta Comisión solicite, antes de emitir el dictamen definitivo, un informe que valore todos los extremos contenidos en esa ley, algunos de los cuales no son valorados positivamente por algún consejo general de colegios oficiales de los colectivos afectados por esta ley. Con este punto damos por defendidas nuestras enmiendas y anunciamos que serán mantenidas para el debate plenario.

Por último, una pregunta que formulo a la Mesa: ¿Cómo es que el dictamen ya está hecho?

El señor **PRESIDENTE**: No señoría, lo que está hecho es el informe de la ponencia. El dictamen lo estamos elaborando con sus intervenciones.

El señor **CHIQUELLO BARBER**: Gracias, señor presidente, me había sorprendido. Como digo, mantenemos las enmiendas para el debate plenario y agradezco a la Presidencia su benevolencia para que pudiéramos intervenir ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Nos queda un requisito que cumpliremos inmediatamente después de reanudar la sesión, la ratificación de la ponencia designada, cuyo informe, efectivamente, ha visto el señor Chiquillo.

Interrumpimos por cinco minutos. **(Pausa.)**

— **RATIFICACIÓN DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY DE ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN. (Número de expediente 121/000163.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras diputadas, señores diputados, reanudamos la sesión. El siguiente punto del orden del día se refiere a la ratificación de la ponencia designada para informar el proyecto de ley de ordenación de la edificación.

Pregunto a las señoras y a los señores diputados si ratifican la ponencia. **(Asentimiento.)**

Queda ratificada.

— **EMITIR DICTAMEN, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY DE ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN. (Continuación) (Número de expediente 121/000163.)**

El señor **PRESIDENTE**: Siguiendo con la defensa de las enmiendas de los grupos, corresponde al Grupo Parlamentario de Coalición Canaria defender las suyas.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Intervengo con toda brevedad.

Mi grupo había presentado a este importantísimo proyecto de ley cuatro enmiendas, las números 81, 82, 83 y 84. Dado que en el trámite de ponencia fue aceptada la enmienda número 84 y está recogida en el texto del informe de la citada ponencia, no ha lugar a la misma. Por tanto, quedan vivas las enmiendas números 81, 82 y 83. Por congruencia con la enmienda número 84, de la enmienda número 83 se tendría que recoger también la segunda parte, la que se refiere al uso del plural, «idénticos criterios se seguirán...». Por tanto, quedaría para votación la segunda parte de la enmienda número 83, ya que mi grupo anuncia que vamos a retirar las enmiendas números 81, 82 y la primera parte de esta 83, porque hemos oído los argumentos que se esgrimieron en el trámite de ponencia, coincidimos con ellos, y mi grupo quiere recuperar el espíritu que está muy bien reflejado en la exposición de motivos del proyecto cuando, en el punto número 1, se refiere al objetivo prioritario de esta ley, que no es abrir ninguna guerra de competencias entre dignos y expertos colectivos profesionales del área de la arquitectura o de la ingeniería industrial, fundamentalmente, sino regular todo este proceso de la edificación en España y establecer, sobre todo, el área de responsabilidades de los distintos agentes que intervienen y aquellas garantías que el consumidor merece, porque lo que no se merece el consumidor es que tenga que ser, digamos, víctima de una guerra de competencias.

A nuestro entender, acertadamente, se propiciaron unas mesas de encuentro entre las profesiones de ingenieros y de arquitectos que llegaron a unos acuerdos de equilibrio y de moderación. Por tanto, nada debe perturbar esa concordia profesional ni generar agravios comparativos discriminatorios que pudieran perturbar el correcto ejercicio de garantías que trata de regular la ley, y deben ser las leyes que regulan las competencias de títulos universitarios las que se ocupen de esas otras cuestiones.

Por esa razón, señor presidente, y deseando mi grupo recuperar el acuerdo de las mesas interfacultativas que hubo en su momento y que de mutuo acuerdo redactaron el documento, entendemos que, cumpliéndose esos principios de garantía de competencia profesional, procede, como he dicho antes, retirar nuestras enmiendas números 81, 82 y la 83 en su primera parte. Por lo demás, mi grupo va a apoyar el texto final de este proyecto de ley, tanto en el trámite de Comisión como en los posteriores que procedan de acuerdo con los reglamentos de las Cámaras.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra doña Margarita Uría.

La señora **URÍA ECHEVARRÍA**: Señor presidente, señorías, cuando recibí por riguroso endoso de mi compañero el diputado y ponente José Juan González de Txabari —en este momento ausente— el encargo de intervenir en este trámite de este proyecto de ley recordé inmediatamente lo que en los textos legales, cuando yo era modesta estudiante, se decía al respecto al hablar de la responsabilidad decenal de arquitectos y constructores y nos remitía nada menos que a la Constitución de Graciano, donde se establece por primera vez la obligación de que hubiese una responsabilidad —en aquel caso se hablaba de quince años— desde la terminación de la obra, de modo que hubiese una cierta garantía frente a los vicios de las edificaciones. Queremos con esto decir que la preocupación que subyace en el proyecto de ley que hoy vamos a ver en trámite de Comisión es antigua y ha sido motivo de constante inquietud en todos los ordenamientos desde tiempos tan antiguos como el que he mencionado. Creemos que, desde entonces, en nuestro sistema existe la parca regulación del artículo 1.591 del Código Civil, en lo que hace referencia a la regulación *inter privatos*, pero que, además, se han extendido una multiplicidad de normativas, tanto procedentes del Estado como de las distintas comunidades autónomas en virtud de diferentes títulos competenciales, ya que en esta materia es indudable que, cuando hablamos de edificaciones, se habla también de urbanismo, de vivienda o de medio ambiente, e incluso existen normativas locales que hacen que esta materia deba abordarse también desde la perspectiva del absoluto respeto a los ámbitos competenciales que a unos y a otros corresponden. Creemos que era efectivamente una asignatura pendiente y con tal carácter emprendió la normativa el grupo al que corresponde y, por tanto, se unieron quienes sostenían la posibilidad de tramitación del texto, evitando su devolución, como fue solicitado en el trámite de enmiendas a la totalidad.

Tenemos presentada una serie de enmiendas, algunas de las cuales —tal y como figura en el informe de la ponencia— han sido ya aceptadas, entre ellas las señaladas con los números 22, 26, 28 y 30. Mi grupo también procedió a la retirada de otro número importante de enmiendas que hacían referencia a la distribución competencial entre profesiones. Este es quizá el asunto más polémico en los medios en relación con el campo de batalla en que se había convertido el texto de esta ley, sobre todo a la hora de distribuir competencias entre ingenieros y arquitectos. Creemos que esta es una asignatura eternamente pendiente en nuestro sistema. Tenemos una Ley de Colegios Profesionales que es preconstitucional, excepto en la salvaguarda de que su régimen deba ser democrático, añadido en el año 1979. En esta legislatura se han establecido unas pequeñas normas sobre liberalización del ejercicio profesional, pero nada más.

Nos encontramos, por tanto, señorías —y me parece bueno hacer un llamamiento a este respecto—, con que cada vez que se debate un texto de ley (en la Ley de Enjuiciamiento Civil lo estamos viendo con notarios y corredores o con la propia profesión de abogados), queremos traer a ella las competencias que incumben a cada una de las

profesiones. Hágase de una vez (este es un llamamiento a nosotros mismos como legisladores) una ley de colegios profesionales y tráigase a la Cámara la ley de profesiones tituladas. A mi grupo le parece bien el mantenimiento del *statu quo* de la normativa actual en cuanto a profesiones se refiere, y por eso retiró estas enmiendas al entender que el texto del proyecto es correcto en esta medida.

Otra gran asignatura pendiente del proyecto de ley es el punto de vista competencial respecto del cual mi grupo dista mucho de estar satisfecho. En primer lugar analizaré los textos de las enmiendas que nos quedan pendientes, las transacciones que respecto de algunas de ellas se nos han ofrecido por el grupo mayoritario y cuál es la postura que mi grupo sostiene. Mi grupo tiene todavía pendiente —por no haber sido ni retirada ni aceptada— la enmienda número 18, que desde el grupo mayoritario se nos rechaza; sin embargo, creemos que esta postura debería ser reconsiderada. La definición que en ella hacemos del artículo 2, apartado 1, no es un invento de este grupo ni un prurito intelectual: Está extraído de la jurisprudencia y creemos que es una definición reiteradísima, comprensiva de más aspectos que la que el propio texto legal contiene. Si no es aceptada ahora, la seguiremos manteniendo porque creo que el repaso de cualquiera de los tratados o de lo que el Tribunal Supremo ha venido entendiendo resulta más adecuado al texto que nosotros proponemos que al actualmente presente en la ley.

En cuanto a la enmienda número 20, no hacemos cuestión de su apartado 1, pero sí nos gustaría que fuese aceptada —y no tenemos noticia de que así vaya a ser— la supresión del inciso «ni público», puesto que no vemos por qué se excluyen de la regulación los edificios que sean públicos. Una cosa es que su contratación deba hacerse conforme a las normas de contratación pública, pero las normas en cuanto a la edificación creemos que sí les tienen que ser aplicadas. Repito que no hacemos causa del apartado 1, en el que proponíamos la inclusión del inciso también, puesto que nos parece menos importante —incluso puede tener razón el grupo mayoritario cuando nos explica sus razones—; sin embargo, sí nos parecería extraordinariamente importante la supresión del inciso «ni público», puesto que esta normativa, en cuanto a edificación se refiere, sí debe ser aplicable a los edificios públicos, cualquiera que sea luego su sistema de contratación.

La enmienda número 21 está retirada, la número 22 ha sido aceptada y respecto de la número 23 se nos ofrece una transacción que nos parece bien, pero no del todo. De momento, mi grupo se reserva su aceptación porque creemos que la oferta que se hace desde el grupo mayoritario —desde el propio Gobierno, supongo— precisa con mayor claridad que el texto del proyecto la exigencia de proyecto respecto de las obras contenidas en el apartado 2 del artículo 2, pero no así respecto de las contenidas en el apartado 1 del propio artículo 2. No se nos ha explicado suficientemente por qué respecto de las obras contenidas en este apartado no existe la exigencia de proyecto, como la enmienda que presentaba el Grupo Vasco pretendía.

La enmienda número 24 la sostendremos, puesto que en el texto del proyecto se señala el plazo de treinta días para la recepción de las obras. Nos parece que es el plazo que existe en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y que puede ser adecuado para una contratación

pública, pero, salvo que el Ministerio disponga de estudios que nosotros no conocemos, nos parece que el plazo de treinta días contenido en el proyecto es absolutamente escaso. No hay obra que se reciba en treinta días y nos parecía más atinente a la realidad de lo que suele ocurrir señalar un plazo de sesenta días. Por tanto, también mantenemos esta enmienda.

La enmienda número 25 figura ya como retirada, la 26 como aceptada, la 27 como retirada, la 28 como aceptada y respecto de la número 29 nos mantenemos en nuestra postura. La sostenemos y la sostendremos porque nos parece que es absolutamente importante y uno de los aspectos nucleares de esta ley, que a la hora de regularse la responsabilidad se diga desde cuándo empieza a computar ese plazo de responsabilidad. El tenor de la ley en el artículo 17, inciso final del apartado 1, hace referencia a la recepción de las obras. Todos sabemos que hay obras que se reciben antes de que se hayan concluido y nos parece que es mucho más adecuado y más garantista de aquel que se va a ver obligado a ejercitar las acciones de responsabilidad el que sea en el momento de conclusión y entrega de la obra o construcción a la propiedad. Creemos que ésta debe ser la fecha *a quo* y nos parece que es una garantía de equidad y de justicia, si realmente se quiere cumplir la finalidad que el proyecto pretende, que es garantizar a quienes reciben o compran edificaciones, que el momento real sea el de la conclusión y entrega de la obra, no el de la recepción, que en muchos casos es un trámite administrativo, que es previo a este momento que nosotros consideramos más adecuado.

La enmienda número 30 figura como aceptada. Las enmiendas 31 y 32 las retiro en este trámite, puesto que las razones que me han sido esgrimidas por el portavoz del grupo mayoritario (supongo que las expondrá también en público) en privado me han convencido de que el texto del proyecto es más adecuado a la garantía que se pretende que lo que el propio Grupo Vasco introducía como enmienda.

La enmienda número 33 la mantenemos y la mantendremos, puesto que sí creemos que es absolutamente necesario que se mantenga en el texto de la ley la expresa mención a la derogación del artículo 1.591 del Código Civil. Se nos dice que el artículo 1.591 del Código Civil tiene virtualidades distintas que lo que este texto pretende regular, y creemos que no es así. El texto de esta ley sustituye *in integrum* al apartado 1 del artículo 1.591, y, respecto al apartado 2, según numerosísima jurisprudencia, no tiene nada que ver con lo contenido en el apartado 1, sino que es subsumido en otras normativas actualmente existentes. El mantenerlo en el Código Civil sólo introduce confusión. Si queremos una normativa sobre garantías de la edificación, ya está en el texto que pretendemos aprobar, y mi grupo sostiene que la seguridad jurídica exige la desaparición de este precepto, artículo 1.591.

La enmienda más sustancial (no digo que no lo sean las anteriores de las que mi grupo sostiene) es la número 34, en relación con la defensa de las competencias propias de las comunidades autónomas. Se nos ofrece —lo adelanto—, a nosotros y a otros grupos que también tenían enmiendas en este sentido, enmiendas de tipo competencial, una redacción transaccional que no nos satisface en absoluto, porque decir que lo que se vaya a regular en esta ley es sin perjuicio de las competencias contenidas en los estatutos de las comu-

nidades autónomas, nos parece, con todo el respeto al ponente del Grupo Popular, y por supuesto también al Ministerio que la propone, una broma, es decir, sólo faltaba que una ley ordinaria, aprobada en esta Cámara, fuese a serlo sin respeto a lo aprobado en los estatutos de autonomía, que son leyes orgánicas de tramitación distinta y especial y que plasman la querencia constitucional de asunción de competencias por las comunidades autónomas.

Creemos que puesto que esta ley es compleja, puesto que en una parte desarrolla derecho civil y en otra, aunque incide en aspectos administrativos, desarrolla el artículo 149.1.1, en lo que son condiciones de igualdad de todos los ciudadanos en el ejercicio de los derechos, debe quedar claro que se reconoce que es posible la entrada de las comunidades autónomas en la normativa.

La enmienda número 34, presentada por el Grupo Vasco, dice: «Las administraciones públicas ejercerán sus potestades de ordenación y control del proceso de la edificación, de conformidad con lo dispuesto en las normativas sectoriales específicas aplicables». Esto es, se dice qué competencias concretas: Potestades de ordenación y control del proceso de edificación. Después, con posterioridad y en referencia al llamado código técnico de edificación, se dice: «Asimismo, las normas técnicas a las que se refiere la disposición final segunda de esta ley se entenderán sin perjuicio de las normas administrativas sectoriales que incidan igualmente sobre los requisitos básicos de funcionalidad, seguridad y habitabilidad previstos en el artículo 3.»

Es decir, es necesario precisar respecto de qué estamos haciendo llamamiento al respeto de las competencias propias, que no lo son sólo de las comunidades autónomas, puesto que perfectamente puede existir una ordenanza de edificación municipal. Creemos que el texto que ofrece el partido mayoritario, que ofrece el Gobierno, no es garantía de la salvaguarda de las competencias propias y que ni siquiera aporta claridad al sistema de distribución de competencias que pretende contenerse en el texto de esta ley.

Por tanto, mi grupo mantendrá esta enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas presentadas a este proyecto de ley, por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nuestro grupo parlamentario ha presentado 17 enmiendas a este proyecto de ley, que paso a defender a continuación.

En primer lugar, hay un grupo de enmiendas que afecta al tan polémico tema de las atribuciones a los distintos sectores profesionales que intervienen en el proceso de la edificación, que ha dado lugar a un amplísimo debate, no sólo político en esta Cámara, sino también fuera de ella, un debate entre los distintos colegios, un debate incluso social.

Obviamente, siempre hemos querido subrayar desde este grupo parlamentario que el clarificar la cuestión de las atribuciones profesionales no era el objeto ni la justificación principal de este proyecto de ley, que tiene como intención primera dotar a los compradores de viviendas de unas mayores y mejores garantías frente a quienes intervienen en el proceso de la edificación y fundamentalmente frente al constructor y promotor. Pero hemos pensado siempre, y en ese

sentido hemos coincidido con el Gobierno, que no se podía desaprovechar una ley como ésta para poner un cierto orden a la cuestión de las competencias profesionales, a la cuestión de las atribuciones, entre otros motivos porque así lo mandaba la misma ley de atribuciones de 1986, y esta Cámara en distintos trámites parlamentarios (y recuerdo específicamente el informe de la ponencia que se constituyó ya hace unos años para analizar la problemática de las transacciones inmobiliarias de las zonas turísticas), hizo un especial hincapié en la necesidad de aprobar una norma que regulara las atribuciones de los distintos colegios y distintos profesionales que intervenían en el proceso de la edificación.

Llegado a este punto, al momento en el cual se opta ya por la inclusión en el proyecto de ley de esta cuestión, surge la polémica que todas SS.SS. conocen y que hemos vivido los ponentes del proyecto de ley con una cierta intensidad; enfrentamiento básicamente entre dos colectivos profesionales cuyas posiciones parecía que no tenían punto de encuentro.

Con la intención (y les aseguro que con toda la buena intención, porque creíamos sinceramente que las posiciones no estaban tan alejadas) de ponernos de acuerdo, este grupo parlamentario y el diputado que tiene el uso de la palabra a finales del mes de abril convocó una reunión en su despacho con todos los intervinientes para ver si conseguía aquello que nadie había conseguido, sinceramente porque creía que estábamos mucho más próximos al acuerdo de lo que pensábamos. Esta reunión se celebró y, francamente, fue bien, porque todos los participantes en ella, después de una ardua labor de intento de aproximación de posiciones, de cesión por ambas partes y de clarificación del texto, redactaron cinco enmiendas que parecía que eran aceptadas por todo el mundo.

Luego de esta reunión hubo quien manifestó que el acuerdo que inicialmente había expresado no era tal acuerdo, porque su colectivo de una forma más amplia no estaba conforme con él. En todo caso, señor presidente, creo que hemos hecho lo posible y lo imposible para intentar fraguar ese acuerdo, y que las enmiendas que presenta nuestro grupo parlamentario y que otros grupos también han presentado y que no dudo que van a recoger una aceptación importante de los miembros de esta Comisión, ponen de manifiesto las ganas de intentar que no hubiera nadie que se sintiera perdedor ni vencedor después del trámite de este proyecto de ley y que todo el mundo viera respetadas aquellas atribuciones que antes del proyecto entendía que legalmente le correspondían.

En ese sentido haré una referencia muy somera a estas enmiendas, que creo que son sobradamente conocidas porque se ha hablado mucho de ellas, y, repito, he visto que otros grupos parlamentarios se han hecho también eco de ellas. En todo caso, en el artículo 2, se establece las competencias profesionales o, mejor dicho, se delimita los distintos grupos que sirvan para asignar luego las competencias a los colectivos profesionales afectados, sean arquitectos, ingenieros, arquitectos técnicos o ingenieros técnicos. La primera de estas enmiendas es la 143. Conviene recordar que el apartado a) es el que sirve posteriormente para atribuir los proyectos que ahí se definen a los arquitectos y el apartado b) sirve para atribuir indistintamente los proyectos que allí se definen a ingenieros, ingenieros técnicos o arqui-

tectos. Pues bien, el apartado c), que es el cajón de sastre, con la enmienda que proponemos deja más claro que en el texto inicial del Gobierno que los apartados a) y b) tienen carácter literal. Por tanto, todo aquello que no está definido en esos dos caería dentro de la órbita del apartado c), dejando abierto el proyecto tanto a arquitectos como a arquitectos técnicos, ingenieros o ingenieros técnicos. Otras enmiendas aclaran la titularidad del proyectista sobre los proyectos parciales, lo que tampoco quedaba suficientemente claro, a nuestro entender, en el proyecto de ley inicial. Otras enmiendas clarifican las intervenciones complementarias, como preceptivas en muchos casos, cuando así lo establezca alguna ley. Me refiero a proyectos complementarios al proyecto principal, que, como sabe todo el mundo, son habituales dentro de cualquier edificación. Además, establece la obligatoriedad de estas intervenciones y su carácter preceptivo cuando así lo exija cualquier normativa específica.

Hemos presentado otras enmiendas dentro de este ámbito de atribuciones profesionales. Me quiero referir sólo a una, que es la 153, que hace referencia a la figura del coordinador de seguridad y de salud en obras de edificación. La enmienda determina que, tanto en la elaboración del proyecto como en la ejecución de la obra, quienes deberán desempeñar esta función de coordinador de seguridad y de salud en obras de edificación serán arquitectos, arquitectos técnicos, ingenieros o ingenieros técnicos, de acuerdo con sus competencias y especialidades. El sentido de esta enmienda no es otro que intentar corregir una situación que se podría dar en la práctica, como es que esas funciones las ejerzan profesionales que no tengan una capacitación técnica específica.

Otro grupo de enmiendas pretenden mejorar la ley en aspectos diversos, yo diría distintos de aquellos que constituyen el núcleo central de la ley, como son dotar de un régimen de garantías importantes a los compradores de una vivienda. En este grupo de enmiendas encontramos la 145 que establece la obligatoriedad de que en las licencias de obras se hagan constar los nombres de los intervinientes en el proceso de edificación, de los promotores, técnicos y constructores. Entendemos que con ello, dando mejor información al consumidor y al usuario del edificio, se le está dotando de unas mayores garantías para posteriores reclamaciones según lo que se establece más adelante en el propio proyecto de ley.

La enmienda 149 pretende exigir una cierta capacitación profesional al constructor. Es una capacitación que no definimos más allá, porque entendemos que tampoco es éste, el proyecto de ley, el ámbito donde debe de realizarse. Pero el constructor, como interviniente principal dentro del proceso de terminación de un edificio, no puede ser una persona a la cual no se le exija ningún tipo de capacitación, de conocimientos, ni siquiera estar inscrito en un registro, con independencia de lo que sucede cuando se contrata con las administraciones públicas. Por ello, nuestra enmienda propone que el constructor esté obligado a tener la titulación o capacitación profesional que le habilite para el cumplimiento de las condiciones exigibles para actuar precisamente como constructor. Esta enmienda la completamos con la 159, que habilita a las comunidades autónomas con competencias en materia de vivienda para poder concretar la exigencia de este nuevo artículo 11.2.a) bis, que corresponde a la enmienda 149, es una concreción que puede ser

variable pero que, por ejemplo, podría pasar por la inscripción en un registro obligatorio.

Por último, dentro de este conjunto de enmiendas de tipo técnico, la enmienda 150 de alguna forma introduce la figura del instalador dentro del proyecto de ley. Los instaladores de productos o partes o elementos de la edificación son intervinientes básicos en el proceso edificatorio. Yo diría que cada día están cobrando más importancia con la tendencia del constructor o del promotor, principalmente del constructor, a subcontratar partes de la edificación con otros técnicos y, por tanto, debe de hacerse expresa mención de estos profesionales dentro del proyecto de ley, que es lo que pretende nuestra enmienda 150.

Otro grupo de enmiendas son aquellas que intentan dotar de mejores garantías a los usuarios, a los compradores de una vivienda terminada. En ese sentido hemos presentado cuatro enmiendas que intentan mejorar o clarificar el texto del proyecto de ley. Una primera es la 154, que hace referencia al artículo 17.1, apartado a), que es el precepto que sirve de referencia para arbitrar a continuación todo el sistema de garantías. Proponemos suprimir concretamente la frase: Tengan su origen, porque entendemos que ello de alguna forma condiciona la exigencia de responsabilidades que se realiza a continuación en otros preceptos de este mismo capítulo IV del proyecto de ley que se refiere a responsabilidades y garantías.

La segunda enmienda, la 155, también relativa a este artículo 17.1, apartado b), a su vez hace referencia a la exigencia o el plazo de tres años para poder exigir responsabilidades por los daños materiales causados en el edificio por vicios o defectos de los elementos constructivos o de las instalaciones que ocasionen el incumplimiento de los requisitos básicos de habitabilidad. Proponemos suprimir la palabra básicos, toda vez que la normativa reguladora de los aspectos relativos a la habitabilidad de las viviendas puede establecer diferentes denominaciones, por ejemplo básico, pero en otros casos se utiliza la palabra mínimo, y podría llevar a confusión.

La tercera de estas enmiendas es la número 156, también referida al artículo 17. En este caso proponemos adicionar al final un nuevo apartado 9 para reforzar las garantías del proyecto de ley en el siguiente sentido. Nos parece que el momento inicial a partir del cual empiezan a contar los plazos de diez, tres o un año para que quien se crea perjudicado por la mala terminación de la obra, por su mala ejecución, pueda reclamar al responsable, en este caso el promotor, según el proyecto de ley, debe ser la fecha de recepción de la obra. Ello plantea un problema de difícil solución, y es lo que puede suceder en aquellas viviendas que se vendan después de permanecer un cierto tiempo en manos del promotor que, por las razones que sea, principalmente de mercado, no las ha podido vender con anterioridad. Esto puede llevarnos —y lleva en la práctica— a que el comprador de la vivienda se encuentre con unos plazos notablemente disminuidos porque una parte del plazo de garantía ya ha ido corriendo mientras la vivienda estaba en manos del promotor. Para intentar corregir en parte este defecto proponemos una enmienda que, a su vez, supone una remisión a otras normas básicamente civiles que ya existen en nuestro ordenamiento.

Por último, la enmienda 157 se refiere al apartado 9 del artículo 19 y propone suprimir su epígrafe i), cuyo texto en el proyecto tiene por objeto la exclusión del régimen de garantías en determinados casos. Concretamente la letra i) excluye de las garantías los siniestros que tengan su origen en reservas recogidas en el acta de recepción. Nosotros creemos que esto puede crear serios problemas, ya que el simple hecho de la existencia de una reserva por parte de los intervinientes excluye totalmente del régimen de garantías el defecto o el daño que se pueda producir; ello, obviamente, redundaría en perjuicio del consumidor. Por tanto, proponemos la supresión de esta letra i).

Por último, señor presidente —voy terminando—, tenemos tres enmiendas que afectan al régimen de distribución de competencias entre el Estado y las comunidades autónomas. A una de ellas se ha hecho referencia, la 159, que es la que abre la puerta para que las comunidades autónomas puedan regular el sistema de exigencia de capacitación profesional a los constructores. Las otras dos que hemos planteado son la 158 y la 160. En cuanto a la 158, que es la que se refiere a su vez al régimen sancionador, también clarificamos la competencia de las comunidades autónomas en aquello que les sea propio y, por tanto, que en esos ámbitos se pueda dictar normativa propia. En cuanto a la 160, se refiere al código técnico de la edificación. En ese sentido nuestro Grupo Parlamentario establece la salvedad de que la competencia que ahí se reconoce al Gobierno para dictar normas de técnica edificatoria siempre se entenderá sin perjuicio de las competencias que tienen las comunidades autónomas en materia de vivienda y edificación.

Eso es todo, señor presidente. Nada más. Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tiene presentadas varias enmiendas, algunas de las cuales han sido aceptadas por la ponencia; las otras siguen vivas, en términos coloquiales.

¿Algún grupo desea hacer uso de la palabra para pedir que se mantengan para su defensa en Pleno. (**Pausa**.)

El señor **MORLÁN GRACIA**: Ante la inasistencia del portavoz de Izquierda Unida solicito que las enmiendas de este grupo queden vivas para ser votadas en la Comisión y después se puedan debatir en el Pleno.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Morlán. Así se hará.

Para la defensa de las enmiendas presentadas a este proyecto de ley por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: El Grupo Socialista, que presentó una enmienda a la totalidad al texto del Gobierno del proyecto de ley de ordenación de la edificación, formula en estos momentos una serie de enmiendas parciales que tienen que ver, como es lógico, con la estructura fundamental de esa enmienda de totalidad, porque indudablemente la concepción que tenemos nosotros de cuál tiene que ser una ley de ordenación de la edificación es bastante diferente de la planteada por el Gobierno a través de este proyecto de ley.

Esta ley de ordenación de la edificación —otros portavoces lo han indicado en este debate—, se ha centrado a nivel mediático, a nivel público en una disputa competencial entre profesionales de la construcción, como pueden ser los arquitectos, los arquitectos técnicos, los ingenieros industriales e ingenieros técnicos industriales. Creemos que éste no era el fin de esta ley; no puede ser que una ley de estas características sirva para confrontar profesionales que después han de llevar a cabo una labor conjunta, unida en el desarrollo de un proyecto de edificación. Por ello, nosotros siempre hemos intentado buscar fórmulas de entendimiento, de acuerdo, que no se han podido producir. El Gobierno tenía que haber aceptado que esta ley no se tramitara hasta que eso no se produjera. Las fórmulas que se han planteado no cierran el problema; por mucho que se diga lo contrario por parte de otros portavoces, me da la impresión de que sigue viva esa disputa competencial entre unas profesiones y otras y que esta ley no va a ayudar a cerrarla. No obstante, quedan suficientes trámites para poder buscar alternativas que permitan obviar estas dificultades que surgen en el proceso de ordenación de la edificación.

Nosotros entendemos que esta ley de ordenación de la edificación tiene que —así lo planteamos en nuestra primera enmienda y fundamental al objeto de la ley, al artículo 1— abarcar y contemplar todo lo que es el proceso de ordenación de la edificación, desde el momento en que hay un promotor, hay una persona, una sociedad, que tiene la idea de construir un edificio de cualquier tipo, hasta el momento en que ese edificio, por las circunstancias que sean, al transcurrir el tiempo (quince, veinte, cincuenta años o el que sea) haya que demolerlo. Es decir, no puede ser que el proceso de la edificación no contemple actuaciones que afectan al proceso constructivo o al desarrollo de esa edificación. No contemplar en este proyecto de ley todos esos apartados no nos parece la fórmula más adecuada para la ordenación correcta y seria de la edificación con toda la dinámica de construcción que existe. Nosotros pensamos que la ordenación de la edificación tiene que ser un proceso en el que se incluyan aspectos básicos de la edificación, contemplando la definición del propio objeto, tal y como hacemos en la enmienda número 85, y en el que se aborden aspectos relacionados con la seguridad laboral, con la protección del medio ambiente, con la calidad de la edificación, con los derechos de los usuarios —que fueron aspectos fundamentales en nuestra enmienda de devolución—, con la conservación del patrimonio inmobiliario o con la protección del medio urbano. Al obviar en esta regulación todos estos aspectos se está dejando de lado aspectos fundamentales relativos a la estructura y la calidad de un edificio en el conjunto urbano.

Nosotros también contemplamos los aspectos básicos relacionados con la seguridad estructural, con la habitabilidad, con la seguridad en el terreno y recogiendo sus condiciones geotécnicas. Es decir, con las enmiendas que presentamos a estos apartados intentamos completar de la mejor manera posible y a nuestro buen criterio qué aspectos hay que definir en la seguridad estructural, qué aspectos tienen que estar articulados dentro de lo que son las condiciones de habitabilidad de los edificios y, por supuesto, uno fundamental —es cierto que en alguna enmienda transaccional o en alguna otra el Grupo Popular se ha aceptado,

pero entendemos que tiene que estar regulado de una manera pormenorizada—, las condiciones geotécnicas del terreno. Da la impresión de que el Grupo Popular en este proyecto de ley lo único que establece son unas condiciones genéricas, un tratamiento muy superficial de lo que ha de ser el proceso de ordenación de la edificación, y quiere dejar a un desarrollo reglamentario o al que trae consigo el funcionamiento de la construcción el cumplimiento de una serie de condiciones que desde nuestro punto de vista tienen que estar contempladas en un proyecto de ley o en una ley y no en un reglamento. En esto hay una diferencia de apreciación entre el Grupo Popular y nosotros, ya que pensamos que determinados aspectos de la edificación tienen que estar perfectamente pormenorizados, y los fundamentales son los que he comentado hace un momento de seguridad estructural, habitabilidad y seguridad en el terreno.

Tras referirme al primer objeto y al segundo de la seguridad estructural y la habitabilidad, en un tercer punto, pretenderíamos que el convenio de Naciones Unidas sobre el cambio climático sea cumplido, y por ello planteamos que se pida el certificado energético medioambiental. Por parte de nuestro Gobierno existe una serie de compromisos de carácter internacional que se articulan a través de convenios que no son una mera firma de un documento bonito, en el que todos ponemos nuestra buena voluntad pero poco interés en cumplirlo. Si hay un convenio de estas características, en el que se plantea que toda edificación ha de tener un certificado en el que se acredite las condiciones energéticas o ambientales de un edificio, las consecuencias que puede tener en el medio ambiente han de estar perfectamente contempladas. No sé por qué razón esto no está perfectamente reflejado en una ley de ordenación de la edificación, que tiene mucho que ver con el entorno ambiental de las ciudades, de nuestros núcleos, y en una ley en la que este certificado energético es un aspecto fundamental; por lo menos, el usuario entenderá en todo momento que las condiciones de habitabilidad de esa vivienda o de ese edificio, cualquiera que sea su uso, le permite obviar consecuencias negativas que pueden darse en un momento determinado. Por ello, no entendemos que no se contemplen este tipo de normas. Nos gustaría que el Grupo Popular reconsiderara su negativa y aceptara la plasmación de este convenio de Naciones Unidas sobre el cambio climático en la futura ley de ordenación de la edificación a través de la exigencia de este certificado energético y ambiental.

Nos parece que la documentación mínima del proyecto no responde a lo que deben ser los derechos de los usuarios. En el proyecto, efectivamente, se recogen una serie de aspectos, los genéricos, los que la tradición ha venido marcando en el desarrollo de nuestro país, pero hay otros que recoge esa enmienda —que no voy a pasar a leer porque la conocen SS.SS.—, que definen con mayor nitidez el contenido del proyecto. Los usuarios, cuando van a adquirir este tipo de construcciones y ven el proyecto —muchos no lo ven, pero tienen perfecto derecho a observarlo con detenimiento—, pueden encontrarse las características y condiciones de un proyecto de un edificio donde van a realizar su vida, su trabajo o su actividad de ocio, cultural o deportiva. El hecho de pormenorizar estas condiciones garantiza al constructor, al promotor o a la institución que toma la iniciativa sobre este proyecto que los usuarios lo conocen y

no hay ningún resquicio especial a cualquier tipo de reclamación, porque el proyecto adolezca de algunos defectos o de algunos incumplimientos. Por tanto, el que este tipo de normas sean lo más pormenorizadas posible es una garantía para unos y otros, para los que promueven y construyen y para los propios usuarios. Por ello, el que esa documentación mínima se cumplimente es una fórmula bastante adecuada para que los usuarios sean conocedores del proyecto en el momento de su adquisición.

La enmienda número 100 completa los requisitos para llevar a cabo la recepción o el rechazo de las obras. La recepción de obra o el rechazo de lo que se ha hecho porque no se está de acuerdo con el proyecto es un momento importante en el proceso de construcción, porque, al fin y al cabo, indica el punto de referencia en el que han de estar basadas las posibles reclamaciones que se produzcan como consecuencia del cumplimiento o incumplimiento de los contenidos de ese proyecto; todo está concatenado. Si el proyecto está perfectamente pormenorizado y hay un cumplimiento y un seguimiento de la obra, en el momento de la recepción, cuando se diga el sí o el no a lo que se ha hecho, hace falta que exista, por parte de la norma que lo regula, una perfecta definición de en qué consiste el rechazo, qué circunstancias han de darse para que ese rechazo desaparezca, para que se enmienden los errores que se han cometido y, como es lógico, el momento en que esa recepción de obra adquiere las condiciones suficientes para que no haya ninguna dificultad posterior respecto a posibles reclamaciones.

En nuestras enmiendas números 103, 108, 111, 112 y 113 hacemos referencia a la necesidad de determinar más adecuadamente las obligaciones del promotor, del constructor, del director de obra y del director de la ejecución de la obra, haciendo especial hincapié en incluir entre las mismas todo lo concerniente a la seguridad y salud laboral, a pesar de que esté recogido por otra norma, como se nos ha dicho ya en algunas ocasiones. Existen trasposiciones de directivas europeas que no tienen rango de ley, sino de real decreto, que ya regulan estos aspectos; lo que aquí se pretende regular está perfectamente contemplado en esas normas. Indudablemente, el contemplarlas o el regularlas en la ley de ordenación de la edificación, como uno de los aspectos importantes a destacar en la misma, no creo que sea óbice para que sean incluidas en otro sitio. Aquí lo que se hace es darles un rango de ley que define y perfila perfectamente qué es lo que tiene que hacer cada uno de los agentes de la edificación en el desarrollo de un proceso constructivo. El hecho de pormenorizar esas competencias supone una garantía para que cada quién sepa cuáles son sus responsabilidades a la hora de plantear la reivindicación por alguno de los usuarios. Lo que hace es delimitar competencias, funciones, responsabilidades y, por tanto, posibilitar que exista una mayor garantía en ese proceso constructivo.

La enmienda número 114 hace referencia a la subcontratación, recogiendo los derechos y deberes de los subcontratistas como agentes de la edificación. En este punto no entiendo cómo, dado lo avanzados que nos encontramos en este proceso, no se acepta en la subcontratación en nuestro país que tenga un tratamiento mejor que el actual en el conjunto de las normas que está elaborando el Gobierno. Me refiero a que tanto en la Ley de contratos de las administraciones públicas como en ésta no se reconoce

o no se quiere reconocer a los subcontratistas sus derechos ni su participación en todo el proceso constructivo. Podemos hablar de instaladores —Convergència i Unió ha planteado alguna enmienda en esa dirección—, pero, al fin y al cabo, ellos no dejan de ser subcontratistas, agentes en un proceso de ordenación de la edificación del que forman parte, por tanto no dejan de ser aquellos gremios, aquellas sociedades, aquellas empresas, aquellas personas que están llevando a cabo el desarrollo de unas funciones en ese proceso. Todos han de tener perfectamente definidos cuáles son sus derechos en cuanto a percepción de cobros o de cuantías, como pretendemos hacer en la Ley de contratos de las administraciones públicas —al final no creo que se recoja en función de nuestras intenciones, aunque me imagino que algún paso acabará dándose—. Deseamos que aquí también se haga constar, a efectos de responsabilidad en todo el proceso, cuáles son sus obligaciones. Como decía en algunas ocasiones al señor Ortiz, no se trata de una cuestión ideológica, porque en este tema estamos hablando de la mejor manera de ordenar el funcionamiento de un proceso constructivo en el que las personas que intervienen en él han de tener perfectamente definidas cuáles son sus competencias, sus obligaciones y sus atribuciones y funciones. Este sector de la subcontratación adquiere cada vez mayor importancia y el que no se haya contemplado no nos parece la fórmula más adecuada de hacer frente a los aspectos de este proceso.

La enmienda número 115 recoge la necesidad de que existan unos coordinadores de seguridad y salud laboral en el proceso de realización de la edificación con la finalidad, entre otros aspectos, de intentar evitar la alta siniestralidad que existe en el sector de la construcción. La fórmula que propone Convergència i Unió no nos parece mal, que sea cualquiera de los técnicos superiores o medios que están desarrollando sus atribuciones y sus competencias en la construcción —vamos a votar a favor de ella—. Aunque no sea esa figura sino otra, tiene que haber un responsable que haga frente a todos aquellos aspectos que tienen que ver con la seguridad y con la salud laboral.

La enmienda número 117 hace referencia a los derechos y deberes de los propietarios y usuarios. Aunque es verdad que por parte del Grupo Popular se ha aceptado que los usuarios de la edificación tengan la posibilidad de tener en sus manos un libro de la edificación en el que se contemplen los aspectos más fundamentales de la construcción que se ha llevado a cabo, es cierto que existen derechos y deberes. No estamos hablando únicamente de los derechos del usuario sino de los deberes para la conservación y mantenimiento de esa edificación, que debieran de ser contemplados en esta norma.

En el capítulo IV, responsabilidades y garantías, creemos conveniente introducir, a través de la enmienda número 118, un principio general de régimen jurídico de las responsabilidades y garantías que establece la ley, así como, con la enmienda número 119, la posibilidad de exigir responsabilidades administrativas.

El hecho de recoger este principio general, —se nos puede decir que ya está reflejado en otras normas, lo que significa que estamos abundando en algo que ya existe— no creo que sea una barbaridad, en absoluto; se trata más bien de asentarlo en una norma que abarca muchos cometi-

dos, a pesar de que esté muy sectorializada, puesto que afecta funciones, trabajos y responsabilidades de muchos gremios, de muchos sectores, de muchos profesionales de la construcción. Queremos que este principio general se plantee como un principio a contemplar por todo aquel que lea la norma. Nosotros pensamos, señor presidente, señorías, que las normas, por mucho que repitan determinados principios, no hacen sino ratificar y dar a conocer con mayor exactitud la existencia de los mismos para que nadie los olvide. A pesar de que el Código Civil establece la norma general de que el desconocimiento de la ley no implica su incumplimiento, en este caso concreto colaboramos para que esa norma se cumpla y para que indudablemente este tipo de principios se puedan regular en esta clase de leyes de carácter tan general, como lo es la Ley de ordenación de la edificación.

Haciendo referencia a algunas de las transacciones que se nos han ofrecido por parte del Grupo Popular, no aceptamos la transaccional a la enmienda 122, puesto que seguimos defendiendo que las acciones para exigir responsabilidades por daños materiales como consecuencia de errores o de vicios en la construcción se deben realizar en el momento en que sean conocidas por los usuarios. A pesar de que la figura que nos plantea el Grupo Popular, diciendo: Desde que se manifiesten (entre comillas), pudiera suponer un avance, a nosotros nos produce aún mayor inseguridad, porque eso de la manifestación es un punto de referencia algo oscuro y vago, que en la interpretación jurisprudencial que después se haga puede dar pie a muchísimas tensiones y reclamaciones judiciales que no sé si serían muy oportunas. Frente al propio texto de la ley está el hecho de hacer referencia al momento en que sean conocidas, explicitando qué condiciones ha de tener ese conocimiento, ya que entendemos que sería una fórmula más exacta para que estas exigencias de responsabilidades se pudieran plantear.

Introducimos una serie de mejoras técnicas en el artículo 119, planteando en nuestra enmienda número 130 la supresión de la franquicia del 1 por ciento. Pensamos en el establecimiento de una franquicia, a pesar de que las compañías de seguros pongan el grito en el cielo y nos digan que no están de acuerdo con que exista la franquicia porque hay gastos y daños que se producen en las construcciones. Para evitar reclamaciones y juicios ante los tribunales, debería estar contemplado el 1 por ciento de la franquicia. Curiosamente es este tipo de daño el que normalmente se produce en un edificio. A pesar de que esto puede suponer algún tipo de encarecimiento en la propia construcción añadimos en una de nuestras enmiendas, de forma adicional, la posibilidad de que por parte del Estado exista algún tipo de atención de carácter financiero y tributario a las pequeñas y medianas empresas, para hacer frente al encarecimiento que pueda suponer tanto la franquicia como otro tipo de mejoras que introducimos en los aspectos de la seguridad y de la garantía, de la responsabilidad frente a los daños que se produzcan en la vivienda.

En la enmienda 133 —voy acabando ya, señor presidente— pretendemos que exista un plan de implantación obligatorio de la energía solar en edificios públicos y en viviendas objeto de ayudas. Vuelvo un poco al principio de mi intervención, cuando he hablado de que los aspectos medioambientales también deben ser contemplados en una

ley que va a afectar a un conjunto de actividades, que se desarrollan en una sociedad que poco a poco va profundizando en la conciencia ambiental y que está intentando buscar por todos los medios energías alternativas que hagan frente a las necesidades que se produzcan en algunos sectores de la edificación.

El hecho de hacer referencia a un plan sin fijar fechas, sin especificar en cuántos años se puede producir esa implantación, solicitando sólo que exista un plan y que se lleve a cabo en edificios públicos y en viviendas con ayudas oficiales, es decir, cuando la Administración es la que está facilitando la adquisición de esa vivienda, no es ningún desvarío ni ningún despropósito, sino, muy al contrario, fomentar una conciencia ambiental acerca de la energía solar, de la misma forma que se está produciendo en otros sitios con la energía eólica. Nos damos más cuenta conforme viajamos por nuestras carreteras de que los molinos de viento energéticos se están implantando por todas partes, porque son unos instrumentos muy adecuados para ir haciendo frente a las necesidades de energía que van surgiendo en nuestra sociedad. Entendemos que es una enmienda adecuada, correcta y muy en consonancia con los nuevos pasos que está dando la sociedad.

La enmienda número 134 hace referencia a las exigencias de una inspección técnica de viviendas cada diez años, porque entendemos que las administraciones públicas —habría que definir si tienen que ser los ayuntamientos o las comunidades autónomas o una fórmula de coordinación entre ambas— deberán llevarla a cabo con la finalidad de revisar el mantenimiento y conservación de las viviendas.

La enmienda número 136 hace referencia a una disposición adicional nueva en la que intentamos dar salida al problema mediático que se ha planteado con la confrontación entre profesiones en el proceso de ordenación de la edificación. Como quiera que la decisión que se ha adoptado por otros grupos de modificar el artículo 10 no parece que haya dado los frutos deseados y como todavía existen esas diferencias entre los profesionales afectados, con esta disposición adicional los diversos colectivos mantendrían sus competencias y sus atribuciones y, por tanto, se obviaría un problema que tiene que ser contemplado por todos —aunque todos lo decimos, luego resulta que no es así— como un problema colateral dentro del proceso de edificación.

Por último, señor presidente, la enmienda número 132 hace referencia a la supresión del párrafo primero, del apartado dos, de la disposición adicional segunda, por considerarlo contradictorio con el artículo 19. En las diversas mesas redondas a las que hemos asistido se nos ha hecho ver que efectivamente esta contradicción existe y que la mejor manera de obviar las dificultades que pueden plantearse de aquí en adelante sería que esta supresión se llevara a cabo.

Con referencia a las enmiendas transaccionales que nos ha ofrecido el Grupo Popular he de decir que aceptaríamos las relativas a nuestras enmiendas números 98, 101 y al apartado a) de la número 108.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Voy a intentar ser lo más breve posible, aun considerando que tengo que contestar a todos los grupos de la Cámara, por cortesía y por obligación parlamentaria, y debo hacer una valoración de sus enmiendas. Vaya por delante la gratitud del Grupo Parlamentario Popular a todos los demás por el espíritu de colaboración hacia una sola dirección, que es la de hacer la mejor ley que sea posible entre todos; nuestro agradecimiento no sólo a los grupos que habitualmente llamamos nuestros socios a la hora de construir la mayoría parlamentaria suficiente en el hemiciclo, sino a todos los grupos de la Cámara.

No debo reiterar ni de lejos el debate de totalidad, que fue superado en su momento, pero sí subrayar los tres objetivos básicos que persigue esta importantísima ley desde el punto de vista de la edificación y de sus usuarios. Un primer objetivo es el fomento de la calidad, estableciendo los requisitos precisos de los edificios para dar satisfacción a los usuarios, un segundo objetivo es la necesidad de delimitar las responsabilidades de los agentes intervinientes en el proceso edificatorio, superando la precariedad de las normas existentes ceñidas fundamentalmente a los artículos 1.591 y concordantes del Código Civil con la vieja responsabilidad decenal, y sólo decenal; y, un tercer objetivo, el establecimiento de garantías de los usuarios para garantizar la reparación de los daños materiales causados en el edificio, originado por defectos de construcción, a través de una mecánica de seguro que superará las objeciones de funcionalidad, de seguridad, de habitabilidad, en plazos de responsabilidad de diez, tres y un año, como es bien sabido.

Quiero referirme, porque lo ha hecho de una manera abundante el portavoz de Convergència i Unió, a la problemática de las habilitaciones competenciales en función de las distintas titulaciones existentes. El proyecto de ley, tal y como lo elaboró el Gobierno, no contemplaba la incorporación de esta temática. Si de un proyecto de ley que se debía ceñir a las exigencias de calidad, de definición de responsabilidad de los intervinientes y de garantías, hemos llegado al ámbito de la problemática de las titulaciones ha sido en razón de que se obtuvo un acuerdo.

El ministro de Fomento se reunió con la mesa de la ingeniería y con los arquitectos y arquitectos técnicos y se pactó un texto, se llegó a un acuerdo de reparto de competencias en la materia, en el bienentendido de que ese reparto de competencias no significaba modificar sustancialmente las competencias existentes en función de la normativa, si bien, eso sí, había que superar algunas atribuciones de competencias absolutamente obsoletas, como la de los ingenieros industriales e ingenieros técnicos, principalmente de los primeros, que se remontan a un decreto del año 1935. Sólo porque se obtuvo ese acuerdo se incorporó al proyecto de ley la atención a esta materia, fundamentalmente en los artículos 2 y 10 del proyecto. Después, se ha podido constatar que tal acuerdo no existía en algunos de los colectivos, como se dice ahora, en concreto, de los ingenieros industriales e ingenieros técnicos industriales. De los diecisiete colectivos existentes, ha habido acuerdo y coincidencia con el proyecto en quince de ellos, con la sola excepción de los ingenieros industriales y de los ingenieros técnicos industriales.

En un segundo momento y con un protagonismo evidente e importante del Grupo de Convergència i Unió, que no me duelen prendas reconocer, se llegó a un segundo acuerdo que el Grupo Parlamentario Popular siguió en todo momento y que remató, precisamente al día siguiente a su reunión en Barcelona, logrando un conjunto de enmiendas, consensuadas, incluso con los colegios de ingenieros industriales e ingenieros técnicos industriales, que se plasmaron en enmiendas coincidentes del Grupo de Convergència i Unió y del Grupo Parlamentario Popular, que después han hecho suyas otros grupos, como el Grupo de Izquierda Unida y en alguna medida el Grupo Socialista. Desafortunadamente, tampoco se ratificó el acuerdo adoptado por los presidentes de los consejos generales de ingenieros industriales y de ingenieros técnicos, por los colectivos o asambleas de estas corporaciones, y llegamos al texto del proyecto con las enmiendas, como digo, presentadas por el Grupo de Convergència i Unió, por el Grupo Parlamentario Popular y asumidas por otros grupos, que refleja el momento actual del acuerdo en la materia.

Creemos que el hecho llamativo de que, de diecisiete colectivos, quince estén de acuerdo y sólo dos no estén de acuerdo o estén finalmente en desacuerdo es suficientemente expresivo de cómo el proyecto de ley cuenta con la anuencia fundamental de los colectivos afectados. Lo contrario sería atribuir un derecho de veto a aquellos colectivos que no están de acuerdo; sería tanto como vulnerar un pacto suscrito en ese acuerdo inicial, según el cual cualquier modificación en el texto de estas enmiendas, que se han incorporado ya al informe de Ponencia, requeriría el acuerdo, a su vez, de la totalidad de los colectivos implicados. No se puede atribuir un derecho de veto a sólo dos colectivos que están en desacuerdo, cuya razón no es otra que la inexistencia de concordia, de paz y de acuerdo —valga la redundancia— en el propio seno de estos colectivos. En definitiva, en esta materia, el proyecto de ley y las enmiendas incorporadas en el informe de la Ponencia dan satisfacción en el momento presente a los colectivos implicados, sin incurrir en la atribución de derechos de veto a aquellos que no han ratificado en su plenitud este acuerdo.

Pasando a la valoración de las distintas enmiendas, es imposible, señor presidente, hacer referencia a todas y cada una de las que se han mencionado, porque hay 168 enmiendas vivas, excluidas las dos enmiendas de totalidad. Por tanto, no tengo más remedio que hacer una mención de carácter general, aunque es inevitable hacer algunos comentarios concretos. No quiero dejar de decir que ha presidido la actuación de mi grupo el diálogo y el consenso con la totalidad de los grupos, incluyendo al que ha formulado enmiendas más abundantes, que ha sido el Grupo Socialista, y al Grupo de Izquierda Unida. La prueba de ese espíritu de diálogo y de consenso es que de entrada hemos aceptado 22 enmiendas, que se han incorporado ya al informe de Ponencia, y se han ofrecido 23 enmiendas de carácter transaccional, que en el momento de la votación veremos qué suerte tienen. He escuchado al Grupo Socialista que acepta algunas, que no acepta otras, y supongo que éste será el caso del otro grupo. No tengo más remedio que remitirme en este punto al momento de la votación.

No tenemos una concepción sustancialmente distinta de esta ley de ordenación de la edificación del Grupo Socialista, a pesar de que su portavoz, el señor Morlán, ha dicho que tenemos una noción diferente de la ley. No es así. En lo sustancial, en los principios básicos, coincidimos, y es una pena que esa espléndida ley —y utilizo el adjetivo que han utilizado— del Grupo Socialista, presentada en el mes de diciembre de 1995, días antes de la disolución de las Cámaras para la celebración de las elecciones que tuvieron lugar en marzo de 1996, no se haya convertido en enmienda de texto alternativo, como le dije en el debate de totalidad, aunque debo reconocer que muchos de sus contenidos se han convertido en enmiendas parciales a este texto. Hay, sin embargo, una diferente concepción del proyecto, no tanto en sus principios o criterios inspiradores, y mucho menos en sus objetivos, como en la formulación, en términos de redacción o de texto. Nosotros vamos a un proyecto de ley básico, a un proyecto de ley general, ellos van a un proyecto de ley pormenorizado, detallado, si me permite la expresión —sé que luego me lo va a replicar— claramente reglamentista. Nosotros creemos que basta con una ley que contenga los aspectos, principios y normativa básicos en la materia, sin entrar en aspectos concretos muy reglamentarios. Ello no obstante, el Grupo Socialista tendrá que reconocer que hemos aceptado buen número de sus enmiendas, incluso en pormenores concretos, como, por ejemplo, lo que concierne al código técnico de la edificación, incorporando íntegra su enmienda 94; la referencia a los proyectos parciales de las enmiendas 104 y 106; la asunción de ese parámetro o paradigma, si se quiere, para la valoración de los proyectos en su conjunto, que es la remisión a las reglas de buena construcción, en enmiendas tanto de Izquierda Unida como del Grupo Socialista, la incorporación, con las mismas palabras, la referencia al libro, del edificio; hemos aceptado la necesidad de definir previamente los parámetros técnicos de un proyecto y de una edificación, aunque naturalmente rechazamos la exigencia de un estudio específico de carácter geotécnico, lo que significaría una nueva intervención, un nuevo informe y un nuevo dictamen, que incrementaría la intervención administrativa; en la enmienda número 90 hemos aceptado la definición de la ruina.

Mantenemos algunas discrepancias. En el cómputo del plazo de responsabilidad, insistimos en la expresión «se manifiesten los defectos» mejor que «sean conocidos». Arrancar los plazos de responsabilidad desde el momento en que los vicios o defectos sean conocidos, significa dar una subjetividad a los plazos del cómputo de responsabilidades que no podemos aceptar, se podría argüir siempre que un defecto o vicio no ha sido conocido y nos meteríamos en investigaciones hasta, me atrevo a decir, de índole psicológica. Por esta razón creemos que es mejor «se manifiesten».

Hemos aceptado, tanto del PSOE como de Convergència i Unió, la necesidad de identificar, en el certificado de obras, los intervinientes en el proceso, aunque no tengan la condición de contratantes principales, sino de subcontratistas, para facilitar la acción de repetición.

Mantenemos numerosísimas discrepancias, pero en ningún caso hemos querido, como ha dicho el señor Morlán, obviar aspectos fundamentales, y no los obviamos, lo que sucede es que no reproducimos normas de carácter sec-

torial que ya existen, concretamente la Ley de 22 de diciembre de 1972, de Protección del medio ambiente atmosférico; ahí está y se aplicará, lo digamos o no lo digamos, y haya normativa pormenorizada medioambiental en el proyecto o no la haya. La Ley de 8 de noviembre de 1995, de Prevención de riesgos laborales, y el Real Decreto de 24 de octubre de 1997, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción. Entendemos que con esta normativa sectorial y con la remisión que la ley hace, y, en todo caso, con la aplicación de esta normativa sectorial quedan cubiertas objeciones que ha formulado el Grupo Socialista. No obstante, estamos dispuestos en el resto de los trámites, que quedan en este proyecto de ley, a contemplar alguna transacción más.

Lo mismo hay que decir del código técnico de la edificación o en materia de calidad, donde creemos que la ley es suficiente, y lo que sucede es que nuestra concepción es distinta. Nos negamos a ir a pormenorizaciones y a planteamientos de detalle. Igual pasa con relación a los subcontratistas. No desconocemos la importancia de la subcontratación, somos conscientes de este 27 por ciento, que se nos ha argüido por activa y por pasiva, del peso que significa la subcontratación en la contratación en general de edificación. Lo que decimos es que el subcontratista es un contratista, el contrato está regulado por el Código Civil y, en su caso, por la Ley de Contratos del Estado, no hay por qué hacer mención del subcontratista. Sobre todo mantenemos la tesis, que se refleja tanto en el texto como en enmiendas transaccionales, de que la responsabilidad fundamental, aún en el caso de que existan subcontratistas, es del promotor, es del contratista fundamental, sin perjuicio de la acción de repetición que tendrá a los contratistas contra él, o él contra los subcontratistas.

No podemos estar de acuerdo con el planteamiento de la franquicia, por una razón fáctica fundamental. Si no se incorpora la franquicia, y le aseguro que hemos agotado el diálogo con el mundo del seguro, algún tipo de franquicia, el seguro sería tan caro que incidiría gravísimamente sobre el coste final de la vivienda. Esa es la razón y no otra, no una discrepancia filosófica o ideológica al respecto, sino sencillamente un problema de coste. No aceptamos la enmienda 136, porque entendemos que reabriría el debate corporativo, el debate de las habilitaciones, el debate de las titulaciones, un debate que, como he dicho en este momento, está al parecer superado o subsanado. Si va a reaparecer o no, como ha pronosticado el señor Morlán, el tiempo lo dirá. Pensamos que el proyecto da satisfacción a la generalidad de los colectivos afectados.

Respecto a las enmiendas de otros grupos, agradezco la retirada de las enmiendas que ha hecho el Grupo de Coalición Canaria, en la persona del señor Mardones, y en cuanto a las enmiendas del Partido Nacionalista Vasco no podemos aceptar ni las enmiendas 18, 20, 24, que establece un plazo de sesenta días para el acta de recepción, porque creo que con el plazo de treinta es suficiente, ni las enmiendas 29, 32 y 33. Con el Grupo de Convergència i Unió, nuestra coincidencia es prácticamente plena, con alguna excepción. No podemos aceptar, en principio, la enmienda 149, que exige una capacitación del constructor o del promotor. Creemos que está fuera de la realidad pretender que las grandes constructoras del país obtengan un título de capacitación.

No nos imaginamos a Dragados y Construcciones, a Ferrovial, o a Fomento de Construcciones y Contratas, exigiendo un título de capacitación profesional. Nos parece, con todo el respeto que nos merece el señor Recoder como portavoz del Grupo de Convergència i Unió, que no podemos aceptar este planteamiento. Estaríamos dispuestos a contemplar algún tipo de transacción, si fuera posible.

No aceptamos formalmente la enmienda 153, sobre la titulación exigible al coordinador de seguridad, porque no creemos en dicha figura. Nos parece que el coordinador de seguridad debe ser sencillamente el facultativo que suscribe el proyecto, el director de obra y el director de ejecución de la obra. Sí estamos de acuerdo en que, si hay un coordinador de seguridad, ésta sea la titulación que se le exija, pero, en definitiva, no podemos aceptar la enmienda. Nos parece obvia, pero no tiene ningún riesgo, la enmienda 156, que se remite a la normativa de compraventa del Código Civil. Lo digamos o no, en la ley de edificación, esta normativa será aplicable. Si el señor Recoder hace *casus belli* de este asunto, aceptamos la enmienda, pero nos parece que es incurrir en una obviedad innecesaria. En la enmienda 157 le remitimos, y creemos que da satisfacción a su preocupación, a nuestra enmienda 170, incorporada al informe de la ponencia, que establece que, en tanto haya reservas en el certificado de recepción, no opera el sistema de garantías y de responsabilidades; es decir, si hay reservas insubsanables, me remito al contenido de la enmienda 170 y creo que damos satisfacción al Grupo de Convergència i Unió en esta materia.

En el tema competencial autonómico, que es objeto de las enmiendas 159 y 160, y alguna, no recuerdo el número, de doña Margarita Uría, por el Grupo del PNV, ofrecemos una transacción, que es la que ha circulado, que viene a decir lo que dice la ley: sin perjuicio de las competencias que tengan las comunidades autónomas, de acuerdo con sus estatutos de autonomía. Estaríamos dispuestos a aceptar una transacción en los términos más o menos que leo a continuación, y si el presidente nos da un receso, entre este momento y el de la votación, podríamos llegar a un acuerdo: Sin perjuicio de las competencias asumidas en este ámbito por las comunidades autónomas para el desarrollo normativo y de ejecución. Entendemos que si las comunidades autónomas tienen competencias, no sólo en razón de los estatutos, sino por el juego del artículo 150 de la Constitución, las mismas estarían cubiertas y desde luego quedaría subsanada la preocupación de ambos grupos parlamentarios por el desarrollo normativo y por la normativa de ejecución. Si me permite, señora Uría y señor Recoder, si ustedes tienen estas competencias, las tienen, y si no las tienen, no las tienen. Entiendo que con este texto queda resuelta cualquiera de las hipótesis que puedan contemplar al respecto. Tendrían competencia de desarrollo normativo y de ejecución, siempre en el ámbito de competencias ya asumidas, sea por la virtualidad del estatuto o por una posible delegación competencial al amparo del artículo 150 de la Constitución española.

Señor presidente, soy consciente de que me he dejado muchísimas referencias a enmiendas concretas, pero no tengo más remedio que poner punto final a mi intervención y remitirme a una intervención ulterior, si procede, al tener

en cuenta las réplicas que puedan hacer los distintos grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, vamos a abrir un turno de réplica para los grupos parlamentarios que, habiendo intervenido en defensa de sus enmiendas, deseen ahora volver a hacerlo.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra la señora Uría.

La señora **URÍA ECHEVARRÍA**: Lamentándolo, el Grupo Vasco tiene que decir que no a la transacción que se le ofrece en materia competencial, puesto que o muy mal me he explicado, o en modo alguno la oferta que hace —y se lo agradezco— el señor Ortiz satisface lo que mi enmienda pretendía. La misma afirmación que él hace respecto de que si las comunidades autónomas tienen reconocidas las competencias, las tienen, se puede hacer respecto del Estado, si es competencia del Estado, lo es. De lo que se trata es de que, al hacer una norma legal, no confundamos el panorama y que en aras a la seguridad jurídica, quedase en la propia norma establecida, de la forma más clara posible, donde es posible que entre la normativa de las comunidades autónomas en virtud de las competencias que tienen asumidas. No sé si el representante de Convergència i Unió ha hecho referencia a ello, desde luego yo no me he referido para nada a competencias distintas de las asumidas estatutariamente. Sí he hecho referencia a materias que se tienen en virtud de régimen local, es decir, potestades propias de los ayuntamientos. La distribución que nuestra enmienda pretende hacer es tanto vertical como horizontal. He indicado que aquí inciden títulos competenciales respecto de los cuales la competencia del Estado es exclusiva, que son relaciones entre privados, lo que es derecho civil, pero en lo que son títulos horizontales hay una importante vertiente de derechos públicos, derechos administrativos, en los que hay competencias de las comunidades autónomas, y nos parece que la delimitación debe quedar lo más clara posible en los dos aspectos, salvando las competencias respecto de las comunidades autónomas, de forma, repetimos, que no se diga sólo una obviedad, sino que se aporte un elemento de certeza de cara al operador jurídico y a los propios usuarios.

El texto que oferta una vez más el Gobierno no nos satisface y mi grupo va a seguir sosteniendo esta enmienda.

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: En primer lugar, quiero manifestar que aceptamos las transacciones a nuestras enmiendas números 150, 154, 155 y 157. En cuanto a la posible transacción a los artículos 159 y 160, que son los que se refieren al aspecto competencial, en principio no me parece mal la enmienda que me plantea el señor Ortiz, que podríamos asumir como transaccional a una de ellas, sería la 160, pero me gustaría poder acabarla de concretar. No veo tan claro la transacción al artículo 159, porque esta enmienda esta vinculada a la enmienda al artículo 149, que es la de la capacitación profesional. Señor Ortiz, nosotros

cuando hablamos de la exigencia de titulación o capacitación profesional al constructor, obviamente no estamos pensando en las grandes constructoras, en aquellas empresas grandes o no tan grandes, pero que tienen reconocida una trayectoria y una profesionalidad en el mundo de la construcción. Me estoy refiriendo al hecho de que si usted y yo nos ponemos de acuerdo, podemos constituir mañana una empresa y dedicarnos a la construcción, y yo no sé usted, señor Ortiz, pero yo no tengo ni idea, y creo que usted tampoco. Éste es el problema, que podemos empezar a construir y a generar problemas para ciudadanos de buena fe que nos contraten la construcción de su vivienda. Ahí es donde se me plantea el problema. Por tanto, deberíamos abrir la puerta con esta ley a la exigencia de unas ciertas garantías a aquella persona que se quiere dedicar a este noble oficio como es el de construir viviendas, oficinas o lo que sea. Esto es lo que pretende nuestra enmienda, nada más. Esta enmienda va vinculada a la posibilidad —la 159— de que a su vez las comunidades autónomas pudieran concretar cómo se exige esta capacitación. Yo en mi anterior intervención sugería —porque es la idea que tengo en la cabeza desde el momento en que redactamos esta enmienda— la existencia de un registro de profesionales simplemente. Un registro de alguna manera supone que a quienes están ahí incluidos se les ha exigido algún tipo de requisito, cuando menos que se sepa quién es, qué día se constituyó su sociedad y con qué capital, quiénes son sus titulares, si es una sociedad limitada, etcétera.

En cuanto al tema del coordinador, estoy de acuerdo con el planteamiento que usted realiza. Yo no quiero nada más que quien ejerza la función de coordinador de seguridad y salud sea una persona que sepa lo que tiene entre manos y que, si estamos hablando de una obra, sea un arquitecto, un arquitecto técnico, un ingeniero, un ingeniero técnico, según sus competencias, a quien corresponda o a quien por ley le competa la ejecución del proyecto. El problema no se nos plantea en aquellos casos de indefinición, sino cuando resulta que estas funciones están siendo ejercidas a menudo por personas que no tienen ningún tipo de capacitación profesional en este ámbito, que no saben lo que se tienen entre manos.

Por tanto, señor Ortiz, si estamos de acuerdo con el principio, no dudo que nos pondremos de acuerdo y que encontraremos una redacción que nos permita satisfacer la preocupación que tengo y que, por lo que veo, usted comparte. Me da igual que nos pongamos de acuerdo hoy o que nos pongamos de acuerdo en el Pleno, no tengo ningún inconveniente. Si usted me reitera que quiere que nos pongamos de acuerdo, esta enmienda no la someto a votación y la mantengo para el Pleno de aquí a dos semanas, creo que será, y usted y yo nos sentamos y redactamos, un texto. Si le parece, creo que puede ser una posible solución.

En cuanto a la enmienda número 156, le insisto. Usted ha dicho: Si me insiste, se la voto. Pues le insisto, porque creo que lo bueno no abunda y hay alguna laguna... **(El señor Ortiz González: Es obvio.)** No creo que sea tan obvio porque son referencias claras, que refuerzan a su vez esos casos que le planteaba que se pueden dar. Yo le he dado muchas vueltas al problema del inicio del plazo de garantía, de esos diez, tres o un año, y no veo alternativa a la fecha de la recepción de la obra. Ahora estamos en una época de bonanza eco-

nómica y parece que las viviendas se venden sobre plano, pero ya llegará el día en el que las constructoras y los promotores tendrán viviendas en stock y una vivienda que tarda tres años en llegar a su destinatario final, al comprador, quiere decir que la mayor garantía de la ley, la de diez años, ya ha quedado en siete nada más. Ciertamente es muy difícil poder encontrar una solución que sea justa y que no complique excesivamente el sistema de garantías de la ley. Por tanto, las remisiones refuerzan las garantías ya existentes en otro lado y creo que no están de más.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA:** Voy a ser breve porque, después del debate de totalidad en el Pleno, ahora se ha vuelto a formular el mismo tipo de objeciones que se plantearon en aquella fecha.

Señor Ortiz, nosotros lo que pedimos en una ley de ordenación de la edificación no es una simple declaración de intenciones, unos principios generales. Lo que nosotros queremos es que, en una ley en la que se pretende regular cómo tienen que funcionar los sectores que están comprendidos en un proceso tan complejo como es el de la ordenación de la edificación, quede perfectamente delimitado, en principio, cuál es el objeto de esta ley, que tiene que ser un objeto en el que se contemple todo lo que es el proceso. En segundo lugar, tiene que estar perfectamente delimitado quiénes son los agentes que están llevando a cabo el proceso de ordenación de la edificación. Y por supuesto que hay que contemplar desde el promotor, desde el que tiene la idea, hasta el momento en el que se produce la demolición de la obra; los que intervienen, tanto los proyectistas, los constructores, los promotores, los profesionales que intervienen en la redacción de los proyectos y en la dirección de las obras, o aquellos grupos, gremios o sectores o personas físicas que tienen que llevar a cabo actividades que no dependen de la contratación del promotor, sino que dependen de la subcontratación respecto a otras empresas que tienen la adjudicación global de la obra. En tercer lugar, entendemos que los usuarios tienen que tener una presencia activa en este proceso, en la posibilidad de ejercer unos derechos y unas obligaciones que vienen planteadas como consecuencia de la existencia de una edificación que van a utilizar, que van a usar; tienen que conocer perfectamente qué tipo de edificación es y saber qué es lo que tienen que hacer en esa edificación, qué tipo de obligaciones, con arreglo a sus comportamientos o a sus profesiones, tienen que llevar a cabo en el uso de esa edificación. En cuarto lugar entendemos, señor Ortiz, que en las garantías, que establece, la ley existe una contradicción entre el artículo 19 —y lo hemos dicho en varias ocasiones— y la disposición adicional segunda, cuya supresión pretendemos en uno de los apartados porque esa contradicción lo que genera es inseguridad. Y usted y yo hemos estado en algunas mesas redondas, y me imagino que seguiremos estando en algún tipo de reuniones de estas características, en las que se pone de manifiesto que esa contradicción existe, no me la he inventado yo, la he descubierto a raíz de la lectura del propio texto y a raíz de la interpretación que han hecho entidades de seguros o que han hecho profesionales, promotores o constructores, que han visto cómo la aplicación de esos

dos preceptos es incompatible, el 19 y la disposición adicional segunda. ¿Porque qué es lo que prima, el artículo 19 o la disposición adicional?

El hecho de plantear una enmienda que pretenda clarificar en ese aspecto las consecuencias que va a traer para los usuarios, las responsabilidades y lo que tienen que hacer las compañías de seguros para asumir la contratación de estos seguros, es bueno que se haga en este proceso de ordenación de la edificación.

He dejado para el final dos aspectos, uno de ellos es el de las profesiones. Yo no vaticino que vaya a haber muchas dificultades entre unos y otros, lo que intento es evitar que las haya. Me da la impresión de que no se ha evitado con la redacción que ustedes han propuesto. No sé si al final se conseguirá que unos acepten que la mayoría de los 15 colegios frente a los dos colegios es la que ha imperado y la que ha puesto encima de la mesa la solución, pero, indudablemente, eso no obvia para que haya otros colectivos, otros sectores, otras profesiones que entiendan que con este proyecto de ley sus atribuciones o competencias quedan tan mermadas que van a plantear alguna dificultad en su desempeño. Nosotros con esa enmienda queremos evitar eso, no somos profetas de la bronca, señor Ortiz, no nos atribuya lo que no somos.

El otro aspecto fundamental al que me refería es que en este proyecto de ley intentamos que todo lo relacionado con la calidad ambiental, con la calidad de la edificación, con lo que es la seguridad y la salud laboral, que son temas que consideramos importantes, quede regulado. No se trata de pormenorizar, que indudablemente lo es, sino de contemplar. Los principios generales vienen muy bien para las lecciones magistrales, pero cuando hay que elaborar una norma, y cuando es una norma nueva que quiere abarcar todo el conjunto del proceso de ordenación de la edificación, es bueno que en ella se dejen las menores lagunas posibles, porque después la interpretación va como va. A los tribunales, cuando cogen nuestras actas, nuestros proyectos y nuestras leyes, si no ven que las cosas están claras, les dejamos a su libre albedrío, justo y necesario, aspectos o supuestos que deberíamos haber resuelto nosotros en este proceso.

Señor Ortiz, por eso nosotros planteamos que por muy pormenorizado que esté todo el tema de competencias, atribuciones de los promotores, de los proyectistas, de los directores de obra, del director ejecutivo de la obra, o por muy pormenorizado que esté todo el código técnico de la edificación o todos aquellos aspectos relacionados con la calidad de la edificación, habitabilidad, seguridad estructural y demás, esto no hace sino garantizar que la aplicación de esta ley va a suponer, por parte del usuario, del constructor y del promotor, la no exigencia de responsabilidades o, al menos, que no se planteen demasiadas responsabilidades en el proceso de construcción o cuando aparezcan esos errores o vicios, que desgraciadamente a veces existen.

Nada más, señor presidente. Le pediría al señor Ortiz que de aquí hasta que pase al Senado, y una vez ahí, acepte que nuestros planteamientos tienen la bondad de la aportación positiva a la estructura de una ley que entendemos que puede llegar a ser buena para el conjunto de todo un sector, y le pediría también que, con la finalidad de clarificar la

votación, se nos dijera qué enmiendas transaccionales han aceptado otros grupos políticos, porque no lo han hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Voy a intervenir con brevedad.

Por supuesto, señor Morlán, de aquí al Pleno y al debate en el Senado, y después en el debate en el Senado, seguiremos con el espíritu de diálogo y de consenso que ha caracterizado al Grupo Parlamentario Popular en este proyecto de ley en particular, porque no es un proyecto de ley que tenga un fondo político. Por tanto, vamos a ver en qué aspectos concretos podemos llegar a nuevos acuerdos.

Su señoría se ha referido a tres aspectos concretos, a los que paso a referirme yo también. El primero es la problemática de las titulaciones y la relación con los colectivos afectados. Insisto, señor Morlán, en que sería bueno que S.S. retirara su enmienda 136, que al incorporar una remisión a la normativa vigente en materia de titulaciones en el momento actual no haría sino entrar en colisión con el proyecto mismo y reabrir un tema que, por el momento, está sosegado, como le consta a su señoría. Aceptar su enmienda 136 significaría reabrir un proceso que no es deseable. Yo sé que su grupo, así como otros, han hecho todo lo que ha estado en su mano, de una forma o de otra, para evitar que dos colectivos importantes, como el de los ingenieros industriales y el de los ingenieros técnicos, permanezcan al margen del proyecto de ley. Vamos a seguir en esa misma línea. Admitir su enmienda 136 significaría reabrir ese proceso y nos parece, cuando menos, una medida imprudente en este momento.

Yo no veo la colisión o la fricción entre el artículo 19 y la disposición adicional. En la disposición adicional lo que se dice es algo tan sencillo como que el seguro, para el apartado 1. c) del artículo 19, entra en vigor ya para edificios cuyo destino principal sea el de vivienda y para los supuestos de tres años y de un año se hará mediante real decreto y a la vista de la experiencia que se tenga en materia de seguros en el curso de un tiempo razonable. Es decir, se implanta el seguro, con ámbito decenal, de modo inmediato, y los otros dos tras un proceso de examen y de análisis de cómo ruedan las cosas en la materia. No veo que exista fricción ni colisión. Por tanto, aceptando cordialmente, como siempre, su sugerencia, vamos a estudiarlo.

Vuelvo a insistir en algo que ha sido mi argumentación en el Pleno y aquí mismo esta mañana. La ley es de carácter general y básico. No pretende ser una ley pormenorizada, a diferencia del espléndido —como S.S. lo calificó— proyecto de ley de finales de 1995. (**Rumores.**) Nunca tan espléndido como para que ustedes lo convirtieran, sin más, en enmienda de texto alternativo. Vuelvo a argüir lo que le dije en el Pleno, aunque acepto que lo han incorporado a través de la mecánica de enmiendas parciales. No podemos entrar en menciones tan concretas como, por ejemplo, el certificado energético, los vertidos contaminantes, la prohibición de ruidos, la prohibición del uso del amianto y una serie de particularidades que son propias del código técnico de la edificación o de la normativa de carácter reglamentario que habrá que dictar en su momento, sin que la ley pier-

da su carácter de normativa básica y de carácter general que es, en definitiva, el objetivo que persigue.

Al señor Recoder quiero decirle que estoy dispuesto a aceptar los tres pequeños órdenes que me ha echado, el del 156 se incorpora a la enmienda 156. Como he dicho que era irrelevante, me parecía obvia, él arguye que las obviedades no hacen daño; incorporaremos las obviedades. Respecto a la enmienda 153, veremos si es o no posible y confiemos en lo que resulte de la votación. Respecto a la enmienda 149, en estos minutos que nos va a ceder graciosamente la Presidencia, intentemos ponernos de acuerdo, lo mismo que en el tema más crucial relativo a las competencias autonómicas en la materia.

Celebro que al señor Recoder, en principio, le satisfaga el texto que yo he facilitado *in voce*; naturalmente se lo entregaré por escrito, si se produce este acuerdo. Y con esto, señor presidente, me parece que contesto y replico a todo lo que de sustancial ha habido en las intervenciones de los demás grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate, vamos a concedernos unos minutos para que los señores portavoces se pongan de acuerdo y nos faciliten la lista de votaciones separadas que, tanto para las enmiendas como para el articulado, pretendan.

Ruego a SS.SS. que se acerquen a la Mesa y nos indiquen qué votaciones separadas desean, repito, tanto para las enmiendas como para el texto del proyecto.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores diputados, la Mesa está en disposición de proceder a las votaciones, ¿los grupos parlamentarios lo están también? (**Asentimiento.**)

Comenzamos las votaciones con el punto 1 del orden del día, que es una proposición no de ley relativa al enlace desde la carretera N-651, a la altura de Miño, con la autopista del Atlántico, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego. La vamos a votar con el texto que procede de la aceptación de una enmienda *in voce* que se ha repartido a los grupos parlamentarios.

Efectuada la votación, dijo

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

El punto 2 del orden del día se refiere a una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular sobre política de nuevos trazados del tren de velocidad alta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos a votar el punto 3 del orden del día, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso

sobre la supresión del vuelo Jerez-Madrid, de las 8,05 horas de la mañana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar el punto 4, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista, sobre revocación de la decisión adoptada por el grupo Iberia de disminución de la programación prevista en el resto del año.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Ha decaído el punto 5 del orden del día por no estar presente para su defensa el representante del grupo parlamentario que lo presentó.

Pasamos a las votaciones correspondientes a las enmiendas y al texto del proyecto de ley de ordenación de la edificación. Comenzamos por las enmiendas transaccionales, que se van a votar en dos bloques y que voy a citar una por una. Enmiendas transaccionales a las enmiendas números 98, 101 y 108, artículo 11.2 a), del Grupo Socialista; números 145, 150, 154, 155 y 160, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas por unanimidad.

La enmienda transaccional a la número 154 la he incluido en el bloque y la hemos votado, pero el Grupo Socialista me había pedido votación separada, así que les ruego que me disculpen. Son gajes del oficio y sobre todo de este inexperto presidente.

Repetimos la votación de la enmienda transaccional a la número 154, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Vamos a votar ahora otros bloques correspondientes a enmiendas de distintos grupos parlamentarios. En primer lugar, las enmiendas números 3, 5, 6, 7, 8, 9, 10 y 11, del Grupo Parlamentario Mixto, de la señora Lasagabaster.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, vamos a votar las enmiendas números 12, 13, 14, 15, 16 y 17, del Grupo Parlamentario Mixto, Nueva Izquierda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos las enmiendas números 37, 42, 43, 48 y 52, del Grupo Parlamentario Mixto, Unión Valenciana.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Del mismo grupo parlamentario vamos a votar las enmiendas números 35, 38, 41 y 51.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 36; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas números 36, 39, 40, 44, 45, 46, 47, 49 y 50, también del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) en tres grupos, en primer lugar, las enmiendas 23 y 29.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a continuación a votar las enmiendas números 20, 24, 33 y 34, del mismo grupo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos; en contra, 35.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Finalmente, del mismo grupo, enmiendas números 18, 19, 21 y 25.

La señora **URÍA ECHEVARRÍA**: Señor presidente, parte de ellas están retiradas.

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, pues las que no estén retiradas son las que se votan. **(Risas.)**

La señora **URÍA ECHEVARRÍA**: Estaban retiradas desde la ponencia, a excepción de la número 18, que es la única que queda.

El señor **PRESIDENTE**: Después de la recomposición del cuaderno de votaciones, que se ha hecho deprisa y corriendo, comprendan SS.SS. que algún error se nos pasa, pero es fácilmente corregible con la buena voluntad de todos.

Enmienda número 18.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 22; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Enmiendas de Izquierda Unida. Las vamos a votar en tres grupos, en primer lugar, las números 54, 55, 56, 57, 58, 59, 63, 64, 67 párrafo uno, 68, 71, 72, 73, 74, 76, 77, 78 y 80.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Del mismo grupo parlamentario, enmiendas números 65, 66, 75 y 79.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 36; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Finalmente, queda la enmienda número 67, párrafo 2 y la número 69, del mismo grupo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos en contra, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Nos quedan las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que se van a votar en dos grupos, en primer lugar, la 153 y 156.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas por unanimidad.

A continuación votamos las números 149 y 158.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor presidente, la 158 se incluyó en el texto de la ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Enmienda número 149.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda.

Finalmente, nos queda la enmienda número 159, del citado grupo.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar el texto del articulado.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Las enmiendas del Grupo Socialista no se han votado.

El señor **PRESIDENTE**: No me las ha dado.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Señor presidente, le he dado las de los otros grupos. Entiendo que hay que votar las del Grupo Socialista en un solo bloque. **(El señor Recoder i Miralles pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor presidente, si no estoy equivocado, falta la votación de la enmienda número 146. No se ha votado y no se incluyó en el texto de la ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, falta. Ni está entre las aceptadas por la ponencia ni está en esta relación. Por tanto, la sometemos a votación. **(El señor Mardones Sevilla pide la palabra.)**

Señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor presidente, había retirado las enmiendas 81, 82 y la mitad de la 83. Quedaría por votar la segunda parte de la número 83.

El señor **PRESIDENTE**: A eso no hemos llegado.

Votamos entonces la enmienda número 146 del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Efectuada la votación, dijo

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

Nos queda la única que queda viva del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, hay dos partes en esta enmienda ¿La segunda es que la votamos?

El señor **PRESIDENTE**: Exactamente, la que queda, porque la otra se ha retirado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Ahora nos quedan las enmiendas del Grupo Socialista, que se van a votar en su totalidad.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Ahora sí, pasamos al texto del articulado.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor presidente, disculpe. Hay una enmienda, la 157 de este grupo parlamentario, que ni se ha votado ni ha sido objeto de transacción. Digo esto para hacer constar en acta que la retiramos. Hay que hacer las cosas bien.

El señor **PRESIDENTE**: Menos mal. Muy bien.

No habíamos hecho los deberes bien, debido a la campaña electoral seguramente **(Risas.)** y vamos a ver si entre todos lo terminamos haciendo bien.

Me han pedido votación separada de varios artículos y, por tanto, vamos a hacerlo en la forma en que figura en la solicitud de votación. En primer lugar, vamos a votar los artículos 3, 7, 8, 14, 15, 19.3, 19.4, 19.6 y 19.9. Las disposiciones adicionales primera; segunda, uno; tercera; diez; la disposición transitoria, la disposición derogatoria y la disposición final primera.

¿Alguna cosa más?

El señor **MORLÁN GRACIA**: Señor presidente, el diez se refiere al artículo 10.

El señor **PRESIDENTE**: Entienda la aclaración que nos ha hecho el señor Morlán.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados por unanimidad.

El segundo grupo que vamos a votar se refiere a los artículos 1, 5, 6, 16, 18.2, 19.8, 20, la disposición adicional primera, segunda, dos, y las disposiciones finales segunda y tercera.

¿De acuerdo, señor Morlán? **(Asentimiento.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; en contra, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

A continuación, en un último grupo, votamos los artículos 2, 4, 9, 11, 12, 13, 17, 18.1, 19.1, 19.2, 19.5 y 19.7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Finalmente, votamos la exposición de motivos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 22; abstenciones, 15.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Doy las gracias a todos los integrantes de la comisión por su comportamiento y colaboración.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez 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