



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 758

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL NÚÑEZ PÉREZ

Sesión núm. 66

celebrada el miércoles, 29 de septiembre de 1999

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  |       |
|--|-------|
| — Por la que se insta al Gobierno a que emprenda la ejecución inmediata de los proyectos referidos al dragado del río Genil y a la derivación del cauce urbano del arroyo de la Argamasilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000806.) .....  | 22250 |
| — Sobre denuncia de la situación del servicio de Correos en la provincia de Sevilla. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/000867.) .....  | 22252 |
| — Por la que se insta al Gobierno a la adopción de medidas urgentes para eliminar el actual trazado de la línea férrea Madrid-Cádiz a su paso por la barriada de Alcolea, en la capital de Córdoba, y a suprimir el paso a nivel de la línea férrea Madrid-Cádiz (p. k. 429/825) a su paso por dicha barriada. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/000930.) ..... | 22254 |
| — Por la que se insta al Gobierno a que proceda a dar instrucciones a los directivos de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) en relación con la cesión de propiedad o permuta patrimonial en el municipio de Baza (Granada). Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/000942.) .....   | 22255 |

	Página
— Relativa a la ejecución de las obras del denominado acceso centro de la ciudad de Ourense con la autovía de las Rías Bajas. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001339.) .....	22255
— Sobre instalación urgente de un radar de aviación civil para los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura. Presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria. (Número de expediente 161/001401.) .....	22257
— Relativa a la mejora del firme y la iluminación en la carretera N-IV a su paso por Pinto (Madrid) Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001477.) .....	22258
— Relativa al enlace ferroviario de Almería-Murcia. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001478.) .....	22261
— Sobre fijación de las anualidades entre los años 2000 y 2005 a aplicar en la construcción de la conexión ferroviaria en velocidad alta (Euromed) Almería-Murcia. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001594.) .....	22261
— Relativa a la conexión de la variante de Cervelló de la carretera N-340 con la autopista A-2. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001480.) .....	22263
— Relativa a la supresión del peaje de Tarragona en la A-7. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001575.) .....	22264
— Sobre la adopción de medidas urgentes para eliminar el paso a nivel del cruce en la ciudad de León, atendiendo las soluciones aportadas por la ciudad, con un presupuesto y plazo de ejecución acorde con la urgencia de este proyecto que, en todo caso, garantice el inicio de las obras en el año 2000. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001663.) ...	22266
— Por la que se insta al Gobierno a realizar las actuaciones necesarias para la mejora de las infraestructuras viarias a su paso por La Bañeza. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001677.) .....	22268
— Por la que se insta al Gobierno a elaborar una nueva encuesta sobre vivienda, que ofrezca información específica para adoptar una política de carácter estratégico en relación con la vivienda y, en especial, con la evolución de sus precios de venta y alquiler. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001678.) .....	22269
— Por la que se insta al Gobierno a la elaboración de un código técnico de la edificación. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001680.) .....	22271
— Relativa a alternativas para la autovía del Cantábrico en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001695.) .....	22274

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

#### PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EMPRENDA LA EJECUCIÓN INMEDIATA DE LOS PROYECTOS REFERIDOS AL DRAGADO DEL RÍO GENIL Y A LA DERIVACIÓN DEL CAUCE URBANO DEL ARROYO DE LA ARGAMASILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000806.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, va a dar comienzo la sesión número 66 de esta VI Legislatura de la Comisión

de Infraestructuras con un orden del día muy extenso, que vamos a tratar de cumplir íntegramente.

Quiero que conozcan los acuerdos de la Mesa y Portavoces de esta Comisión, entre los cuales hay uno que afecta a la ordenación de los debates: se discutirán todos los puntos del orden del día que hayan iniciado el debate antes de las dos. Después de las dos, nunca antes, se realizarán las votaciones. También tengo que informar a SS.SS. que en la próxima semana, entre los días 5 y 7, tendrá lugar en esta Comisión el debate de las comparecencias correspondientes a los Presupuestos Generales del Estado. Después de las dos de la tarde, y finalizadas las votaciones de las iniciativas de este orden del día, volverá a reunirse la Mesa y Portavoces de esta Comisión con objeto de facilitar a SS.SS. el horario de las comparecencias de los Presupuestos Generales del Estado. Procuraremos que conozcan con suficiente antelación el día en que tienen que estar en Madrid para acudir a esta reunión.

Sin más preámbulo, y deseándoles un buen período de sesiones, que para esta Comisión comienza hoy, empezamos con el punto número 1, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida por la que se insta al Gobierno a que emprenda la ejecución inmediata de los proyectos referidos al dragado del río Genil y a la derivación del cauce urbano del arroyo de la Argamasilla. En realidad, y por el objeto de esta iniciativa, su debate y tramitación correspondería a la Comisión de Medio Ambiente, pero la Mesa del Congreso la ha calificado, nos la ha remitido, y, para evitar cualquier conflicto interno entre Mesas, vamos a debatirla aquí.

Tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO:** Gracias, señor presidente, doblemente, primero, por darme la palabra y, segundo, por resolver este pequeño incidente de competencias.

La proposición no de ley data del 12 de enero de 1998. Utilizo la palabra data en sus términos cuasi históricos, que remiten a una fecha histórica, porque viene con un cierto retraso que la hace poco actual. En cualquier caso, como su obsolescencia es parcial, Izquierda Unida estima que es necesario abordar esta iniciativa para que esta Comisión solucione un problema que de alguna forma todavía subsiste.

Écija, provincia de Sevilla, sufrió unas inundaciones a finales de 1997, que afectaron a 2.292 viviendas y a 521 industrias, comercios, y 325 unidades agrarias y ganaderas, valorándose los daños en unos 15.000 millones de pesetas. En esta valoración se incluyen los bienes públicos, las infraestructuras, entidades hospitalarias y deportivas, y otras construcciones de titularidad municipal. Para que no se repitan estos hechos instamos en la proposición no de ley a que se adopten las medidas adecuadas para el futuro, algunas de las cuales, insisto, ya están resueltas. Proponemos, en concreto, que se emprenda la ejecución inmediata de los proyectos referidos al dragado del río Genil y a la derivación del cauce urbano del arroyo de la Argamasilla, así como estudiar y emprender una canalización más amplia del Genil, en concreto, desde la vertical del río de la autovía hasta el Azud de Cortés, como medida precautoria imprescindible para el futuro. Señorías, soy consciente —ya lo he dicho al principio— de que algunas de estas obras, como el dragado del río, ya se han realizado, no obstante queda alguna pendiente y por ello recibo con satisfacción y agradecimiento las enmiendas del Grupo Popular y del Grupo Socialista a esta proposición no de ley.

Para no tener que hacer una segunda intervención, acepto la enmienda del Grupo Popular, sin que ello implique estar en desacuerdo con la del Grupo Socialista. La del Grupo Socialista es más prolija, determina con más precisión la forma en que debe resolverse este tema, e introduce algunos términos que pueden ser motivo de polémica, hecho que puede conllevar el que hoy no resolvamos el problema a plena satisfacción de todos los grupos.

Como es más genérica y puede ser aprobada por unanimidad, como digo, vamos a aceptar la enmienda del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE:** Como ha anunciado el señor Vaquero, a esta proposición no de ley han presentado enmiendas el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Dolores Calderón.

La señora **CALDERÓN PÉREZ:** El Grupo Popular se une a la preocupación del Grupo Federal de Izquierda Unida respecto al riesgo de inundaciones del pueblo sevillano de Écija después de los graves daños ocasionados a finales del año 1997 por el desbordamiento del río Genil. Esta preocupación fue mayor en la fecha en que fue presentada la proposición no de ley, a los pocos días de ocurrir los hechos. Hoy, transcurridos casi dos años de dichas inundaciones, afortunadamente el Grupo de Izquierda Unida, el Grupo del Partido Popular y, sobre todo, los vecinos de Écija, podemos estar mucho más tranquilos porque ya la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir ha acometido parte de las obras que solucionarán en un futuro inmediato definitivamente el problema.

Como hemos dicho anteriormente estamos de acuerdo con el fin que persigue la iniciativa, pero evidentemente no con el contenido. En este caso, no por disparidad de criterios, sino porque, como decía al principio, la fecha de su presentación hace que haya sido superada por los hechos, que no son otros que las obras de emergencia, ya finalizadas, en cuanto a la limpieza de los márgenes y dragado del río, por un proyecto realizado por valor de 67 millones de pesetas, así como las obras que se están acometiendo en este momento, por valor de más de 48 millones. En cuanto a la propuesta de estudio para emprender una canalización más amplia del río Genil, tenemos que decir que dicho estudio está ya terminado y las propuestas se están concretando en un proyecto que está a punto de acabar y que ronda los 500 millones de pesetas, que permitirá que el río tenga capacidad para un caudal de 1000 metros cúbicos por segundo, que dista mucho de los 300 metros cúbicos por segundo que originaba los desbordamientos.

En cuanto a la segunda parte del primer punto de la proposición, que habla de emprender la derivación del cauce urbano del arroyo de la Argamasilla, queremos recordar al portavoz de Izquierda Unida que, en virtud del Decreto 1132, de 28 de marzo de 1984, sobre el traspaso de funciones y servicios a la Comunidad Autónoma de Andalucía en materia de abastecimientos, saneamientos, encauzamientos, defensas de márgenes y regadíos, este asunto es de competencia autonómica exclusiva. En su momento estuvimos de acuerdo con la oportunidad de esta proposición no de ley y estimamos que, dado el tiempo transcurrido, es casi innecesaria. No obstante, como el objeto de dicha propuesta, compartido por este grupo, no es otro que el de prevenir futuras catástrofes y dado que parte de las obras están aún sin ejecutar, aunque la tramitación está muy avanzada, mi grupo propone una enmienda de modificación, iniciativa más adecuada ante las actuaciones que ya se están llevando a cabo. Dicha enmienda dice lo siguiente: Instar al Gobierno a que continúe desarrollando con urgencia las obras necesarias para conseguir una canalización más amplia del río Genil a su paso por Écija para evitar futuros riesgos de inundaciones. Este texto es más oportuno en este

momento, y a la vez recoge la clara voluntad, que tendremos todos los grupos de esta Comisión, de ver cuanto antes realizadas todas las obras necesarias en el Genil que eviten inundaciones en el futuro en Écija.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda presentada a esta iniciativa por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Cuevas.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Señorías, han transcurrido ya casi dos años desde las graves inundaciones sufridas por la población de Écija y aún no se han tomado las medidas necesarias para que algo similar no vuelva a ocurrir.

Tras las inundaciones todo fueron promesas y declaraciones de altos cargos de la Administración, prometiendo que iban a tomarse medidas con rapidez. La realidad es que el Gobierno que tiene las competencias sólo ha gastado 67 millones en dragar un corto tramo del Genil. La Junta de Andalucía, sin ser de su competencia, se ha gastado 167 millones en canalizar una parte del cauce que discurre por el casco urbano. Pero esto, señorías, no es suficiente, y si se dieran las mismas condiciones que en 1997, volveríamos a encontrarnos con el desastre. Estamos ante una negligencia grave que puede afectar a vidas humanas y producir enormes pérdidas materiales.

El Gobierno tiene las competencias, el dinero que recauda de los impuestos y la responsabilidad de atender necesidades de esta naturaleza ejecutando las obras necesarias que eviten desastres previsibles, ¿o es que el Estado se acaba en Despeñaperros? Con este Gobierno da la impresión de que esto es así, y no sólo por este asunto; ahí está el pantano de Melonares, donde no se ha invertido ni una peseta, u otras obras vitales para el abastecimiento de agua en Andalucía.

La enmienda que presentamos a esta proposición no de ley de Izquierda Unida no desvirtúa la iniciativa, que sigue siendo válida y acertada porque sólo se han hecho pequeños arreglos que no entran en el fondo de la solución del problema; y sólo pretende actualizar y precisar los términos de la obra a realizar con dos puntos diferenciados: por una parte, la canalización del Genil y, por otra, la desviación del arroyo de la Argamasilla, que fue el principal causante de la violenta inundación de 1997. Por último, incluimos un punto que pretende poner un plazo a esta obra porque la época de lluvias está cercana y podemos encontrarnos con otro desastre. El Gobierno no puede eludir esta responsabilidad. Izquierda Unida ha anunciado que, dado que la enmienda del Partido Popular da una visión más amplia y pretende solucionar el problema, la va a aceptar. Votaremos a favor de la proposición en los términos de la enmienda aunque discrepamos. Genéricamente dice que lo va a solucionar, pero lamentamos que no se puedan concretar todas las obras que son necesarias para que Écija no vuelva a inundarse.

El señor **PRESIDENTE**: A pesar de que el señor Vaquero ya había adelantado su propósito de aceptar alguna de las enmiendas, de acuerdo con el Reglamento, le tengo que conceder la palabra para que confirme la aceptación o el rechazo de alguna de las enmiendas presentadas a esta iniciativa.

Tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Para ratificarme en la aceptación de la enmienda del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario que no haya intervenido desea fijar su posición con respecto a esta iniciativa? (**Pausa.**)

#### — SOBRE DENUNCIA DE LA SITUACIÓN DEL SERVICIO DE CORREOS EN LA PROVINCIA DE SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000867.)

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de la primera iniciativa del orden del día, pasamos a debatir la segunda, que es una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre denuncia de la situación del servicio de Correos en la provincia de Sevilla.

Para su presentación y defensa, tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Con la misma fecha que la proposición no de ley anterior, presentaba Izquierda Unida esta proposición no de ley referida a la problemática surgida en el servicio de Correos en la provincia de Sevilla.

Todos los representantes sindicales del servicio de Correos de Sevilla, por esas fechas, realizaban unas movilizaciones con el fin de denunciar no ya la situación estrictamente laboral, sino también el deterioro del servicio mismo. La dirección de Correos había efectuado una serie de cambios que ponían en peligro la calidad del servicio, que se iba deteriorando progresivamente, y el resultado era que muchos ciudadanos de Sevilla y provincia recibían el correo con un considerable retraso, a veces de hasta casi un mes, dado que el reparto diario se realizaba con criterios de rentabilidad, es decir, en las zonas del centro o de alta concentración comercial y financiera, mientras que el resto de la población se atendía según las posibilidades de la acumulación que se produjera. En este sentido, se suprimieron centros de distintas zonas de Sevilla y provincia y se llevó a cabo una política laboral ausente de negociación. Al mismo tiempo se venía produciendo una contratación por días de personal eventual para trabajos de estructura.

Por todo ello, la proposición no de ley decía lo siguiente: Primero, hacer constar su preocupación y malestar por la situación que supone el deterioro de un servicio esencial para los ciudadanos. Asimismo, hacer constar la necesidad de que todas las zonas de Sevilla y provincia tengan este servicio con carácter diario, sin discriminación alguna. Segundo, manifestar la necesidad de una negociación laboral que garantice los derechos de los trabajadores y el servicio público. Y tercero, declarar su oposición a la supresión de centros de Correos, así como una política de eventualidad en las contrataciones.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado enmiendas por algún grupo parlamentario.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Cuevas.

El señor **CUEVAS DELGADO**: El contenido de esta proposición no de ley y los hechos que la motivan no son ya, casi dos años después, algo que concierne sólo a la provincia de Sevilla. El deterioro del servicio público de Correos es ya algo generalizado y progresivo en todo el país: acumulación de cartas y paquetes, retraso de más de un mes en la correspondencia, falta de personal, recorte del servicio en zonas rurales, etcétera.

En esto nos estamos alejando a pasos agigantados de Europa. Cada vez más hablar de servicio público es un sarcasmo. Desde la Ley de 1998, que incumple siete de los nueve principios de la directiva comunitaria de 1997, y el afán privatizador del Gobierno del Partido Popular, lo que era uno de los mejores servicios públicos de Correos de Europa se ha convertido en un caos tercermundista, una jungla de pequeñas redes territoriales que drenan los envíos de la gran red pública universal, vaciándola de contenido poco a poco, de lo que sin duda sacarán jugosos beneficios los operadores privados pero que supone un gran perjuicio para todos los ciudadanos.

Se está socavando con este Gobierno, como ocurre con otros servicios públicos y esenciales, la cohesión social y territorial, el servicio universal, el control de la liberalización, el equilibrio financiero, las reservas de mercado, la interconexión de las redes y la separación de funciones; objetivos esenciales de la directiva europea. Somos el país europeo que más productos ha liberalizado sin establecer cautelas para salvaguardar el carácter universal del servicio. En toda Europa el Estado conserva la titularidad del servicio y ha exigido al operador un compromiso de autofinanciación, lo que no ocurre en España.

Por todo ello, y respetando el espíritu de la proposición no de ley pero adaptando el texto a esta nueva situación, hemos presentado nuestras enmiendas —que esperamos sean aceptadas— dejando un amplio espacio para que el Grupo Popular pueda, con su voto afirmativo, corregir esta situación que sufren diariamente millones de ciudadanos.

Señorías, ya tenemos suficiente con el caos aéreo para seguir alimentando el caos del servicio de Correos. Sólo pretendemos con estas enmiendas que el Gobierno adapte la legislación a la directiva comunitaria y que tome las medidas para frenar el deterioro creciente en este servicio esencial para los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario que no haya presentado enmiendas desea intervenir en este debate?

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Pons.

El señor **PONS FRANCO**: Esta proposición no de ley, que seguramente viene motivada por los paros puntuales que hubo a finales del año 1997 y principios de 1998 en la Jefatura Provincial de Correos de Sevilla, es en este momento absolutamente extemporánea. Se tendría que

haber retirado porque no tiene sentido en estos momentos y porque no se ajusta a la realidad. Yo no sé las informaciones que puedan disponer los grupos de Izquierda Unida y Socialista, al cual después haré una breve referencia. Decía que no resulta ajustada a la realidad la afirmación de que ha bajado la calidad del servicio en Sevilla sino todo lo contrario, tal y como demuestran los resultados de controles de calidad que estoy en disposición de poner en manos de los demás grupos.

Si tomamos los datos de actualización de controles de calidad en la Jefatura Provincial de Sevilla vemos que, desde 1997 a 1999, la básica local ha aumentado del cumplimiento de un 91 por ciento a un 94 por ciento en el año 1999; en la básica provincial ha pasado del 95 a un 98 por ciento, por encima de la media nacional; del resto básica, ha pasado de un 94 a un 96,38 por ciento. Podríamos dar los mismos datos en económica local, económica provincial, que llega a un cien por cien de cumplimiento. Incluso han subido también, llegando prácticamente al cien por cien, tanto la urgente local, la urgente provincial y la urgente resto. Las demoras que en su momento se dieron en el reparto de correspondencia a finales del año 1997 fueron en fechas concretas y tuvieron su origen en los paros laborales que se produjeron de forma puntual en la Jefatura Provincial de Correos y Telégrafos.

Resulta muy fácil venir aquí y hacer una demagogia fácil, pero los datos son incontestables. A partir de estos datos nosotros no podemos aceptar las afirmaciones que se hacen en la proposición no de ley de Izquierda Unida ni las que se contienen en la enmienda del Grupo Socialista.

Respecto al segundo punto, la necesidad de una negociación laboral que garantice los derechos de los trabajadores del servicio público, debo decirle señor Vaquero, que en la actualidad se encuentra abierta una mesa de negociación a nivel de centro directivo, dirección territorial y jefatura provincial, que garantiza en todo momento los derechos del personal y la mejora del servicio público.

En cuanto al tercer punto, los estudios que se realizaron en su momento por las distintas unidades de Correos y Telégrafos para seguir mejorando la calidad del servicio de distribución y reparto de la correspondencia en Sevilla aconsejaron una nueva configuración de los centros de trabajo, que fue debatida con las organizaciones sindicales con representación provincial de 1996 a 1998. Las modificaciones en la configuración de los centros de trabajo fueron las siguientes: los centros de reparto —que no son, desde luego, oficinas— quedaron configurados, para el mejor encaminamiento de los servicios y mejorar la calidad, en nueve que sustituyeron a los antiguos; y en cuanto a sucursales, desde el año 1997 se han abierto dos nuevas, mejorando la calidad del servicio de cara a los ciudadanos.

Señor Vaquero, nosotros votaremos en contra de la iniciativa, tanto si acepta la enmienda del Grupo Socialista como si la rechaza, en base a dos argumentos: primero, que no resulta ajustada a la realidad la afirmación de que haya bajado la calidad del servicio, los datos son absolutamente objetivos e incontestables, las demoras fueron puntuales y debidas a paros laborales y, se encuentra abierta actualmente una mesa de negociación para mejorar el servicio; y segundo, las modificaciones en la configuración de los centros fue debatida con las organizaciones sindicales con

representación provincial y ahí está el resultado de esta negociación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vaquero, para manifestar si acepta o rechaza la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene S.S. la palabra.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Nosotros entendemos que subsisten los motivos de la proposición no de ley y que la enmienda que nos presenta el Grupo Socialista viene efectivamente a corregir los elementos que la hacen anclada en un momento concreto de la historia en que se produjeron dichos hechos. Por cierto, los paros laborales no fueron los que ocasionaron el deterioro del servicio, sino al revés, el deterioro del servicio fue el que generó los paros laborales.

El que se ajuste a la directiva de la Unión Europea Postal Comunitaria, tal como contempla la enmienda, es un elemento muy positivo, y por eso vamos a aceptar la iniciativa del Grupo Socialista.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS URGENTES PARA ELIMINAR EL ACTUAL TRAZADO DE LA LÍNEA FÉRREA MADRID-CÁDIZ A SU PASO POR LA BARRIADA DE ALCOLEA, EN LA CAPITAL DE CÓRDOBA, Y SUPRIMIR EL PASO A NIVEL DE LA LÍNEA FÉRREA MADRID-CÁDIZ (P.K. 429/825) A SU PASO POR DICHA BARRIADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000930.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 2 del orden del día, pasamos al punto 3, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida por la que se insta al Gobierno a la adopción de medidas urgentes para eliminar el actual trazado de la línea férrea Madrid-Cádiz a su paso por la barriada de Alcolea, en la capital de Córdoba, y suprimir el paso a nivel de la línea férrea Madrid-Cádiz a su paso por dicha barriada.

Para la presentación y defensa de la iniciativa, tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: La vía férrea Madrid-Cádiz atraviesa la trama urbana de Alcolea, que es una barriada de Córdoba, existiendo además un cruce de paso a nivel con la antigua carretera N-IV. Este tramo de vía férrea y paso a nivel no sólo impiden el armónico desarrollo urbanístico de la barriada y dificultan gravemente su vertebración física y social, sino que representa un punto negro para la seguridad vial en el que se han producido varios accidentes mortales. Además, existen en los alrededores de este entorno unos centros docentes donde se acumulan diariamente más de 700 niños y jóvenes, con el peligro que ello supone, que, por cierto, ha sido un peligro mortal en accidentes sufridos con distintas víctimas infantiles.

Nuestra proposición no de ley exige que se elimine el actual trazado de la línea férrea Madrid-Cádiz a su paso por la barriada de Alcolea, en la capital de Córdoba, y que

se suprima el paso a nivel de la línea férrea Madrid-Cádiz, reseñado con el número P.K. 429/825, a su paso por dicha barriada.

El señor **PRESIDENTE**: A esta iniciativa ha presentado también una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra doña Carmen Montes.

La señora **MONTES CONTRERAS**: La enmienda que presenta mi grupo es una simple corrección de redacción para lograr una mayor claridad en la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Quiero dejar clara desde el primer momento la postura de mi grupo a favor de la iniciativa que nos ocupa, con el convencimiento de que la supresión del actual paso a nivel en la trama urbana de Alcolea, barriada periférica de la ciudad de Córdoba, va a facilitar, como señalaba antes el representante de Izquierda Unida, un mejor y más armónico desarrollo urbanístico y una mayor vertebración física y social. Aun siendo importantes estos efectos reseñados, tenemos que señalar como el aspecto más grave del actual trazado de la vía férrea Madrid-Cádiz, a su paso por la barriada de Alcolea, el hecho de que, al estar enclavado en el centro neurálgico para la comunicación interurbana, representa un punto negro para la seguridad vial en el que ya se han producido varios accidentes mortales.

Estas dificultades e impedimentos para el desarrollo de la vertebración física y social y el desarrollo urbanístico de la barriada, junto al peligro para la seguridad vial, necesitan una solución urgente, más si cabe ante la puesta ya en funcionamiento del campus de la Universidad de Córdoba, situado en las proximidades de la barriada de Alcolea. La proximidad de este campus obliga a extremar las medidas de seguridad vial en la barriada y, al mismo tiempo, determina su desarrollo urbanístico. Hay que señalar como un importante fallo estructural que el paso a nivel que nos ocupa se caracteriza por tener una escasa visibilidad y que es un lugar muy transitado por los ciudadanos, entre ellos los niños y niñas que acuden diariamente al colegio que se encuentra muy cercano al trazado de la vía.

Con estos datos se puede tener una idea bastante clara de la necesidad de modificar el actual trazado y eliminar el paso a nivel a su paso por Alcolea, procediéndose para ello a su elevación, desplazamiento, o soterramiento, lo que evitaría el impacto negativo que en la actualidad supone el paso del ferrocarril por esta barriada de Córdoba. De esta forma se daría cumplimiento a la moción que en su día aprobó el Ayuntamiento de Córdoba con el apoyo unánime de todos los grupos políticos allí representados.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir?

En representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: En la proposición no de ley se plantean dos cuestiones simultáneamente: primera, como ha sugerido en su enmienda la portavoz del Grupo Socialista, modificar el actual trazado, y, segunda, suprimir el paso a nivel de la

línea férrea a su paso por la barriada de Alcolea. Esta supresión del paso a nivel condiciona la ejecución de la totalidad de la obra. Los antecedentes que tengo sobre este paso a nivel son de agosto de 1997, fecha en que se comunica una resolución de la Dirección General de Transporte de la Junta de Andalucía por la que se anuncia la contratación de asistencias técnicas para la redacción de cuatro proyectos de obras de supresión de pasos a nivel, entre ellos, el punto kilométrico 429/825 de la línea Madrid-Sevilla, en Alcolea, Córdoba.

La redacción de estos proyectos, y posterior contratación y ejecución de las obras, se enmarca dentro del convenio Junta de Andalucía-Renfe para el mantenimiento de diferentes servicios regionales ferroviarios dentro del ámbito de la citada comunidad autónoma, correspondiendo a un pago en obras por el mantenimiento de dichos servicios aprobados entre las partes firmantes del convenio.

Sigue vigente ese convenio y la situación al día 24 de septiembre es que, puestos en contacto desde Renfe con la Dirección General de Transportes de la Junta de Andalucía, —dos años y un mes después de aquel otro documento que he citado—, nos confirman que el proyecto de supresión se encuentra terminado, estando actualmente pendiente de concursar por parte de la empresa pública GISA en fechas próximas de este mismo año.

Es obvio que nuestro grupo no puede votar a favor de algo que es competencia de la Junta de Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: Para informar si acepta o no la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Los términos de la proposición no de ley se satisfarían también con la propuesta del Grupo Socialista en el sentido de cambiar la palabra eliminar por modificar. Creemos que sigue estando vigente la necesidad de que se acometan estas obras, por lo que mantenemos la proposición no de ley.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROCEDA A DAR INSTRUCCIONES A LOS DIRECTIVOS DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) EN RELACIÓN CON LA CESIÓN DE PROPIEDAD O PERMUTA PATRIMONIAL EN EL MUNICIPIO DE BAZA (GRANADA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000942.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate del punto 3 del orden del día, pasamos al punto 4, que es una proposición no de ley, también del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, por la que se insta al Gobierno a que proceda a dar instrucciones a los directivos de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles en relación con la cesión de propiedad o permuta patrimonial en el municipio de Baza (Granada).

Para su defensa y presentación, tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Señor presidente, no voy a defender, ni siquiera a presentar, la proposición no de ley, sino que la retiro porque, aunque ha tenido una solución que no nos satisface, como es la compra por parte del Ayuntamiento de Baza de las instalaciones de Renfe, esa solución hace que nuestra iniciativa haya perdido su actualidad y su objetivo.

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DEL DENOMINADO ACCESO CENTRO DE LA CIUDAD DE OURENSE CON LA AUTOVÍA DE LAS RÍAS BAJAS. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001339.)**

El señor **PRESIDENTE**: Conforme a sus deseos, queda retirada la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Pasamos, por lo tanto, al punto 5, que es una proposición no de ley, del Grupo Socialista del Congreso, relativa a la ejecución de las obras del denominado acceso centro de la ciudad de Ourense con la autovía de las Rías Bajas.

Para su defensa y presentación, tiene la palabra doña Pilar Novoa.

La señora **NOVOA CARCACIA**: Defiendo una proposición no de ley antigua en cuanto a fecha de presentación —tiene sello de registro de la Cámara de 23 de diciembre de 1998—, pero plenamente vigente porque el problema que motivó su presentación sigue sin resolverse.

Esta proposición no de ley insta al Gobierno a que agilice las fases técnicas y administrativas que restan por realizar (aprobación definitiva del estudio informativo, redacción del proyecto de construcción, licitación, contratación y ejecución) del acceso de la ciudad de Ourense con la autovía A-52. Como podrán observar SS.SS., se trata de una infraestructura menor, tanto por volumen de obra como por los recursos que se requieren para su ejecución. Es, sin embargo, una obra importante para los ciudadanos de Ourense y para quienes lo visitan o quieren visitarlo. El 26 de agosto del presente año, decía el presidente de los hosteleros ourensanos, a través de los medios de comunicación, lo siguiente: «En los últimos seis meses se perdieron en la autovía 6.000 vehículos. La falta de señalizaciones y de accesos es la queja generalizada de los turistas que llegan a Ourense. Tiene que realizarse cuanto antes el acceso centro».

Señorías, la proposición no de ley es antigua en la Comisión, pero la situación que da origen a ella lo es más, porque data de 1994 cuando se redacta un primer estudio informativo al que, durante la fase de información pública, se le presentaron alegaciones por parte del Ayuntamiento de Ourense rechazando el trazado seleccionado por el Ministerio de Fomento. A partir de ese momento, se inicia un nuevo estudio informativo que todavía hoy está sin ser aprobado definitivamente. Todavía el 21 de julio del presente año, hace dos meses, el pleno del Ayuntamiento de Ourense ratificó el acuerdo de la comisión de gobierno que informaba favorablemente la nueva alternativa propuesta por el Ministerio de Fomento.

A lo largo de este tiempo, un cúmulo de despropósitos. A finales de 1998 entraba en funcionamiento sin este acceso la autovía A-52. La diputada que les habla formuló repetidas preguntas al Gobierno, obteniendo respuestas en ocasiones contradictorias, que reflejan cuando menos ineficacia e inoperancia política. El Gobierno decía el 17 de marzo de 1997: «Dado que el nuevo estudio informativo estará finalizado en el presente año, tendrá que ser sometido al trámite de información pública no sólo en cuanto a su trazado, sino también a efectos de impacto ambiental. Una vez superada esta fase se podrá aprobar definitivamente y realizar el proyecto de construcción para ser contratado. Todo el proceso descrito no podrá estar concluido antes de finales del próximo año». Esta respuesta tiene fecha 17 de marzo de 1997. En el año 1998 decía el Gobierno: «Por lo que respecta al acceso centro a Ourense, el estudio informativo redactado al efecto se halla a la espera de la declaración de impacto ambiental, a emitir por el Ministerio de Medio Ambiente, como paso previo a su aprobación definitiva y posterior redacción del proyecto». Esta respuesta tiene fecha de 31 de julio de 1998. En 1999 el Gobierno decía: «Actualmente se encuentra en redacción el estudio informativo acceso centro» (nuevamente dice el Gobierno que se encuentra en fase de redacción el estudio informativo). «Tras su finalización deberá ser sometida a los preceptivos trámites de información pública y declaración de impacto ambiental por parte del Ministerio de Medio Ambiente, como paso previo a su aprobación definitiva y a la selección de la alternativa considerada más adecuada, que será desarrollada por los correspondientes proyectos de trazado y construcción. A la vista de los trámites que es preciso seguir para abordar la redacción de los proyectos y posterior licitación de las obras, no es posible concretar fecha para el inicio y duración de esta actuación.»

Señora y señores diputados, si para hacer un estudio informativo se tardan cinco años y si este ritmo se mantiene en las fases que restan hasta su ejecución, hagan SS.SS. una aproximación al tiempo que tendremos que esperar los ourensanos para contar con este acceso a la autovía A-52. Imagínense también qué ocurriría si esta situación en vez de producirse en Ourense se diera, por ejemplo, en Cataluña. Impensable. Pues bien, yo reivindico a través de esta proposición no de ley la igualdad de trato para mi territorio.

Espero de las señorías de esta Comisión su voto favorable, y del Gobierno que no haga papel mojado de esta votación si es favorable, porque en política lo fundamental es querer o no querer, priorizar o no priorizar.

El señor **PRESIDENTE**: A esta iniciativa se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Voy a hacer una breve exposición de antecedentes administrativos de este proyecto de acceso a la ciudad de Ourense desde la autovía A-52.

La realización del acceso centro a Ourense se planteó posteriormente a la ejecución de la autovía Rías Bajas, para lo cual se realizó un estudio informativo que fue sometido a información pública y a cuya solución se mostró contrario el Ayuntamiento de Ourense. Estamos entonces en el

año 1995 y principios de 1996. A pesar de ello, en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 1997 se incluyó financiación, la previsión de una determinada cuantía para la ejecución de esa obra. Pero, querámoslo o no, el acceso centro a Ourense afecta una zona importante de la ciudad y de sus alrededores, dentro de su ayuntamiento. Su tramitación exigió plazo y gestiones para estudiar y definir un posible trazado en el que pudieran estar previamente de acuerdo el Ayuntamiento de Ourense, que representa a los vecinos afectados, y el Ministerio de Fomento. La información pública del estudio informativo fue publicada en el «BOE» (no pudo publicarse antes porque no había una decisión y definición concreta) el 4 de junio de 1999, y, como ha indicado la señora Novoa, fue aprobado por el Ayuntamiento de Ourense el 21 de julio de 1999. Estamos, por tanto, en unos plazos que de momento no salen de Ourense. Sí han salido después del 21 de julio, que es la fase en que se encuentra este expediente: contestar a las alegaciones del período de información pública.

Ya se han citado los antecedentes parlamentarios. Yo agregaría algún otro, como la moción aprobada en el Senado, a iniciativa del Grupo Socialista, en la que se insta igualmente al Gobierno para que acelere los trámites necesarios para definir el acceso centro a Ourense. El Ministerio de Fomento, sólo hace tres días, le daba internamente su opinión al Grupo Popular, en el sentido de que era contrario a la aceptación de la iniciativa por considerar que se están haciendo los mayores esfuerzos para agilizar la tramitación.

El Grupo Popular, plenamente consciente de la importancia que tiene esa obra y de la necesidad de acelerarla, ha presentado una enmienda, pero como quiere alcanzar un consenso con el Grupo Socialista, modifica *in voce* dicha enmienda y propone el siguiente texto: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que agilice las fases técnicas y administrativas que restan por realizar del acceso centro a la ciudad de Ourense con la autovía A-52, procediendo a la solución de la adjudicación del proyecto y construcción del acceso en el mismo trámite administrativo.

Espero que esta redacción satisfaga al cien por cien los deseos de mi compañera Pilar Novoa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir, además de los que ya lo han hecho?

Tiene la palabra la señora Novoa para decir si acepta o no la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular a la iniciativa que ella misma ha defendido.

La señora **NOVOA CARCACIA**: No cabe duda que valoro el importante esfuerzo del señor Carreño para alcanzar el consenso al que hacía referencia. No obstante, la enmienda que propone el Grupo Parlamentario Popular no garantiza la agilización de la aprobación definitiva del estudio informativo y de la redacción del proyecto. Se da la circunstancia de que la demora que sufre esta obra arranca precisamente de estas dos fases administrativas.

Valorando el esfuerzo que el señor Carreño ha realizado para convencer al Ministerio de que aceptara esta redacción, como no queda garantizada la agilización de la aprobación definitiva del estudio informativo y de la redacción del proyecto, y puesto que no existe consignación presu-

puentaria en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado que se acaba de presentar en esta Cámara, no podemos aceptar la enmienda que ha leído.

— **SOBRE INSTALACIÓN URGENTE DE UN RADAR DE AVIACIÓN CIVIL PARA LOS AEROPUERTOS DE LANZAROTE Y FUERTEVENTURA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICIÓN CANARIA. (Número de expediente 161/001401.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta iniciativa, pasamos al punto VI del orden del día, que se refiere a una proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, sobre instalación urgente de un radar de aviación civil para los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura.

Para la defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra el representante de Coalición Canaria.

El señor **RIVERO BAUTE**: En la isla de Lanzarote, en el sitio que se conoce como Peñas del Chache, existe una antena de radar que permite una información fiable a todos los tráficos aéreos que se mueven en las islas de Lanzarote y Fuerteventura.

Por necesidades de la defensa, en el año 1998 se instaló un nuevo radar de uso exclusivamente militar en esta zona de la isla de Lanzarote. Esta antena de radar del Ministerio de Defensa, que, insisto, fue argumentada por razones estratégicas, ha creado sombras en la antena civil que obliga a los controladores a establecer medidas de seguridad adicionales, con merma del número de vuelos en fase de despegue y aterrizaje que afecta a estos dos aeropuertos citados de Fuerteventura y Lanzarote. Estamos hablando de dos aeropuertos que tienen un movimiento de pasajeros y de vuelos muy importante, de dos infraestructuras que, como todas las infraestructuras aeroportuarias que afectan a las islas, son estratégicamente importantísimas para servir de comunicación entre las islas y de las islas con el exterior, además de dos territorios con una dependencia muy importante del sector turístico. En concreto, según datos de finales de 1997, en el aeropuerto de Lanzarote se mueven cuatro millones y medio de pasajeros con más de 41.000 vuelos anuales, y el de Fuerteventura se está acercando ya a los tres millones de pasajeros y con más de 25.000 vuelos a lo largo del año. Las restricciones que se han producido por motivos de seguridad, como consecuencia de las sombras creadas por la instalación del radar militar, están limitando el número de operaciones en cada hora en aproximadamente un 50 por ciento. Esto quiere decir que de pasar a controlar alrededor de 40 operaciones-hora, que son las que se estaban realizando, se ha reducido a 20 operaciones-hora. El efecto que se está produciendo, como no puede ser de otra manera al reducirse el número de operaciones, es que hay continuos retrasos en los vuelos entre las citadas islas, especialmente en los que se producen los jueves y sábados entre Gran Canaria y Lanzarote y los martes y domingos entre el mismo aeropuerto de Gran Canaria y Fuerteventura. AENA, una vez que se tuvo conocimiento de este problema, puso en marcha la redacción de un proyecto para instalar una nueva antena de radar, en la isla de

Lanzarote, que permitiera normalizar la situación. El proyecto presentado por AENA, dado que es una instalación que se ubica en suelo rústico, necesitaba del informe del Cabildo de la isla de Lanzarote, que lo evacuó en el mes de abril, y posteriormente un nuevo escrito en agosto del presente año. El objeto de la proposición no de ley es instar al Gobierno para que adopten todas las medidas para que urgentemente se pueda afrontar esta situación. En la proposición no de ley se habla incluso de coordinación con las autoridades canarias, con el Gobierno de Canarias y con el Cabildo de Lanzarote.

Para conocimiento de los señores diputados, resumo las condiciones que el Cabildo de Lanzarote ha exigido, con fecha 12 de agosto y en relación al proyecto presentado por AENA, de acuerdo con su planeamiento para que sean modificadas en el proyecto. Dice que la acometida de la línea de energía eléctrica subterránea se ejecutará a través del borde del camino existente, de modo que se evite la generación de nuevos impactos; que el nuevo tramo de caminos para acceder a la máxima cuota del cono deberá discurrir por el interior del cráter, a fin de minimizar la incidencia de la actuación; asimismo, que los materiales sobrantes de la adecuación del tramo de caminos existentes y los derivados del nuevo no se verterán sobre la ladera, procediéndose a realizar tratamiento de los taludes resultantes. Habrán de concretarse las medidas de corrección del impacto que producirá el tramo del camino existente, que quedará fuera de servicio como consecuencia de la modificación de parte de su trazado que prevé la propuesta de AENA. La anchura de 5 metros del nuevo tramo de camino deberá ser disminuida al no justificarse de acuerdo con la circulación que va a soportar. El edificio y las plataformas previstas se restringirán al máximo, desechándose las instalaciones no estrictamente necesarias, como sería el caso de la pérgola, y se especificará con mayor detalle el tipo de materiales a emplear. Es decir, por lo que compete a las autoridades canarias, al Gobierno de Canarias, en este caso más concretamente al Cabildo de Lanzarote, que de acuerdo con su Plan de ordenación insular es el que tiene la competencia sobre el proyecto, ya se han propuesto las modificaciones que debe tener el proyecto presentado por AENA para adaptarse correctamente a la normativa insular y de lo que se trata es de que por el Gobierno se impulsen y se tomen las decisiones necesarias para que se hagan las modificaciones, los trámites que permitan que en el menor tiempo posible se instale esta nueva antena civil que permita normalizar los tráficos con estas dos islas a las que antes hacía referencia, Lanzarote y Fuerteventura.

El señor **PRESIDENTE**: A esta iniciativa el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda, para cuya defensa tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: En virtud de lo que plantea la proposición no de ley y lo expuesto por el señor Rivero, retiramos la enmienda porque recoge nuestro texto. Recoge que una vez obtenidas las autorizaciones pertinentes (las referidas a la propiedad de los terrenos, las de carácter medioambiental o cualesquiera otras que dependan de las administraciones autonómica o local de Canarias) proceda a su instalación a la mayor bre-

vedad posible. En realidad es lo mismo que plantea la proposición no de ley del Grupo de Coalición Canaria y por eso nuestro grupo retira la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? En representación del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Segura tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista votará a favor de esta iniciativa porque está planteada en positivo, y al respecto queremos hacer un par de reflexiones.

En primer lugar, es rigurosamente cierto que quienes sentimos la responsabilidad, en representación de nuestras circunscripciones de la Comunidad canaria, de conocer la situación esencial vinculada a las infraestructuras que posibilitan las comunicaciones aéreas y marítimas, en el seno de la Comunidad canaria, mantenemos sesiones de trabajo con expertos profesionales que ejercen tanto en el sistema central de control del tráfico aéreo de la Comunidad como en los diferentes destinos vinculados al control de la aproximación y alejamiento de cada uno de los aeropuertos de la Comunidad. Es cierto que hay algunas zonas del espacio aéreo canario, algunas no en dimensión geográfica o geométrica espacial muy acentuadas, que están en sombra, y esto se ha venido denunciando a lo largo de muchos años y ha generado la búsqueda de soluciones para algunas situaciones de conflictividad institucional. Concretamente, hace muy pocas fechas, cinco o seis meses, por el ministro de Fomento se inauguraron las instalaciones del centro de control de tráfico aéreo del área de Canarias. Geográficamente esas instalaciones están ubicadas en un edificio, muy próximo al aeropuerto de Gando, con nuevas tecnologías pero también con las dificultades inherentes a las características geográficas, a la geomorfología de cada una de las islas. Hay una zona en sombra, como consecuencia del cono que constituye el pico del Teide, que se proyecta sobre el área occidental de la Comunidad canaria, concretamente sobre la isla de El Hierro. Como consecuencia de un grave accidente aéreo en el que un avión de las fuerzas aéreas de los Estados Unidos se estrelló contra una montaña del aeropuerto de El Hierro, hace prácticamente 18 años, ya desde aquella época la Administración de Estado ha intentado buscar una solución para que esa zona en sombra deje de serlo. Yo he tenido la oportunidad, con los expertos correspondientes, de comprobar su visualización en las pantallas de radar.

Problemas vinculados a la geomorfología de cada una de las islas traen consigo dificultades en la localización plena de toda esa área del Atlántico y, en consecuencia, la Administración del Estado, la autonómica y la local deben hacer notables esfuerzos para posibilitar la ubicación de las antenas y de los sensores correspondientes. Particularmente en la isla de El Hierro ha sido motivo de conflicto institucional que ha esterilizado e imposibilitado la búsqueda de una solución a esa área en sombra, que no ha planteado el señor Rivero pero que lo menciono como un elemento coadyuvante en la línea argumental que ha defendido. En ese sentido, lo que ha planteado de la búsqueda de una solución para esa área geográfica de influencia de los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura, parece razonable

que con este proyecto de resolución se presione —valga la terminología— al Gobierno para que en coordinación con las administraciones locales pueda buscar la solución pertinente. Pero, señorías —y con ello ya termino—, el tema de la seguridad aeronáutica requiere rigor, método y sistemática. Sería muy deseable que, como consecuencia de esta iniciativa parlamentaria, el propio ministro de Fomento, si es realmente sensible, que hay que suponer que sí, hacia los problemas que esta proposición no de ley plantea, en una comparecencia próxima ante la Comisión de Infraestructuras, en una sesión específica a petición propia explicase la situación de infraestructura de los mecanismos de ayuda a la navegación en esa área del Atlántico. La lectura de documentos específicos, uno de ellos en mis manos, *El control del tráfico aéreo europeo*, elaborado por profesionales de la enseñanza universitaria de esta materia en nuestro país, pone de manifiesto que existe la necesidad de una mejor coordinación en la búsqueda de soluciones al apoyo de la navegación aérea en nuestro país, expresamente en esa área del Atlántico que controla el centro de control aéreo de Canarias.

En suma, apoyamos la iniciativa porque nos parece oportuna y esperamos que sirva también como elemento estimulante de la búsqueda de soluciones a otros problemas de esta índole que están planteados en la Comunidad canaria.

— **RELATIVA A LA MEJORA DEL FIRME Y LA ILUMINACIÓN EN LA CARRETERA N-IV A SU PASO POR PINTO (MADRID). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001447.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate del punto 6 del orden del día, pasamos a debatir el punto 7, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la mejora del firme y la iluminación en la carretera N-IV a su paso por Pinto (Madrid). Para la presentación y defensa de esta iniciativa tiene la palabra la señora García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Señoras y señores diputados, intervengo en representación del Grupo Parlamentario Socialista para defender esta proposición no de ley relativa a la mejora del firme y la iluminación de la carretera N-IV a su paso por la población de Pinto, perteneciente a la Comunidad de Madrid. Aunque pueda parecer un tema menor para debatir en el Congreso de los Diputados, señorías, no es así, es un asunto que viene muy de atrás y que la desidia de la Dirección General de Carreteras dependiente del Ministerio de Fomento ha venido desatendiendo y desoyendo. Lamentablemente se repiten accidentes cada vez más graves por la falta de la iluminación; recientemente, como a través de los medios de comunicación SS.SS. conocen, el pasado 7 de septiembre perdieron la vida dos personas.

El Ayuntamiento de Pinto, reunido en pleno y por unanimidad de todos los grupos municipales, aprobó una moción en la que se instaba al Ministerio de Fomento a proceder con urgencia al alumbrado de la N-IV en el tramo comprendido entre el polígono de Las Arenas y la entrada

de Pinto, los kilómetros 17,500 y 20. Esta moción fue remitida por el Ayuntamiento a la Dirección General de Carreteras. El 9 de enero, 5 meses después, ya había un proyecto, un estudio definido. El 26 de mayo de 1996 se contesta por escrito por el jefe de demarcación de la Dirección General de Carreteras de Madrid diciendo que ha dado las órdenes de redactar un nuevo estudio para el proyecto de obras de alumbrado y de pavimentación. Nueve meses después dicho proyecto no estaba realizado y la situación iba empeorando. Los grupos municipales en la corporación de Pinto presentaron de nuevo una moción, aprobada por unanimidad de todos los grupos, para que de una vez por todas se actuara de manera diligente y rápida, ya que la situación se estaba agravando y porque en las horas nocturnas, al carecer de iluminación, el peligro para los automovilistas era más que evidente. Solicitaban la actuación urgente del Ministerio de Fomento. Incluso el Ayuntamiento ofrecía la posibilidad de colaborar económicamente en las obras, ya que no puede acometerlas al ser ésta una competencia directa de la Administración central. Transcurridos desde ese momento más de 16 meses, el 29 de enero de 1998, al no haber obtenido ni tan siquiera una respuesta escrita por los responsables del Ministerio, la corporación en pleno vuelve a aprobar por unanimidad de todos los grupos (quiero recalcar que también por el Grupo Popular) la moción reiterando la urgencia de dichas obras. A finales de 1998 se producen algunas reuniones con responsables del Ministerio y se les indica que el proyecto de alumbrado, que va a comprender los kilómetros 18,5 hasta 25, se encuentra redactado pero no está calificado como prioritario, por lo cual no estaba previsto adjudicarlo. Es decir, más de dos años después de comprometerse el Ministerio, y a pesar del incremento de accidentes de tráfico por la degradación y la calidad pésima del firme, junto con la falta de iluminación y las intensas nieblas que afectan no sólo a Pinto sino también a Aranjuez, el Ministerio no consideraba prioritaria la obra, además de no haber previsto presupuesto en 1998 para ella pese a haberse comprometido en adjudicarla en tres meses en 1996.

Ante esta situación se reitera la petición de todos los grupos del Ayuntamiento y se dirige también a la Comunidad de Madrid, a todos los grupos parlamentarios. La respuesta en este caso es nuevamente el silencio y la desidia. Trece meses después, cuando los medios de comunicación recogen amplísimamente las quejas y denuncias del consistorio municipal y de los vecinos ante el incremento de accidentes, se responde el 30 de marzo de 1999 que los proyectos de refuerzo del firme y del alumbrado se encuentran redactados y pendientes de publicación por el Boletín Oficial del Estado. Perdonen SS.SS. pero es un sarcasmo que en una situación tan grave, después de más de tres años y medio, aún esta obra esté sin adjudicar. Estamos en septiembre de 1999 y la situación, como ustedes saben, se ha agravado. El Ayuntamiento, con interés y con preocupación, ha tenido que mantener permanentemente la denuncia de esta situación ante los medios de comunicación y ante las administraciones, habiendo sido desoído, como he dicho. Lamentablemente, esta proposición no de ley que el Grupo Socialista presenta en el mes de marzo en esta Cámara se ve en septiembre, una semana después de un desgraciado accidente, un accidente gravísimo en el que

mueren carbonizadas dos personas, en la madrugada del 6 de septiembre y a la altura justamente del kilómetro 20 de la carretera de Andalucía. Las víctimas habían estacionado su vehículo en el arcén para intentar solucionar una avería y un camión de gran tonelaje alcanzó al automóvil y lo lanzó fuera de la vía. Como consecuencia del enorme impacto el vehículo ardió y la pareja murió calcinada en el acto. El conductor del camión dio negativo en la prueba de alcoholemia y afirmó que no se percató de la presencia del automóvil dada la falta de visibilidad en horas nocturnas de este tramo de la autovía, que además se caracteriza por un gran número de badenes en su trazado desde Pinto hasta Aranjuez.

Señorías, estarán de acuerdo en que la situación no puede continuar así un día más. Muy a mi pesar he tenido que relatar este trágico accidente para recabar la atención y el interés de todos ustedes, por lo que espero el apoyo a nuestra proposición. Como he dicho, fue presentada en el mes de abril, cuando no había sucedido un hecho tan trágico pero sí muchos accidentes. No se trata de un asunto madrileño; no es competencia de la Comunidad Autónoma de Madrid, a pesar de que el presidente Ruiz Gallardón se comprometió a solucionarlo. Es competencia del Gobierno de la nación y es nuestra responsabilidad como diputados de España, que también representamos a los vecinos de Pinto y a cuantos puedan circular por la carretera nacional de Andalucía, que esta situación de alto riesgo no se siga produciendo. Debemos tomar ejemplo del pleno de Pinto y votar todos a favor de que el Ministerio acometa las obras con urgencia. De lo contrario estaremos apoyando, quienes así lo decidan por razones probablemente de oportunidad política pero ajenas a los intereses de los ciudadanos, que pueda haber nuevos accidentes.

El Grupo Socialista no puede aceptar la enmienda que se propone por el Grupo Popular en los términos en que está redactada porque supone, sencillamente, seguir el juego de la dilatación a la que ha estado sometido este proyecto desde sus inicios por parte del Ministerio de Fomento, ya que se plantea que se aceleren los procedimientos administrativos cuando ya en 1996 el proyecto estaba redactado y no se sacó a adjudicación porque no se consideró —y así consta por escrito en la respuesta de los responsables del Ministerio— una obra prioritaria, a pesar de los accidentes de tráfico graves que se vienen produciendo en esta zona y a pesar de que se ha procedido a mejorar el firme y la iluminación en otras zonas de esa misma carretera. Podríamos aceptar la enmienda siempre y cuando se incorporara una modificación en la que quedara claro que el Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento a que proceda de manera inmediata, en un plazo máximo de dos meses, a adjudicar definitivamente las obras no sólo de la mejora de pavimentación sino del alumbrado, que a nuestro juicio es aún más urgente dado que el grave problema es de iluminación. Por tanto, tal y como está redactada la enmienda del Grupo Popular no podemos aceptarla. Proponemos una transaccional porque creemos que es fundamental que seamos coherentes con la situación, con los grupos municipales en el Ayuntamiento de Pinto que todos, absolutamente todos, desde hace más de tres años llevan reclamando sensibilidad y una respuesta para este problema. Ésa es la motivación principal, que no puede seguir existiendo un

alto riesgo para los automovilistas en esta carretera a su paso por Pinto, que deberíamos hacer llegar al Ministerio, que en otros casos acude a los procedimientos de urgencia y licita obras en las cuales ni siquiera se ha procedido a hacer el estudio de impacto ambiental o a mantener algunas de las sugerencias que se hacen por parte de los vecinos. Hace poco tuvimos ocasión de discutir y debatir sobre la autovía M-40, donde se han adjudicado obras muy importantes en el plazo de menos de un mes por el procedimiento de urgencia, obras que no son tan urgentes y que son muy contestadas por los vecinos porque les va a afectar en unas zonas verdes que ellos quieren que se preserven.

Por tanto, si en unos casos el Ministerio considera prioritaria y urgente una obra cuando a nuestro juicio no lo es, aunque sí es necesaria, en este caso está más que justificado, está más que claro que desde hace más de tres años y medio existe un proyecto y se debería haber acometido sin tener que llegar a situaciones gravísimas que, como he dicho, no son nada deseables creo que absolutamente por ninguno de nosotros, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Como ha anunciado la interviniente en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, a esta iniciativa se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra don José Jiménez Suárez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: El Grupo Popular entiende y es sensible a las circunstancias de seguridad de que adolece en los últimos años la carretera de Andalucía entre Pinto y Aranjuez y comparte muchos de los criterios expuestos por la señora García-Hierro.

Hay algunos matices respecto a las fechas que no estoy en condiciones de puntualizar pero, por elegir entre lo principal y lo secundario, lo de las fechas es lo de menos. Las circunstancias actuales son que, en efecto, hay un problema de calidad de firme y un problema de iluminación en la carretera de Andalucía a su paso por Pinto, Valdemoro y Aranjuez que hay que arreglar. Me gustaría dejar claro que el Ministerio ha sido sensible a ese problema y que en el mes de marzo sacó a concurso el arreglo del firme entre los kilómetros 11 y 36, es decir, entre antes de Pinto y Aranjuez, y está a punto de adjudicarlo por algo más de 3.000 millones de pesetas. Es decir, está en la fase de oferta seleccionada y adjudicación y firma del contrato e inicio de las obras a fechas próximas. El Partido Popular presentaba una enmienda diciendo que por actualizar y poner al día la petición el Partido Socialista pedía que se arreglará definitivamente el firme y lo que dice la enmienda del Partido Popular es que se adjudique de forma inmediata la oferta seleccionada. En cuanto a la iluminación, que es otra de las carencias de la carretera de Andalucía a su paso por esos núcleos urbanos, el Ministerio lo que ha hecho en el último año es redactar el proyecto de los tres tramos —a su paso por Pinto, a su paso por Valdemoro y a su llegada a Aranjuez— por un importe de 740 millones de pesetas. El Partido Popular, compartiendo las inquietudes de S.S., plantea en su enmienda que se inicien los trámites de forma inmediata para adjudicar ese proyecto.

Dadas las circunstancias de la petición de S.S. y para dar la última oportunidad al diálogo, creo que sería bueno

que hiciéramos una enmienda transaccional porque la respuesta de este Parlamento a los miles de conductores que pasan por la carretera de Andalucía y a los pueblos de Pinto, Valdemoro y Aranjuez debe ser una respuesta unánime a una necesidad constatada. En ese sentido yo invito a la señora García-Hierro a que acepte la enmienda del Partido Popular. Si hay que hacerle algún añadido, estamos abiertos a cualquier tipo de negociación en ese sentido y a llegar a una transaccional porque creo que la respuesta del Congreso a un problema existente debe ser unánime y contundente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir en esta iniciativa? Para manifestar si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, a pesar de que ya ha indicado algo en su primera intervención, tiene la palabra la señora García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRA CARABALLO**: En aras de la brevedad, he utilizado el primer turno de exposición para hacer una propuesta de transacción. Los términos en los que está redactada la enmienda del Grupo Popular no se pueden aceptar porque la obra que en marzo estaba redactada, la obra del firme que comprende la población de Getafe hasta Aranjuez y que se plantea que se proceda a su adjudicación definitiva, realmente es una obra importante que ya en marzo se decía que estaba pendiente de publicación en el «BOE», ha habido tiempo suficiente para adjudicarla y es importante, pero es mucho más importante que se proceda a la obra de iluminación, que realmente es la que está provocando mayores accidentes en la noche dada la falta de la misma y que el proyecto se encuentra redactado desde enero de 1996. Luego si en su momento —y consta por escrito— el Ministerio dijo que no era prioritaria y se ha ido dilatando, aceptar la enmienda en los términos en los que está planteada es seguir dando carta de naturaleza a que el Ministerio considere o no esta obra prioritaria, porque los estudios están y lo que se debe es proceder de inmediato a la adjudicación por procedimiento de urgencia.

Por eso, en aras del diálogo y de que los ciudadanos de Pinto y cuantos circulan por esta carretera entendieran que los diputados estamos aquí defendiendo sus intereses, planteaba un plazo máximo de dos meses para adjudicar ambos proyectos, porque dejarlo tal y como está es dejarlo otra vez en una situación en que los hechos demuestran que no ha habido tal sensibilidad, tal preocupación por el Ministerio de Fomento. Por tanto, en los términos en que está planteada no podemos aceptar la enmienda. Queremos que se mantenga el texto aprobado por unanimidad de todos los grupos municipales en el Ayuntamiento de Pinto, que es el que proponemos, para que se acometan con carácter urgente estas obras que hace muchísimo tiempo, más de tres años, tienen un proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate, la Mesa espera el texto transaccional, si llegan a un acuerdo, que hasta el momento de la votación tienen tiempo de presentar.

— **RELATIVA AL ENLACE FERROVIARIO DE ALMERÍA-MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/001478.)**

— **SOBRE FIJACIÓN DE LAS ANUALIDADES ENTRE LOS AÑOS 2000 Y 2005 A APLICAR EN LA CONSTRUCCIÓN DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA EN VELOCIDAD ALTA (EUROMED) ALMERÍA-MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001594.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a los punto 8 y 9, que son dos proposiciones no de ley relativa la primera al enlace ferroviario de Almería-Murcia y la segunda sobre fijación de las anualidades entre los años 2000 y 2005 a aplicar en la construcción de la conexión ferroviaria en velocidad alta (Euromed) Almería-Murcia. Para la defensa y presentación de estas dos iniciativas tiene la palabra don Adolfo García de Viana Cárdenas.

El señor **GARCÍA DE VIANA CÁRDENAS**: El Grupo Socialista piensa que, a la altura de la película, todos estamos convencidos de la necesidad de la conexión ferroviaria Almería-Murcia dentro del arco Mediterráneo con velocidad alta y a través del Euromed. El esfuerzo realizado por todos, aunque algunos más que otros, nos ha llevado a este convencimiento. Cuando digo todos me refiero no sólo a los grupos parlamentarios, a los partidos políticos, sino a los agentes sociales, a colectivos, a mesas, en definitiva, a la sociedad almeriense en general que ha sabido ver la importancia de esta infraestructura para el desarrollo socioeconómico de la provincia. **(El señor vicepresidente, Jané i Guasch, ocupa la Presidencia.)** Donde sí parece que existen algunas diferencias es en el cómo y en el cuándo de esta conexión. Espero que el debate de estas proposiciones no de ley sirvan para llegar a un acuerdo y estas diferencias desaparezcan.

En relación al cuándo, tenemos manifestaciones del ministro de Hacienda, señor Rato, efectuadas en Almería en la primera quincena de mayo de 1999, en las que nos decía que la provincia de Almería estaría conectada con el Euromed en el 2005. Con anterioridad, en febrero de 1999, en el tercer encuentro empresarial de la economía murciana organizado por la Cámara de Comercio de Murcia, cita que se convirtió en una cumbre política ya que a ella asistieron los presidentes de las comunidades autónomas de Murcia, Valencia y Madrid, se consideró como obra estratégica la conexión Murcia-Almería ante el inicio del tercer milenio. El pasado mes de agosto fue especialmente proclive a las manifestaciones favorables al Euromed. El ministro de Administraciones Públicas, señor Acebes, proponía: Aceleremos las obras para el 2005. Teófila Martínez, presidenta del Partido Popular en Andalucía, aseguraba que su consecución sea una realidad en los próximos cinco años. Incluso el diputado por Almería del Partido Popular, el señor Arqueros, declaraba a *Ideal* que sospechaba que a Joaquín Almunia no le debían haber dicho sus compañeros que ya existe un compromiso del Gobierno, en base a una proposición no de ley del Partido Popular, para que Alme-

ría esté conectada con el Euromed antes del 2005. Por cierto, me gustaría que el señor Arqueros, si hubiese estado aquí, me diera la fecha de esa proposición no de ley con idea de localizarla en el "Diario de Sesiones" y conocerla a fondo.

Con estas declaraciones y con el peso específico de los protagonistas de verdad que creía que el cuándo de la conexión estaba fuera de duda, esa conexión iba a ser antes del 2005. El problema está en que el ministro de Fomento, responsable de la cosa, el 30 de marzo de 1999 a *La Voz de Almería* declaraba que el Gobierno no ejecutará el Euro-med con Almería hasta que no se complete el tramo Murcia-Alicante, aclarando que para establecer la conexión de Almería con el corredor Mediterráneo es preciso acometer en primer lugar las actuaciones necesarias entre La Encina y Alicante y a continuación entre Alicante y Murcia. ¿Por qué a continuación? ¿No puede hacerse a la vez? ¿Por qué el tramo Murcia-Almería hasta que no se complete el Murcia-Alicante? Esto confirma también las declaraciones del diputado por Almería don Rafael Hernando, en diciembre de 1998, a este mismo periódico, donde decía que el Euro-med es sólo un proyecto a largo plazo y que en las fuertes apuestas realizadas por el Gobierno para los próximos años el Euromed no tiene cabida. Pensamos que estas declaraciones y las del ministro de Fomento, al ser anteriores a la declaración de Almería como sede de los Juegos Mediterráneos del 2005, realmente eran historia, habían sido superadas, y las declaraciones de este verano despejaban el futuro del Euromed para Almería. Los Presupuestos Generales del Estado han confirmado, por desgracia, que por qué uno es el ministro de Fomento y por qué el otro es el portavoz del PP. Según Rafael Hernando, se consignan 100 millones, de pesetas para el estudio de una obra que pensamos que costará más de 100.000 millones y el proyecto y el estudio de impacto ambiental superará los 3.000 millones; con lo presupuestado para este año no tenemos ni para el papel de los proyectos. Pero cuando revisamos el anexo de inversiones y nos vamos al Ministerio de Fomento vemos en la Secretaría de Infraestructuras y Transportes una partida Murcia-Almería, estudio, con sólo 25 millones de pesetas. Si los 100 nos parecían poco, los 25 rayan casi, una tomadura de pelo. Creo que tenemos que ser más serios, señorías. Por ello, en la proposición no de ley número 9 hemos incluido una enmienda fijando calendarios de inversiones para que realmente en el 2005 la conexión ferroviaria Almería-Murcia pueda realizarse. Hemos añadido un segundo punto a la proposición pues pensamos que debe el ser el GIF quien construya y administre la conexión con velocidad alta Almería-Murcia, al igual que está haciendo con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera, con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, con la futura línea Córdoba-Málaga y con el nuevo acceso a Levante, acordado recientemente por el Consejo de Ministros.

En relación al cómo, si tenemos en cuenta la proposición no de ley aprobada el 24 de noviembre de 1998 para incluir la conexión Almería-Murcia dentro del Plan de infraestructuras, se exigía la previa realización de un estudio económico y social de los nuevos trazados, así como los de carácter medioambiental. Han pasado diez meses y nos consta que el Ministerio de Fomento no ha iniciado

estudio alguno. En contraposición, la Junta de Andalucía ha aprovechado el tiempo y ha realizado un estudio, a través de la unión temporal de empresas Gresa-Train, que como expresa la exposición de motivos de la proposición número 8 comprende el análisis y el diagnóstico de la situación actual de las comunidades y de las comunicaciones de Almería y su provincia con el Levante y el arco Mediterráneo: el estudio de viabilidad para el ferrocarril de velocidad alta, Euromed, con definición funcional de alternativas, estudio de demandas, rentabilidad económico-financiera, obtención de corredores y selección de alternativas, así como optimización medioambiental. Dicho estudio será enviado al Ministerio de Fomento en los primeros días de octubre, según ha sido anunciado mediante escrito enviado por el consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía. Pues bien, también con relación a este estudio existen diferencias en representantes cualificados del Partido Popular nacional. Mientras Rafael Hernando lo tacha de poco serio y que no sirve para nada, aunque no lo conoce, el subdirector general de Planes de Infraestructuras Ferroviarias, Manuel Niño, dice que pueden tener toda la validez porque lo realizan empresas que también trabajan para el Ministerio de Fomento. Esta segunda opción parece mucho más seria y razonable. Por ello instamos al Gobierno a que asuma este estudio, una vez analizado, lo cual supondrá un ahorro de tiempo y dinero. Asimismo proponemos que acepte la oferta de la Junta de Andalucía para la firma de un convenio para cofinanciar las cantidades no aportadas por la Unión Europea para la realización de los estudios de impacto ambiental y los proyectos necesarios para la posterior ejecución de la obra; que los trámites administrativos y créditos necesarios se pongan en marcha en el año 1999 para que dichos estudios y proyectos puedan adjudicarse este mismo año. Si esto no se hace así, en el año 2000 no se realizarán los estudios y proyectos y en el 2001 no se inician las obras, y si en el 2001 no se inician las obras, difícilmente podrán cumplirse los plazos necesarios para que el Euromed llegue a Almería en el 2005, como es deseo unánime de todos los almerienses.

Señor presidente, a la vista de la enmienda que ha presentado el Partido Popular, en aras del consenso, creo que hemos llegado a un acuerdo en una enmienda con dos puntos, que a continuación paso a leer. El texto quedaría de la siguiente manera: 1. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a realizar los estudios de viabilidad de la conexión ferroviaria Almería-Murcia antes del 2005, teniendo en cuenta el estudio de viabilidad que la Junta de Andalucía está realizando a través de la unión temporal de empresas Gresa-Train para la conexión Almería-Murcia mediante el ferrocarril de velocidad alta Euromed. 2. Que a la mayor brevedad se firme un convenio con la Junta de Andalucía, con objeto de redactar los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las obras, donde se fijen las aportaciones económicas de ambas administraciones para la cofinanciación de dicho estudio y proyecto en las cantidades no aportadas por la Unión Europea.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): En el texto que ha llegado a esta Presidencia en el punto número 1 se dice «antes del 2001» y usted ha dicho en su inter-

vención «antes del 2005». Lo digo para que conste en el «Diario de Sesiones».

A la segunda proposición no de ley el por Grupo Popular había originariamente presentado una enmienda que entiendo que queda subsumida con la redacción transaccional que nos han hecho llegar tanto el Grupo Socialista como el Grupo Popular. De todas formas, para la defensa de su posición y de esa enmienda original que tenía el Grupo Popular, tiene la palabra el diputado Juan Carlos Ruiz.

El señor **RUIZ LÓPEZ**: En este Congreso últimamente abundan las iniciativas sobre la velocidad alta, la alta velocidad, el Euromed, todo lo que es el transporte ferroviario de alta velocidad, y yo creo que es bueno y sobre todo es bueno que se aprueben.

Quiero recordar al portavoz del Partido Socialista que la proposición no de ley a la que se refería del señor Arqueros la presenté yo, y efectivamente esa proposición no de ley existe y se aprobó, si no recuerdo mal porque estoy hablando de memoria, el 19 de junio. De todos modos yo se la pasaré con mucho gusto porque creo que es bueno que la colaboración que hemos demostrado esta mañana aquí mediante la presentación de la enmienda transaccional, continúe en la línea de conseguir mejoras en infraestructuras para nuestra tierra. Él habla de Almería, y yo hablo de Murcia, cualquier comunicación entre la Región de Murcia y la Comunidad Autónoma de Andalucía siempre es buena y es una infraestructura reclamada por ambas partes.

Casi me ha chafado parte de la intervención porque cuando hablaba de todas las personas que apoyaban esta infraestructura sólo citaba a miembros del Partido Popular. Yo le agradezco que ponga de manifiesto que los dirigentes del Partido Popular, tanto en Almería como a nivel nacional, están preocupados por esta gran infraestructura y han manifestado públicamente su compromiso, cosa que hacemos aquí esta mañana de nuevo en esta proposición conjunta. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Yo creo que es interesante que aparezca en los presupuestos porque, aunque sea poco, por lo menos se empieza a trabajar en ese proyecto. A veces se habla de hacer cosas y otras veces no se habla. Hemos recordado que en la proposición no de ley del 24 de noviembre de 1998 no existía esta infraestructura en el Plan director dentro. Hay que concretar las palabras en hechos, y los hechos consisten en dejar un dinero para que se empiece a realizar ese proyecto de viabilidad. También tenemos que decir que si este proyecto no estaba antes sobre la mesa del Ministerio es porque tampoco estaba incluido en la red transeuropea de transportes. Con toda cordialidad quiero decirle que sus compañeros de Murcia tienen mucho que ver con que no esté incluido, Almería en la red transeuropea, porque cuando el ramal que terminaba en Alicante tenía que haber sido mandado, que ya estaba aprobado en Bruselas el tramo Alicante-Murcia y su continuación hasta Almería, pues simplemente no se mandó, y como no se mandó no se incluyó. Y eso es así; le puedo mandar la documentación junto con la proposición no de ley.

Yo creo que es interesante lo que hemos propuesto aquí de que el Ministerio de Fomento tome como documento de

trabajo el proyecto de viabilidad que ha hecho la Junta de Andalucía. Este Congreso es celoso de las competencias a nivel nacional y nosotros somos celosos de defender las competencias a nivel autonómico, pero hay que decir que esta competencia es exclusiva del Estado. Por tanto, me parece un punto de colaboración, un punto de trabajo en común que el Ministerio de Fomento tenga en cuenta como documento de trabajo este plan de viabilidad, con lo cual podría acelerar los trabajos de dicho plan de viabilidad. Por otra parte, sólo quiero destacar que aunque se ha dicho que no se estaba estudiando el tramo en cierta parte sí se está haciendo. El Ministerio de Fomento está redactando un estudio de demanda y rentabilidad de las alternativas del trayecto La Encina-Alicante-Murcia en el que también se analizará la demanda actual y potencial de Almería, lo que será un punto de partida junto con este documento del que hemos hablado para empezar a trabajar en esa línea. No quiero extenderme más, sólo quiero decir que es importante seguir trabajando en esta línea y que es también muy constructivo que los dos grupos mayoritarios se hayan puesto de acuerdo. Espero que los demás también se sumen a este acuerdo de esta proposición no de ley. Esperando que la colaboración siga con la lealtad con que ha empezado esta mañana, (estoy convencido de que así será), nos congratulamos y pedimos el voto a favor de esta proposición no de ley que esperamos que, lógicamente, se vea concretado en posteriores actuaciones.

— **RELATIVA A LA CONEXIÓN DE LA VARIANTE DE CERVELLÓ DE LA CARRETERA N-340 CON LA AUTOPISTA A-2. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001480.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 10, proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la conexión de la variante de Cervelló de la carretera N-340 con la autopista A-2. Para su defensa y presentación tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Con toda brevedad, la motivación está clara. El proyecto de la variante de Cervelló de la carretera N-340 tiene prevista la conexión en el término municipal de Palleja con la autovía del Baix Llobregat o carretera N-2, pero parece que en este proyecto no está prevista la conexión con la autopista A-2 atravesando el río Llobregat, como en un principio se había diseñado. La necesidad de esta conexión con la autopista A-2 a la misma altura en que se conecta con la autovía del Baix Llobregat está clara, si se tiene en cuenta que también implicaría la conexión de esta autovía con la B-30 y la autopista de Girona, que conectan con la A-2 que queda muy cercana. La conexión entre la variante de la 340, la autovía referida del Baix Llobregat y la autopista A-2 y la B-30 es muy necesaria para mejorar de la manera más directa posible la relación entre estas cuatro vías tan importantes. Por tanto, la conexión con la A-2 tiene que prever también una entrada/salida de la rotonda correspondiente con la carretera de Caldes al municipio de Molins de Rei, que queda justo al lado. Por todo lo expuesto es por lo que presentamos la proposición no de ley que en su redactado dice: El Congreso

de los Diputados insta al Gobierno para que la variante de Cervelló de la 340 conecte con la autopista A-2 en el punto de conexión con la autovía del Baix Llobregat, N-2 y con el municipio de Molins de Rei, con el fin de conseguir así la conexión directa entre la variante de la N-340, la autopista A-2, el municipio de Molins de Rei y la B-30 de la autopista de Girona.

Todo esto es muy complicado para los que no conocen el territorio, lo reconozco, pero creo en la absoluta necesidad de esta proposición no de ley y ya me adelanto, para no hacer uso del turno correspondiente en aras de la brevedad, a decir que la enmienda que conocemos de Convergència i Unió, que parece que también aceptan otros grupos y que incluye una mejora del redactado, en tanto en cuanto asegura que todo ello se haga en el marco de la planificación del plan de carreteras de la Generalitat, la aceptaríamos sin ningún problema y también votaríamos a favor del redactado conjunto

El señor **PRESIDENTE**: A esta iniciativa efectivamente ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, para cuya defensa, sobre todo con un prometedor futuro para la misma enmienda, según se nos ha anunciado, tiene la palabra don Jordi Jané i Guasch.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), comparte plenamente el objetivo de esta proposición no de ley. Convergència i Unió quiere que la variante de Cervelló de la carretera N-340 tenga también una conexión con la autopista A-2. Como se decía por el grupo proponente, esta conexión esta totalmente justificada dado que permitiría el necesario acceso de los habitantes de esa zona a la llamada B-30, y con ello también a la autopista que conecta con las comarcas del Vallés oriental, el Maresme o las comarcas de la provincia de Girona. No es suficiente, por tanto, establecer únicamente la conexión de la variante de Cervelló con la N-2, actualmente llamada autovía del Baix Llobregat; debe hacerse también esa conexión con la autopista A-2, autopista que también debe prever, al igual que la nueva variante, los necesarios accesos al municipio de Molins de Rei. No obstante, señorías, nuestra enmienda, una enmienda que es una adición a lo que propone el Grupo Socialista, se dirige a que todos esos necesarios enlaces se hagan respetando las competencias de planificación de carreteras que tiene asumidas la Generalitat de Catalunya y conociendo también los criterios de los municipios afectados; por tanto, que se hagan en el marco del Plan de carreteras de Catalunya.

Debemos recordar que el Plan de carreteras de Catalunya incluye una nueva autovía en esos municipios, la llamada «cornisa del Tibidabo», que se unirá también con la N-340, con esta variante, con la autopista A-2 y con la carretera catalana C-1413. Por tanto, todo este lío de enlaces en esa zona del Baix Llobregat, tan necesitada de infraestructuras viarias, hace que deba haber una coordinación entre todos y que deba hacerse de acuerdo con el Plan de carreteras de Catalunya y con los municipios. De ahí la presentación de nuestra enmienda. Quiero recordar una vez más, aprovechando que estamos debatiendo la necesidad de estos enlaces, la prioridad que debe darse a la variante

de Cervelló a Vallirana. Es una variante pedida por nuestro grupo durante años y años. Las enmiendas no prosperaron durante la etapa socialista, se dejaron los proyectos sin terminar y hubo retrasos en la variante de Cervelló. Finalmente estamos encauzando el tema, está ya adjudicada la obra por un período de 36 meses, y para esta variante hay 1.000 millones previstos en los presupuestos de 1999 y 3.901 millones en los presupuestos que vamos a aprobar para el año 2.000. Quiero aprovechar para instar a que se dé la máxima celeridad. Es urgente por los problemas de atascos en una zona de continuo enlace con la ciudad de Barcelona y su entorno, y la verdad es que hace falta dar esa prioridad a la variante de Cervelló. Nos congratulamos hoy de llegar a este consenso al compartir los objetivos de la proposición no de ley sobre estos nuevos enlaces.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular tiene presentada también una enmienda a esta iniciativa, para cuya defensa tiene la palabra a don José Jiménez Suárez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: El Grupo Popular comprende y entiende las motivaciones que se han expuesto tanto por el Partido Socialista como por Convergència i Unió, y tan es así que ha presentado una enmienda en el sentido de acomodar todos los enlaces de la A-7, la N-2, la A-2 y la futura autovía del Tibidabo en el marco del Plan de carreteras de la Generalitat. Pero dado que la enmienda presentada por Convergència i Unió ya recoge ese espíritu, el Partido Popular retira la suya en aras del consenso y la unanimidad que hoy aquí se nos brinda para resolver un problema complejo de cuatro infraestructuras que se superponen y que se cruzan en un lugar del territorio muy urbanizado y con competencias también superpuestas, tanto municipales como de la Generalitat y del Estado. Como digo, en aras de la coordinación, de la unificación y sobre todo de la eficacia de una obra que el Ministerio de Fomento adjudicó el pasado agosto, el Partido Popular va a apoyar la enmienda que el Partido Socialista le ha aceptado a Convergència i Unió porque comparte los criterios que en ella se pregonan y se exponen.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario que no haya intervenido desea fijar su posición? (**Pausa.**) A pesar de que el señor Sabaté había dicho que no iba a utilizar este turno, yo se lo ofrezco para cumplir el Reglamento (**Denegaciones.**), pero veo que sigue desistiendo.

— **RELATIVA A LA SUPRESIÓN DEL PEAJE DE TARRAGONA EN LA A-7. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001575.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por lo tanto, concluido el debate, pasamos al punto 11, que es una proposición del Grupo Parlamentario Socialista relativo a la supresión del peaje de Tarragona en la A-7.

Para su defensa y presentación, tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: En todo caso éste sí que es un tema ya conocido por todos los miembros de esta Comisión, puesto que ni más ni menos que el 24 de noviembre del año pasado, de esto ya hace prácticamente un año, esta misma Comisión aprobó por unanimidad instar al Gobierno para que liberara del peaje de Tarragona a todos los vehículos pesados, dada la problemática del tramo de la N-340 entre Altafulla y Vilaseca-Salou.

Aquel acuerdo no se llevo a cabo por parte del Gobierno, lo único que se consiguió fue una rebaja (sustancial, pero al fin y al cabo sólo rebaja) de dicho peaje para los vehículos pesados. Ello no ha solucionado el problema de continuos accidentes y colapsos de ese tramo de la N-340, por lo cual volvemos a presentar prácticamente la misma proposición no de ley para que de una vez se lleve a cabo la liberación del peaje de Tarragona en la A-7.

Desde entonces, insisto, se han continuado produciendo accidentes mortales, colapsos, la problemática no se ha visto sensiblemente mejorada, y en todo caso quiero decir que somos concedores de la enmienda que ha propuesto Convergència i Unió, parece que ahora hay otro redactado, me indica el miembro de Convergència i Unió presente en la sala, señor Nadal. Dado que se me ha entregado en este mismo momento, vamos a estudiarla con toda dedicación para ver si podemos llegar a un acuerdo al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Hay dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió, y otra del Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la primera, tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALÉ**: De hecho, el contenido de los planteamientos que los diferentes grupos políticos realizarán ante esta Comisión y ante usted, señor presidente, tienen todos la misma referencia a la carretera N-340 y a la autopista A-7. El tramo existente entre Vilaseca-Salou, para entendernos, y Torredembarra, tiene unas especiales complicaciones, no sólo en cuanto a tráfico sino en cuanto a siniestralidad.

Los esfuerzos realizados por las diferentes instituciones se concretaron en su día en la posibilidad de que los camiones y autobuses utilizaran el tramo de la A-7, justamente en este recorrido entre Vilaseca y Torredembarra, de una forma gratuita, hasta cierto punto. Lo que ocurre es que esta gratuidad se concretó en que los camiones y autobuses pagaran solamente un tercio pero fuera más extenso el tramo por el que circularan, es decir, que llegaran hasta el tramo de El Vendrell.

La verdad es que el problema se mantiene, el problema es agudo, el problema comporta riesgos en vidas humanas, comporta también riesgos y dificultades en cuanto a la tramitación, y por eso Convergència i Unió, intentando matizar y añadir concreción a la propuesta realizada por el señor Xavier Sabaté, está en la creencia de que sería muy bueno que en el tiempo más breve posible se reunieran las cuatro instituciones que tiene que ver en este tema y establecieran el sistema de la gratuidad. Es decir, que la gratuidad fuera una cosa que se aceptara y que fueran estas Administraciones las que determinarían la forma de llevarla a cabo.

Nosotros hablamos de la necesidad de que el Ministerio de Fomento, desde su perspectiva de director de todo el tema, reuniera a la Generalitat de Catalunya, a través de la Consellería de Política Territorial, reuniera a los Ayuntamientos de Vilaseca, Salou, Tarragona, Altafulla y Torredembarra, y reuniera a la concesionaria Acesa para que se concretara la forma y sistema para llevar a cabo la gratuidad. Pero, nosotros tenemos una experiencia, señor presidente, y algunos compañeros la comparten: en este Congreso hace tiempo se solicitó, mediante un acuerdo de la Comisión de Infraestructuras, o de la Comisión de Industria (no recuerdo exactamente), la rebaja de las tarifas portuarias, y la acordamos todos, pero entonces el Gobierno cogió la rebaja de las tarifas portuarias y la colocó en un cajón de armario, bien alto y bien lejos, y tardaron casi un año en aplicarse.

Aquí estamos hablando de un tema cuya aplicación necesita la vigilancia de todos y la aplicación de una forma más concreta y más inmediata, por tanto, mantendríamos la posibilidad de que esta reunión fuera la que concretara justamente los términos de la gratuidad de la carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Afirma el Partido Socialista en su exposición de motivos que justifica la presentación de esta proposición no de ley el incumplimiento de un acuerdo unánime al que se llegó en esta misma Comisión de Infraestructuras el pasado día 24 de noviembre. A fuerza de ser objetivos, leyendo bien cuál fue el volumen de acuerdo y viendo cuál es la situación actual del problema, entendemos que este incumplimiento no es tal, al menos, obviamente, no lo es en la mayoría de sus términos. Quiero recordar que en noviembre de 1998 instábamos al Gobierno a tres cosas: La primera de ellas, a que se diera curso a todos los trámites necesarios para poder construir lo que tenía que ser el desdoblamiento de la N-340 entre la variante de Altafulla y Torredembarra y el primer cinturón de Tarragona. Hoy, prácticamente menos de un año después, existe un acuerdo entre Acesa y el Ministerio de Fomento para la construcción de ese vial, llamado segundo cinturón de Tarragona, en la plataforma de Acesa, dentro de sus propios terrenos, paralelo a la autopista, precisamente para ganar tiempo, para evitar trámites a veces largos, como puede ser el de expropiación, de manera que, una vez haya dictaminado el Consejo de Estado, donde actualmente se encuentra este acuerdo, puedan iniciarse las obras. Por tanto hay un compromiso de que en el año 2001 esta carretera que pedíamos en la proposición no de ley de noviembre pasado pueda entrar en servicio.

Una segunda instancia que elevábamos al Gobierno era la de acelerar la adjudicación y el inicio de las obras de lo que se conoce como variante de Altafulla-Torredembarra. Quiero decir que las obras de esta infraestructura ya han sido iniciadas.

Y la tercera petición que cursábamos al Gobierno era la de que se estudiara la posibilidad de conceder la gratuidad del peaje en el troncal de Tarragona a los vehículos pesados. Yo quiero señalar que hoy en día existe una bonifica-

ción del 66 por ciento para todos los vehículos pesados, sin limitación en cuanto al número de pasadas para poderse adherir a dicha bonificación, y que no sólo afecta al troncal de Tarragona, sino que afecta al troncal y acceso de Tarragona, afecta a troncal y acceso de El Vendrell y afecta también a la salida de Reus. Por tanto, hablar de incumplimiento y hablar de que aquel acuerdo unánime no haya servido prácticamente para nada, me parece, si más no, chocante, creo que la realidad es otra bien diferente.

A pesar de todo ello, ahora el deseo del Partido Socialista es plantear la gratuidad total, la gratuidad sin condiciones, y no voy a entrar en valoraciones sobre cambios de actitudes o posicionamientos, estoy de acuerdo que el transcurso del tiempo puede provocar estas posibilidades y que es bueno que en casos de necesidad el gestor político sea capaz de amoldarse a lo que él pueda interpretar que es una necesidad, pero nuestro deseo, el del Grupo Parlamentario Popular, es el de avanzar en el terreno de lo viable y es el de mantener el consenso, que yo creo que fue importante, histórico, de noviembre pasado, que además, como he estado explicando, ha servido para mucho, y seguir manteniéndolo ahora después de la presentación de la proposición no de ley del Grupo Socialista.

Por ello planteamos esta enmienda que propone básicamente dos cosas: primero, que se amplíe a los meses de octubre y noviembre la bonificación para todo tipo de vehículos pesados sin condiciones en cuanto al número de pasadas por los diferentes peajes; y, en segundo lugar, que en esos dos meses se articule la posibilidad de que esa gratuidad sea ya total para los vehículos pesados.

¿Qué conseguimos con ello? Primero, no dejar ninguna excusa económica a los transportistas para que justifiquen su circulación todavía por la N-340, carretera realmente conflictiva y en la que se han producido numerosos accidentes, y quiero recordar que en todo los accidentes ha habido un protagonista común, que ha sido un camión. Por tanto, si con esta enmienda conseguimos la gratuidad total, estamos ya facilitando que sean los menos posibles los camiones que circulen a lo largo del tramo en cuestión de la N-340.

¿Qué se consigue también con la enmienda? Sinceramente, atender lo que fueron las reivindicaciones primarias, las de origen, las que generaron las movilizaciones de asociaciones de vecinos, de transportistas, de entidades sociales, económicas, como la Cámara de Comercio. Ésa era su petición, precisamente lo que nosotros ahora estamos proponiendo en esta enmienda.

¿Y qué conseguimos además con ello? Un tercer punto importante, un tercer punto que escapa al estilo, a veces habitual en estas Comisiones, en cuanto a definición de los acuerdos que se tomen, y es que conseguimos concreción, porque estamos dando fechas, estamos dando plazos y estamos diciendo muy directamente los beneficiarios de las medidas que aquí podamos tomar.

Por tanto, consideramos, como decía antes, que es viable, que puede ser asumible por todos y que garantizará el consenso que yo, insisto, sobre todo a los que somos diputados de circunscripciones pequeñas (que para temas de infraestructuras, a pesar de las diferencias ideológicas, es bueno que sepamos buscar este consenso), con esta enmienda lo podemos mantener. En ese espíritu, estamos

abiertos a buscar el encaje de bolillos que permita que las diferentes ideas que tienen el mismo epicentro puedan convertirse en una transaccional que sea asumible por todos los grupos. En este espíritu queda nuestra actitud y con la idea de que seamos capaces de llegar al consenso finalizo esta intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sabaté, tiene la palabra para manifestar si acepta o no acepta las enmiendas o se pone en facilidades de tener una transaccional como la que anuncian algunos grupos.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Efectivamente vamos a buscar la transaccional, si es posible, antes del momento de la votación.

En todo caso se lo voy poner más fácil al señor Ricomá y al Gobierno, porque él ha hablado, y estará recogido en el "Diario de Sesiones", de que dentro de dos meses, se consiga esta gratuidad. Para fijarlo mejor, porque no está recogido en la enmienda transaccional, yo diría antes del 1 de enero. Yo creo que es razonable, si en un mes se tiene que reunir la comisión a la que ha hecho referencia tanto el señor Nadal como el señor Ricomá, fijar un plazo para que esta comisión acabe sus trabajos y determine finalmente cuándo se va a empezar a poner en práctica la gratuidad del peaje. Me parecería muy razonable, y supongo que a ellos también les parecerá igualmente razonable, que la puesta en práctica de dicha medida sea antes del 1 de enero; puede ser en diciembre, pero como mínimo que no pase del 1 de enero, y esta sería una medida bien recibida en nuestra circunscripción.

— **SOBRE LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS URGENTES PARA ELIMINAR EL PASO A NIVEL DEL CRUCERO EN LA CIUDAD DE LEÓN, ATENDIENDO LAS SOLUCIONES APORTADAS POR LA CIUDAD, CON UN PRESUPUESTO Y PLAZO DE EJECUCIÓN ACORDE CON LA URGENCIA DE ESTE PROYECTO QUE, EN TODO CASO, GARANTICE EL INICIO DE LAS OBRAS EN EL AÑO 2000. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001663.)**

El señor **PRESIDENTE**: Del debate del punto 11 pasamos al 12, que es una proposición no de ley sobre la adopción de medidas urgentes para eliminar el paso a nivel del Crucero en la ciudad de León, atendiendo las soluciones aportadas por la ciudad, con un presupuesto y plazo de ejecución acorde con la urgencia de este proyecto que, en todo caso, garantice el inicio de las obras en el año 2000.

Para la defensa de esta iniciativa, tiene la palabra la señora Valcarce.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: Como ustedes saben, León es un importante nudo de comunicaciones ferroviarias del noroeste de España. Señorías, el ferrocarril ha sido un auténtico revulsivo económico y social en nuestro país. En el siglo XIX, cuando se genera una parte importantísima de la actual red de ferrocarriles, tuvo un impacto importantísimo en nuestras ciudades. Desde luego León no

quedó al margen de él. Gracias al ferrocarril fue posible que lo que era el casco histórico de la antigua ciudad de León pudiese desarrollarse urbanísticamente con un ensanche bellísimo que precisamente se vertebró en torno a la avenida de Ordoño II. Además de este bellísimo ensanche, la ciudad de León tuvo como principal beneficio de la llegada del ferrocarril a la ciudad un incipiente desarrollo industrial, así como el desarrollo económico y social de actividades terciarias, fundamentalmente vinculadas al comercio, que dieron lugar a lo que conocemos como el barrio ferroviario.

Este barrio del Crucero, o barrio ferroviario, es hoy un lugar que nos importa muchísimo a los leoneses, porque si el ferrocarril va vinculado al desarrollo económico, social y urbanístico de la ciudad moderna, también desde luego constituye hoy, y esto es lo que nos preocupa y sobre lo que queremos llamar la atención de SS.SS., es también una importante barrera, es una barrera para el desarrollo urbanístico de la ciudad y también, sin lugar a dudas, es una barrera para su progreso económico y social.

Señorías, lo que aquí traemos es la consideración de la necesidad urgente de la supresión del paso a nivel del Crucero. Pedimos su supresión porque constituye, como he dicho, una barrera para el desarrollo urbanístico de la ciudad. Hay además un importante consenso en la ciudad de León, tanto social como político, sobre la urgente necesidad de afrontar este problema y darle también una solución inminente.

Venimos solicitando del Gobierno información sobre esta cuestión. El Gobierno se ha pronunciado, de manera inequívoca, favorable a la supresión de esta barrera, y así contestaba al Grupo Parlamentario Socialista el 23 de abril de 1997 que la intensidad media diaria de paso de trenes y de vehículos hacía legalmente urgente la supresión del paso a nivel del Crucero, y además señalaba la importancia de la cofinanciación de esta infraestructura entre el Gobierno central y el Gobierno autonómico.

Al año siguiente, el 29 de mayo de 1998, también el Gobierno comunicaba por escrito al Grupo Parlamentario Socialista que ya se habían concluido los estudios de alternativas que habían sido remitidos al ayuntamiento de la ciudad para decidir cuál era la mejor solución para resolver el problema de la supresión del paso a nivel del Crucero.

Señorías, mi grupo parlamentario, los socialistas leoneses, hemos visto con preocupación que el pasado 23 de julio el Gobierno ha aprobado un importante paquete de actuaciones para realizar en este año 1999. Ese importantísimo paquete contempla 44.507 millones de pesetas para afrontar una serie de infraestructuras vinculadas al ferrocarril. De las actuaciones contempladas, seis precisamente son supresiones de pasos a nivel. Sólo en pasos a nivel el Gobierno invertirá, en lo que queda de ejercicio hasta la conclusión del año 1999, cerca de 7.000 millones de pesetas. La frustración de los leoneses viene porque precisamente en ese plan de actuaciones tan importante no se contempla la supresión del paso a nivel del Crucero.

Señorías, el Gobierno ha hecho llegar a la Cámara los presupuestos para el año 2.000 y tampoco en ellos se contemplan actuaciones en la línea que he venido exponiendo. Por todo ello, señorías, el Grupo Parlamentario Socialista solicita el voto favorable a la proposición que hemos some-

tido a su consideración sobre la necesidad de afrontar de manera urgente (para que las obras puedan iniciarse en el año 2000) la eliminación del paso a nivel del Crucero en la ciudad de León.

Hay un importante consenso social y político para que en la eliminación del paso a nivel del Crucero se haga el soterramiento de las vías y que además se respete la centralidad de la actual estación, de manera que ya en ella se contemple la llegada de la velocidad alta a la ciudad de León, pero también, como no puede ser de otra manera, porque ello tiene que ser una preocupación política de primer orden, que las medidas que puedan afectar a las actuales instalaciones de talleres industriales de Renfe de ninguna manera puedan suponer la pérdida de puestos de trabajo.

Para estos tres objetivos, que son compartidos por los grupos políticos de la ciudad de León y además tienen un amplio respaldo social pedimos, señorías, su apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: A esta iniciativa se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa le damos la palabra a don Ángel Escuredo.

El señor **ESCUREDO FRANCO**: A juzgar por los comentarios de la señora diputada del Partido Socialista me parece que esta proposición no tendría lugar si, entiendo yo, hubiera una buena conexión y diálogo entre los compañeros del Partido Socialista, porque el Gobierno sí tiene voluntad, y lo ha demostrado, incluso el Ministerio de Fomento, dentro de su programa de seguridad, contempla la actuación para la supresión del paso a nivel situado en el kilómetro 122/783 de la línea Palencia-La Coruña, situado en León, conocido como paso del Crucero, pero abundando mucho más en el tema, puedo decirle a S.S. que el presidente de Renfe ha adquirido un compromiso con el Ayuntamiento de León para estudiar la solución.

De hecho, ha habido reuniones en el Ministerio de Fomento —que S.S. debería saber, porque también sus compañeros del Partido Socialista participaron, al igual que el resto de los grupos que componen la corporación municipal del Ayuntamiento de León— con el director general de Ferrocarriles, con el adjunto a presidente de Renfe, todos los grupos políticos que, como digo, forman lo que es el Ayuntamiento de León, y también los técnicos del Ministerio de Fomento y los técnicos del ayuntamiento, a los que acompañaba el senador del Partido Popular Alfredo Prada, y en el acuerdo de premisas se habla (y su S.S. no hace mención), del programa 2002, en el que se comenta la centralidad de la estación, la no pérdida de los puestos de trabajos y la solución al paso nivel del Crucero.

Su señoría creo que sabe, o debieran comentarle sus compañeros, que el autor de este proyecto también es un concejal del Ayuntamiento de León, y que en esta reunión el Ministerio de Fomento acuerda con Renfe su compromiso de elaborar el proyecto, siempre sobre la base del proyecto 2002, que técnicamente fuera viable y que cumpliera los requisitos e informes señalados en esa reunión. Una vez elaborado ese proyecto, que, según los datos de que nosotros disponemos, puede estar en el próximo mes de octubre o noviembre, ya no en el año 2000, o se hará la licitación.

Lógicamente este proyecto debería tener el consenso de todos los grupos políticos para su aprobación, y la financia-

ción del proyecto sería por parte del Ministerio de Fomento, por parte lógicamente de Renfe, y también de las instituciones como el Ayuntamiento de León la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

Señoría, estos datos los tiene el Ayuntamiento de León y los tienen los grupos de los distintos partidos, y no entendemos, la verdad, que se quiera liderar un proyecto que está en marcha. Y sobre lo que usted decía de que no viene en los presupuestos, es lógico, porque en el previo acuerdo que se tiene no existe un proyecto y no existía una partida presupuestaria.

En cualquier caso, y abundando también en la voluntad política que tiene el Gobierno, nosotros, señoría, como bien decía el presidente, hacemos una enmienda en la que diga: “El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que agilice lo máximo posible el estudio que Renfe financiará para la solución de la integración ferroviaria en León, comprometida por el presidente de la compañía con el Ayuntamiento de León —como decía antes—, en la que estarán presentes el Ayuntamiento de León y la Comunidad Autónoma, para poder conseguir resolver los conflictos ferrocarril-ciudad en un plazo de ejecución acorde con la urgencia de este proyecto que garantice, en los términos de las soluciones que definitivamente se acuerden, el inicio de las obras en el año 2000.

Creo que esta enmienda recoge e incluso abunda bastante más en lo que es el texto de la proposición no de ley del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario que no ha intervenido desea fijar su posición respecto a esta iniciativa?

Entonces le damos la palabra a la señora Valcarce para que manifieste si acepta o no acepta la enmienda presentada por el Grupo Popular en los términos que han sido descritos por el diputado señor Escuredo. Señora Valcarce, tiene la palabra.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: Quiero señalar el esfuerzo que ha realizado el Grupo Parlamentario Popular para que pudiésemos reflejar que de aquí saliese la voluntad política del consenso que está demandando la ciudad de León para resolver un problema que es muy sentido por todos los leoneses.

Indudablemente el señor Escuredo sabe el conocimiento que todos tenemos en León del problema del paso a nivel del Crucero, de las soluciones que están sobre la mesa, de los pasos que los responsables políticos, tanto del Partido Popular como del Partido Socialista, han impulsado, en los que han participado también otras fuerzas políticas de la provincia, y desde luego siempre todos hemos hecho un gran esfuerzo por llegar a un entendimiento, a un consenso que permita de verdad solucionar este problema.

Por tanto, señorías, yo quiero señalar, en nombre de mi grupo parlamentario, que aceptamos la enmienda del Grupo Parlamentario Popular porque con ello creemos que se da un avance en la línea que nosotros pedimos, que es que desde el Congreso de los Diputados se impulse políticamente lo que nos están demandando los ciudadanos de León.

El señor **PRESIDENTE:** Permítanme la licencia de que, como diputado por León, me alegre de que se haya llegado a este consenso. Sé que el presidente tiene que estar al margen de estas cosas, pero he caído en esa tentación.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR LAS ACTUACIONES NECESARIAS PARA LA MEJORA DE LAS INFRAESTRUCTURAS VIARIAS A SU PASO POR LA BAÑEZA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001677.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a otra iniciativa, que es la número 13, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, por la que se insta al Gobierno a realizar las actuaciones necesarias para la mejora de las infraestructuras viarias a su paso por La Bañeza. Para su defensa tiene la palabra don José Jiménez Suárez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ:** El pasado mes de junio, justo en la reunión anterior a ésta, es decir, en la última reunión de la Comisión de Infraestructuras, se debatía una proposición no de ley del Grupo Socialista relativa a la mejora de las condiciones generales de la autovía A-6 y de la N-VI a su paso por La Bañeza. Entonces el Partido Popular, compartiendo el fondo de las inquietudes del Partido Socialista, argumentaba que era inviable, o que entendía que debía votar en contra de las soluciones propuestas porque era implicar competencias de la diputación, del ayuntamiento, de la comunidad autónoma y del ministerio que quedaban ligeramente confundidas.

Y junto a ese compartir el fondo de la cuestión y no la forma, se propuso en la Comisión siguiente hacer una propuesta que de alguna forma recogiera un tema que sí entiende que es vital para La Bañeza, que es la urbanización de la travesía interior de la N-VI.

En su momento, aunque a él no le gusta figurar pero su condición de diputado por León no lo puede negar, el diputado por León, Manuel Núñez, presidente de la Comisión, propuso de alguna forma corregir aquel planteamiento anterior y en la siguiente Comisión llegar a un consenso sobre lo que entonces, de todas las propuestas, se consideraba prioritario.

En efecto, La Bañeza tiene una vocación comercial, de hostelería y restauración. La A-6, al sacar el tráfico del interior de la ciudad, puede crear un quebranto económico en el futuro, y es necesario poner toda la carne en el asador para que eso no suceda. Una de las fórmulas, que además no es nueva ni es descubrir América sino que se ha practicado en muchísimas poblaciones donde el tráfico se ha sacado del interior, es acomodar la antigua carretera N-VI a la trama urbana, es decir, darle categoría de calle, de rambla o de avenida, pero integrada en la trama urbana.

Para hacer eso, como todos sabemos, hay que contar con el planeamiento municipal y con una serie de competencias, que en muchos casos son autonómicas, de planeamiento territorial. En ese sentido el Grupo Popular lo que trae hoy aquí, a esta Comisión, es una propuesta en la que insta al Gobierno a que, a petición del ayuntamiento, con un proyecto redactado por el ayuntamiento, la travesía de

la N-VI, a su paso por el interior de La Bañeza, se convierta en una rambla, en una calle, con vocación urbana, que pueda tener una ventana y una puerta abierta a todas las demandas comerciales de La Bañeza y no sea una calle de paso de los coches. Nos parece bien que accidentalmente el tráfico viario pase por la calle, pero que la función principal sea la de dar respuesta a la demanda de la población y de los visitantes de La Bañeza, y que al mismo tiempo, ya sí dentro de lo que es la categoría urbana de la calle, tenga el reclamo y la señalización para que los coches que circula accedan a La Bañeza y puedan darle mayor esplendor a su vocación comercial, de restauración y hostelería.

En ese sentido va nuestra proposición no de ley, que el Popular invita a los demás grupos a compartir y consensuar, porque entendemos que responde a una necesidad que ya en su momento la expuso el Grupo Socialista y que el Grupo Popular entonces no la votó a favor por la forma en la que se presentaba.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no hay ninguna enmienda presentada, pero los grupos que deseen intervenir para fijar su posición tienen en este momento la palabra.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Simplemente interviendré para apoyar la iniciativa. Aún teniendo dudas de que sea suficiente a medio plazo, creemos que es una medida complementaria que no excluye que en algún momento haya que ver si el número de vehículos/día que circula por el centro de la localidad hace necesario otras soluciones, tipo circunvalación, etcétera, pero sí creemos conveniente que aquellas carreteras que son competencia todavía del Estado, como la N-VI, tengan las condiciones de semiurbanas, puesto que ya está la autopista para otro tipo de tráfico. Por lo tanto, sí creemos conveniente apoyar esta iniciativa, insisto, sin descartar que haya que evaluar también la posibilidad a futuro de otra solución más completa que haga compatible los intereses de los comerciantes o de los propios ciudadanos con los de los peatones y los problemas de tráfico que puede implicar el mantener un tráfico elevado por la comarca. Repito que la apoyamos. Aunque no hemos intervenido anteriormente, lógicamente apoyaremos también la iniciativa sobre el Crucero en León.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Socialista, la señora Valcarce.

La señora **VALCARCE GARCÍA:** Usted, señor presidente, y seguramente SS.SS. conocen cuánto hemos lamentado los socialistas que la iniciativa en este sentido no hubiese salido ya en el mes de junio, pero desde luego nos felicitamos de que el Grupo Popular haya rectificado en parte y hoy nos traiga aquí una propuesta que nosotros sin lugar a dudas apoyaremos, porque aquí está en juego lo que más nos interesa, que son soluciones para la ciudad de La Bañeza, y eso está por delante de cualquier otra consideración.

En cualquier caso, nosotros queremos señalar al grupo proponente que nos parece insuficiente. Sin embargo, no por ello vamos a dejar de apoyar esta iniciativa.

Como ustedes saben, la cuestión que nosotros planteábamos en el mes de junio sobre La Bañeza hacia referencia, por una parte, a dar solución a lo que era la vieja N-VI para su integración urbanística en la ciudad, y este problema es el que creemos que se puede resolver con la proposición que hoy nos presenta aquí el Grupo Parlamentario Popular. Sin embargo, quedan pendientes tres cuestiones que nosotros sí matizábamos en la nuestra. Por una parte, mantenemos que la actual A-6, a su paso por la ciudad de La Bañeza, por el término municipal de La Bañeza, está mal señalizada, o al menos deficientemente señalizada, y es importantísimo para la industria hostelera de la ciudad y de la comarca que esto se corrija. Estoy segura de que cuando llegue al Gobierno esta proposición, este aspecto también se tendrá en cuenta. Además, una señalización no sirve de nada si no va acompañada de unos accesos adecuados, y nosotros también apuntábamos que los accesos a la autovía A-6 desde La Bañeza son deficientes. Nosotros proponíamos que fuesen ampliados y mejor iluminados. Pero también, señorías, y en tercero y último lugar, les indicábamos otro problema, que era que, cuando se acometen unas obras de infraestructura tan importantes como las que han supuesto las de la autovía A-6, se dañan de manera irreparable viales, caminos de servidumbre, etcétera. Nosotros, por eso, también instábamos al Gobierno a que, en colaboración con las administraciones competentes en la materia, acometiera la reparación de estos caminos de servidumbre y de estos viales de orden secundario, que desde luego están muy vinculados a la propia infraestructura y que, como ustedes saben, son vertebradores de la comarca.

Por lo tanto, señorías, nosotros nos felicitamos de que hoy pueda salir con un importante consenso político que se repare el tramo urbano de la vieja N-VI para que se pueda integrar urbanísticamente en la ciudad de La Bañeza, pero también, señorías, queremos informarles que para nosotros hay todavía cuestiones pendientes que deben de ser abordadas.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ELABORAR UNA NUEVA ENCUESTA SOBRE VIVIENDA, QUE OFREZCA INFORMACIÓN ESPECÍFICA PARA ADOPTAR UNA POLÍTICA DE CARÁCTER ESTRATÉGICO EN RELACIÓN CON LA VIVIENDA Y, EN ESPECIAL, CON LA EVOLUCIÓN DE SUS PRECIOS DE VENTA Y ALQUILER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001678.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 13 de este orden del día, pasamos al punto 14, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular por la que se insta al Gobierno a elaborar una nueva encuesta sobre vivienda, que ofrezca información específica para adoptar una política de carácter estratégico en relación con la vivienda y, en especial, con la evolución de sus precios de venta y alquiler.

Para la presentación y defensa de esta iniciativa, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Sería una obviedad comenzar mi intervención, que será breve, afirmando que la base de cualquier política seria, y en particular de la política de vivienda, como la de infraestructuras, es una buena información. En este orden de cosas hay que decir que los censos de vivienda constituyen una foto descriptiva de diversos aspectos de esta materia comprensiva y fiable, pero que sólo se lleva a cabo cada diez años y, para mayor complicación, la explotación y la publicación de sus resultados tiene lugar varios años después de realizado el censo y de una forma escalonada. Por consiguiente, se produce un evidente desfase en la información que está en posesión de quien tiene que hacer la política de vivienda. Por otra parte, el contenido de los censos, la información que proporciona, que suministra, es de contenido limitado y se extiende sólo a unos aspectos que escapan a muchas perspectivas u ópticas necesarias de contemplar en la política de vivienda.

Por estas razones, ya en el año 1990 se llevó a cabo una gran encuesta de vivienda, promovida por el ministerio y la dirección general predecesora del actual Ministerio de Fomento y Dirección General de Arquitectura, Vivienda y Urbanismo, que tuvo un enorme interés.

La encuesta resultó en ese momento un instrumento muy valioso para el diseño de las políticas de vivienda, no sólo la parte de la política de vivienda que sigue siendo competencia estatal, sino también para las políticas de vivienda fundamentalmente en el ámbito de la gestión que, como es bien sabido, corresponde a las comunidades autónomas y en algunos aspectos a los ayuntamientos.

Dado el tiempo transcurrido de este censo del año 1990, y por las razones que se han indicado, parece conveniente elaborar o plantear una nueva encuesta cuya finalidad es obvia: que el Estado disponga de una información básica fundamentalmente orientada a la elaboración seria y en profundidad de los planes de vivienda y a otro tipo de políticas de carácter estratégico, que pueden afectar a los planteamientos del sector hipotecario y en general a la financiación del subsector vivienda en el ámbito del sector construcción. Se beneficiaría el Estado, se beneficiarían las comunidades autónomas, e incluso serviría de base para posibles estudios de ámbito internacional, para las comparaciones internacionales al respecto.

No se dice a qué se insta al Gobierno de un modo explícito, pero es evidente que el contenido debería acomodarse a las necesidades de información más prioritarias y habría que tener un universo suficiente, sería una encuesta de no menos de 5.000 ó 10.000 personas para que sus datos fueran absolutamente fiables y cumplieran los mínimos estadísticos para la fiabilidad, insisto, de la información.

Permitiría analizar, entre otra cosas, la situación y características del parque residencial actualmente existente, los sistemas reales utilizados por la población para financiar sus viviendas, la medida en que la política de protección oficial en términos de financiación se adecua a las necesidades de sus beneficiarios, si la mecánica de los planes de vivienda que se apoya fundamentalmente en la subsidiación de los tipos de interés es la línea adecuada, o si,

por el contrario, no habría que ir a una política de mayor amplitud en el orden de las subvenciones. Debería posibilitar una evaluación de la demanda real y de la demanda potencial de vivienda; conocer las necesidades de rehabilitación del parque residencial para los próximos años; permitir valorar la trascendencia que tiene la vivienda desocupada, ya que venimos manejando un dato de la encuesta del año 1990 de que las viviendas principales desocupadas en España ascienden nada menos que a la cifra de dos millones, lo cual en un parque que se estima, según el censo, en 17 millones es una cifra realmente importante; la situación del mercado de alquiler; el impacto que en el mercado de alquiler ha tenido la Ley de arrendamientos urbanos; la necesidad quizá de revisar ésta en función de la información que proporcione la encuesta; el grado de conservación del parque residencial actualmente existente; la intención de cambio de domicilio y las exigencias de adquisición o rehabilitación de viviendas en el corto y medio plazo.

En definitiva, habrá que pensar en una serie de cuestiones que no es el momento de recoger ni de mencionar al instar al Gobierno en el texto de la proposición no de ley, pero que el ministerio competente habrá de tener en cuenta a la hora del diseño de la encuesta.

En esta línea quiero manifestar, ante una enmienda del Grupo Socialista en la que solicita una serie de conceptos o ítems concretos, a los que debería tender la encuesta, que en principio mi grupo los acepta, y quiere que conste así en el "Diario de Sesiones", pero lamenta no poder limitar, acotar a priori el ámbito de la encuesta, incorporando ese listado de temas que figuran en la enmienda del Grupo Socialista.

Consiguientemente, quede clara la aceptación material de la enmienda, aunque no su aceptación formal, para no limitar a priori el ámbito de la encuesta, que debe ser tan universal y tan general como corresponde a una encuesta de esta naturaleza. Si se elabora una encuesta es obvio que el organismo responsable hará un listado de aquellos temas, de aquellas cuestiones que deben ser objeto de información y objeto de análisis.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado a esta iniciativa una enmienda para cuya defensa tiene la palabra doña María Ángeles Ballesteros.

La señora **BALLESTEROS BELINCHÓN**: Con esta proposición no de ley del Grupo Popular estamos asistiendo en este momento a un debate sobre política de vivienda en el que se le insta al Gobierno a realizar actuaciones que el Grupo Socialista lleva reclamando insistentemente. Concretamente han sido unas seis las ocasiones en las que mi grupo, mediante distintas iniciativas, instábamos al Gobierno a la elaboración de una encuesta sobre una serie de conceptos que nos pudieran ayudar al establecimiento de políticas activas de vivienda. Hoy es el Grupo Popular quien las reclama, como si esta iniciativa partiera de ustedes, olvidando nuestras propuestas anteriores.

Ya les advertimos de la necesidad de llevar a cabo distintas encuestas con el fin de contar con una buena base informativa para la elaboración de esta política que evitara,

entre otras cosas, la subida espectacular de su precio de venta, que les anunciábamos y que en este momento denuncian ya todos los círculos económicos como uno de los indicadores que ha provocado el incremento de la inflación y del IPC. Ahora, después de la evidencia, parece que quieren actuar. Me parece muy bien su propuesta, solamente le pedimos que no se queden cortos a la hora de elaborar esa encuesta, y por eso proponíamos una serie de enmiendas para completar las iniciativas.

Las voy a explicar concretamente. Estamos convencidos, como así es y se determina en el contenido de su intervención, de que van a ser acogidas y se tendrán en cuenta, porque, entre otras cosas, actuar sobre estos elementos es una intervención positiva sobre los elementos vertebradores del coste final de esta vivienda y es por lo que sería conveniente conocer, y se expresa en nuestras enmiendas, la cantidad de suelo público desafectado de su uso y de suelo público disponible, así como la información demográfica del número de jóvenes que necesitan viviendas para analizar los datos y actuar minimizando progresivamente el problema que presenta este colectivo al no poder emanciparse por no disponer de ella y conseguir mejores condiciones tanto en alquiler como en propiedad, actuando con políticas que favorezcan el acceso de los grupos sociales más desfavorecidos, como son los jóvenes, porque a nosotros nos preocupa bastante este colectivo. Y por último sería conveniente también conocer, y lo ponemos en esa enmienda, las necesidades que existen de rehabilitar vivienda, sobre todo en los núcleos históricos urbanos.

En definitiva, vamos a aceptar su proposición no de ley porque, aunque no está muy identificado por dónde va a ir esa encuesta, no está enumerada, se desprende del contenido de su intervención que serán recogidos los puntos que nosotros en este momento hemos querido destacar como importantes para nuestro grupo. Por lo tanto, aceptaremos su proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea intervenir para fijar su posición? (**Pausa.**) El señor Santiso, por el Grupo Federal de Izquierda Unida.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: He de manifestar que nuestro grupo va a apoyar esta iniciativa, entendiendo que en la acción del Gobierno es bueno conocer también las propias debilidades, y en ese sentido creemos que es aceptable. Es un problema quizás para nosotros de los más serios que tenemos en este momento en cuanto a temas sociales. Creo que reconocer que no se sabe muy bien a qué responde la evolución de los precios tanto en vivienda en venta como en alquiler es importante para intentar atajar los orígenes de ese problema.

En nuestra opinión hay varias cuestiones a valorar. En primer lugar, efectivamente, y se ha dicho, valorar qué sucede y por qué no salen al mercado de alquiler esos dos millones de viviendas vacías. Nos parece que tiene que ver, efectivamente, con la Ley de arrendamientos urbanos, que respondía a un problema serio en aquel momento en cuanto a una limitación en las rentas que impedían en muchos casos la rehabilitación de las viviendas por los propios propietarios al tener rentas históricas que no podían costearla. Pero al abrir tanto la mano se cae en el extremo contrario,

al ser de precio absolutamente libre los alquileres, hoy es más rentable, entre comillas, intentar abordar la compra de una vivienda que encontrar un alquiler atractivo, o por lo menos competitivo. Es un problema muy serio que explica en parte estos dos millones de viviendas vacías y en su momento traeremos iniciativas al respecto, quizá hay que reflexionar si en esa ley no hay que ponerle igualmente un tope a los alquileres en función de las rentabilidades de las viviendas. No puede ser que en el propio Madrid la compra de viviendas que en su día han costado 100.000, 200.000 pesetas hace años hoy estén alquilándose en el mercado a 100.000, 200.000 pesetas al mes; por lo tanto, hay que actuar en esa dirección. Al mismo tiempo, esta situación está provocando, en nuestra opinión, una elevación del precio de venta de vivienda. En el momento en que la gente ha desplazado su atención hacia la posible compra por los precios de los alquileres, automáticamente se produce un incremento en la demanda también en la vivienda, sea usada o nueva, y está provocando una presión en los precios en los últimos dos, tres años, a pesar de la caída de los tipos de interés, muy relevante y significativa.

A esto que hay que añadir dos problemas complementarios, como son precisamente las dificultades para tener un empleo fijo, que también dificulta a los jóvenes el poder presentar ante un banco una propuesta de créditos razonable y afrontar su propio futuro en función de los ingresos previsibles. Son muchos los frentes a abordar y esta encuesta puede ayudar a identificar las causas y por qué hay esa dispersión en el valor de la vivienda también en función de las zonas geográficas de nuestro país.

Hay que evaluar cuáles son los costes de construcción, cuál es el precio del suelo y fijar también unos márgenes razonables de ganancia para las empresas constructoras, pero en viviendas de protección oficial, etcétera, se debe buscar una fórmula que potencie precisamente la adquisición y sobre todo también el alquiler de vivienda.

Por lo tanto, todas las medidas que vayan encaminadas a que en nuestro país haya en el mercado un mayor número de viviendas en alquiler asequibles y buscar ayudas para aquellos que tienen más dificultades para acceder a vivienda, tanto en alquiler como en propiedad, van a ser apoyadas por nuestro grupo.

En síntesis, pensamos que es importante agilizar esta propuesta, profundizar y buscar también datos razonables que permitan luego actuar en otras disposiciones, en otras leyes, o en otro tipo de ayudas para intentar racionalizar esta situación que nos parece enormemente preocupante en la actualidad. Insisto en que es el mayor problema social en este momento para los que quieren adquirir o tener una vivienda para poder independizarse de sus padres, en el caso de los jóvenes.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que el señor Ortiz ya ha dicho si su grupo aceptaba o no la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, pero en todo caso tiene la palabra para confirmarlo.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Creo que he explicado ya el sentido de la aceptación. Que quede constancia en el «Diario de Sesiones» de que sin duda se tendrán en cuenta por el Ministerio, en el momento de hacer el diseño y fijar

definitivamente el contenido de la encuesta, tanto los renglones de investigación en la encuesta que han sido sugeridos por la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista como la mención a la intervención del señor Santiso.

Sólo haré una apostilla. Con la política del Gobierno en estos momentos, siendo ciertamente preocupante la problemática de la vivienda, se han dado grandes pasos. Doy sólo un dato: en los últimos dos años se han visado cerca de un millón de nuevas viviendas, lo cual quiere decir que se van a iniciar o se estarán iniciando en este momento un millón de viviendas.

Consiguientemente, el problema de la vivienda, aparte del alquiler al que ha hecho referencia el señor Santiso —y comparto bastante su punto de vista—, en este momento con el aire de preocupación que genera es, a mi juicio, coyuntural. Es decir, existe una demanda de vivienda que está robustecida, impulsada y potenciada por la rebaja en los tipos de interés, que fue uno de los éxitos de la política del Gobierno sin ninguna duda, y esta demanda nueva no encuentra todavía una oferta correlativa. Yo confío en que en el curso del año 2000 se produzca una adecuación mayor entre oferta y demanda y, consiguientemente, se corrija ese impacto que sobre los precios ha tenido este desajuste. Ciertamente hay que progresar más en materia de políticas de alquiler; seguramente habrá que revisar en algún aspecto la Ley de arrendamientos urbanos.

En definitiva, señor presidente, en todo caso de lo que se trata es de que todos los grupos de la Cámara que hemos intervenido aquí esta mañana estamos de acuerdo en que el diagnóstico de la situación de vivienda se apoye en una encuesta, y al diagnóstico seguirán las políticas, y éstas tendrán que ver, obviamente, con las prioridades de cada grupo parlamentario y de cada partido. En todo caso hay una prioridad absolutamente coincidente en todos los grupos, que es que la vivienda sigue constituyendo uno de los problemas fundamentales de nuestro país al que hay que seguir, digo seguir, dándole respuesta.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ELABORACIÓN DE UN CÓDIGO TÉCNICO DE EDIFICACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001680.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de este punto del orden del día, punto 14, pasamos al punto 15, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular por la que se insta al Gobierno a la elaboración de un código técnico de la edificación.

Para la presentación y defensa de esta iniciativa, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Como es sabido, el proyecto de ley de ordenación de la edificación se encuentra en avanzado estado de tramitación. Pasó por esta Cámara; se aprobó, si no recuerdo mal, en el Pleno del 1 de julio; se trasladó al Senado y, según mi información, allí ya ha sido objeto de debate en Comisión con la incorporación de enmiendas diversas.

En la disposición final segunda de este proyecto, se autoriza al Gobierno a que, mediante real decreto y en un

plazo de dos años a contar desde la entrada en vigor de la ley, —y recuerdo que la entrada en vigor se preveía a los 6 meses de su publicación en el «Boletín Oficial del Estado»— se apruebe un código técnico de la edificación. Esto es, señor presidente —y quiero ser breve—, algo así como el reglamento técnico de la ley de ordenación de la edificación en un aspecto importante de los muchos, o de los tres fundamentales, que se propone la ley de ordenación de la edificación: la calidad, la responsabilidad de los agentes intervinientes en el proceso edificatorio o constructivo, y la fijación de garantías a los usuarios a través fundamentalmente de la fórmula del seguro.

La calidad es el núcleo fundamental, el ámbito sobre el que incide este código técnico de la edificación en términos como de reglamento, de reglamento técnico, si se quiere.

Las reclamaciones en razón de calidad en el sector de la edificación representa el 35 por ciento del total y el plazo de aparición de los defectos de calidad en un 40 por ciento se produce dentro de los tres primeros años, con unos importantes efectos económicos que se estiman entre el 5 y el 10 por ciento de la facturación anual del sector, lo que significa entre 200.000 y 400.000 millones de pesetas, lo que supone que cada diez años el sector pierde por falta de calidad el equivalente a la producción de todo un año. Esto da idea de la enorme importancia cuantitativa y cualitativa que tienen las deficiencias de calidad.

Al código técnico de la edificación se refiere, aparte de esta disposición final segunda a la que he aludido, el artículo 3 del proyecto de ley, en el que los requisitos atinentes a la calidad de la edificación se concretan en la funcionalidad, en la seguridad y en la habitabilidad. No es el momento de extenderse, pero será sobre ellos sobre los que deberá incidir el código técnico de la edificación en su condición de reglamento técnico en la materia.

En lo que concierne al código técnico de la edificación, quiero recordar que en el apartado segundo de este artículo 3 del proyecto se aceptó una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, la 94, aún recuerdo su número, en la cual ciertamente —y no le duelen prendas al Grupo Parlamentario Popular en asumirlo y aceptarlo— se mejoraba el texto del proyecto del Gobierno; se incorpora una definición más precisa de lo que es el código técnico de la edificación como marco normativo que establece las exigencias básicas de calidad de los edificios y de las instalaciones, de tal forma que permite el cumplimiento de los requisitos a los que he hecho referencia hace un momento de funcionalidad, de seguridad y de habitabilidad. Se aceptó esta enmienda porque mejoraba, insisto, el texto, y éste, que está ya, insisto, en el Senado, define claramente qué sentido, qué alcance tiene el código técnico de la edificación.

Por razones de economía normativa no se aceptó una enmienda de Izquierda Unida en la que se pretendía que el código técnico de la edificación se aprobara mediante ley. Nos parecía que un código técnico es una norma en definitiva reglamentaria, consiguientemente cambiante y variable, no sería bueno legalizarlo en el sentido de darle rango formal de ley, de suerte que cualquier modificación exigiera un proyecto de ley en este Congreso y después en el Senado, con el regreso final a esta Cámara Baja.

El objetivo fundamental de la proposición no de ley es el acortamiento del plazo. No se modifica ni el alcance del

código técnico de la edificación, ni su contenido, ni su propósito, ni su finalidad; de lo único que se trata es de instar al Gobierno a que acorte el plazo de promulgación y de publicación de este código técnico de la edificación. Quiero recordar al respecto del plazo que en el proyecto de ley de ordenación de la edificación, que el Grupo Parlamentario Socialista dejó presentado en la Cámara en el año 1995, en los días previos a la disolución de las Cámaras y a la iniciación de una nueva legislatura, se fijaba un plazo de dos años, que es el que se establece en el proyecto que está ahora mismo en trámite, repito, en el Senado.

La proposición que ahora debatimos lo que dice es que se elabore en el menor plazo posible. Sé que hay una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que quiere poner fecha a esta indicación genérica del menor plazo posible y adelanto a priori, después de una conversación con la portavoz del Grupo Socialista, que mi grupo estaría dispuesto a aceptar el plazo de un año. No podemos aceptar de seis meses que parece que propone en su enmienda, por una razón de verosimilitud y de realismo. En diálogo de este portavoz con el Ministerio de Fomento considera objetiva y físicamente imposible que este código técnico de la edificación pueda estar elaborado en el plazo de seis meses.

Consiguientemente, señor presidente, aunando la petición del Grupo Parlamentario Socialista con el realismo necesario, nos parece que el plazo de un año en el instado al Gobierno sería absolutamente razonable y estaría en el justo término entre ambas exigencias.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente hay una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista a esta iniciativa, para cuya defensa le damos la palabra a doña Ángeles Ballesteros.

La señora **BALLESTEROS BELINCHÓN**: Para el debate de esta proposición no de ley que nos presenta el Grupo Popular se hace necesario recordar la tramitación del proyecto de ley de ordenación de la edificación. En él fuimos espectadores de que el Gobierno hubiera podido mejorar un texto que debería haber ido dirigido, entre otros aspectos, a proteger realmente los intereses de los usuarios, a intentar definir y complementar las partes implicadas en el proceso, a favorecer las medidas de protección ambiental que inciden en la edificación, ofreciendo una mayor calidad al individuo, aspectos que se hubieran conseguido acogiendo las enmiendas presentadas por mi grupo. Nos rechazaron 51, nos aceptaron cuatro, y transamos dos, dejando parte de nuestra voluntad en el camino para poder llegar al acuerdo. Y así es precisamente, señor Ortiz, cómo a través de esta transaccional pudo quedar reflejado en el texto aprobado por el Congreso el período de dos años para la elaboración de un código técnico de la edificación, alargado por ustedes en esa transacción cuando nosotros partíamos de un tiempo menor. Ahora, sorprendentemente, asistimos al espectáculo de que el contenido de la proposición no de ley que estamos debatiendo se aproxima de nuevo al contenido de la enmienda inicial y que posteriormente fue presentada por mi grupo en el trámite del proyecto en el Senado, en el que ya proponíamos una reducción del tiempo, que fijamos en seis meses, el tiempo que anunció en su

intervención nuestro portavoz en el debate del dictamen de la Comisión del proyecto en aquel trámite, y que ustedes rechazaron abiertamente.

La verdad es que resulta difícil explicar ante esta Comisión las maniobras parlamentarias (**El señor Ortiz González: ¿Qué maniobras?**) que utilizan para transmitir que ejecutan una actuación que no sabemos si quieren o no realizar, pero en este momento, señoría, estaríamos dispuestos a ayudarles realmente si tienen propósito de elaborar ese código técnico en un período corto, como ustedes presentan en esta proposición no de ley. ¿Saben cómo? Aprobando nuestra propuesta cuando vuelva el proyecto al Congreso. Entonces sí que podríamos tener la certeza de que existe un verdadero compromiso, porque nos estaríamos dirigiendo hacia el Gobierno por medio de una ley en el sentido que ustedes ahora nos proponen. No obstante, aunque sea una iniciativa de rango menor, queríamos clarificar ese tiempo y dejar un espacio concreto, para lo que proponíamos un período de seis meses. De su intervención y por las conversaciones mantenidas parece que no va a poder ser en esta ocasión tampoco. Vamos a tener que transar de nuevo si queremos acortar verdaderamente el tiempo en un año.

En fin, estamos de acuerdo en todo lo que sea limitar el tiempo para que ese código técnico de la edificación pueda salir lo antes posible, porque es un texto importante, en la dirección de fijar las condiciones de habitabilidad que tienen que seguir los edificios. Por lo tanto, con sentido de la responsabilidad, de intentar acortar y de definir al máximo el tiempo, vamos a admitir su propuesta de un año. Esperemos que si siguen introduciendo iniciativas en esta Cámara, a lo mejor la próxima vez podamos transar ya por un tiempo menor y quedar en lo que proponemos nosotros con nuestra enmienda, en un plazo de seis meses, pero en definitiva en este momento vamos a transar y a aceptar esa conclusión de un año para la elaboración de ese código, de la edificación y como digo, espero que haya verdadera voluntad, porque hay partes afectadas que están interesadas en que ese texto se redacte.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea fijar su posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nuestro grupo va a votar favorablemente esta iniciativa, aun cuando somos relativamente escépticos. Hoy por hoy, existen normas ya en la construcción que son incumplidas sistemáticamente, porque el problema de las mismas es a veces garantizar su cumplimiento, y es muy difícil que el usuario que compra una vivienda sepa realmente qué está comprando, es decir, si de verdad la calidad de los materiales y de los aislantes que se dice que se han puesto se corresponde con la realidad y verdaderamente están puestos. Tenemos, como en tantas otras cosas en este país, dificultades para cumplir incluso la normativa existente.

Es verdad que en muchos casos la calidad de las viviendas está supeditada, como siempre, a intentar ahorrar costes a costa del usuario final, que es el comprador, y por lo tanto se producen estas serias deficiencias que se reflejan en la propia exposición de motivos, con problemas a veces

hasta estructurales, detectados en los primeros años ya de entrar a habitar una vivienda, con grave perjuicio para los usuarios y, en aquellos casos en que prosperan las reclamaciones, lógicamente también para los constructores, que tienen que hacer frente a las indemnizaciones o a las reparaciones correspondientes. Nos parece además que el usuario no tiene información suficiente en muchos casos de los costes a medio plazo que le puede suponer el mantenimiento de esa vivienda que acaba de comprar, precisamente por desconocer la diferencia entre lo que le puede suponer la vivienda en el caso de estar bien aislada, por ejemplo, acústica y térmicamente, a no estarlo, con la grave repercusión económica después por los costes de calefacción o de otro tipo de aislamientos, aparte de las molestias y de la inseguridad que pueden producir estos temas. Por lo tanto, apoyamos la iniciativa como un paso, pero nosotros seguiríamos insistiendo, como lo hicimos en el proyecto de ley de ordenación de la edificación, en que este tipo de cosas tuvieran rango de ley para intentar elevar también la exigencia del grado de cumplimiento y de las responsabilidades, en su caso, para cuando no se cumpla realmente ese código técnico. Era una garantía de que al menos las reclamaciones tuvieran mayor fuerza a la hora de hacerse en el caso de que no se cumpliera ese código técnico propuesto.

En síntesis, es un paso más que esperamos que sea ágil y que de verdad conduzca a que en este país empecemos a construir con calidad, que puede producir además un ahorro energético muy importante si se aborda con estas características y también, por ejemplo, si se potencia otro tipo de energías alternativas, como es la solar, pues en muchos casos, por ahorrar costes a corto plazo, se está impidiendo un ahorro a la larga a los propios usuarios. Por ello, creo que hay que impulsar todo aquello que vaya encaminado a mejorar en esa dirección, en un país soleado como el nuestro, donde es impensable el hecho de que tengamos una implantación tan baja de los sistemas solares.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ortiz, tiene usted la palabra.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: En lo que concierne a la aceptación o no aceptación de enmiendas, ya he explicado cuál es el pensamiento de mi grupo y sólo desea hacer dos apostillas muy breves y sencillas.

La primera es para recordar cómo en el debate que tuvo lugar en esta Cámara, que acabó con la aprobación definitiva por el Pleno el pasado 1 de julio, se constató que no había disparidades conceptuales en las finalidades del proyecto de ley entre los grupos, sino que había disparidades en su contenido y en su alcance, es decir, que frente al criterio del Grupo Parlamentario Socialista y en buena medida de Izquierda Unida, que lo que querían era un proyecto más reglamentista, más casuístico y más detallado, nosotros entendíamos que debía tener un aire más general, más de bases fundamentales y que precisamente el código técnico de la edificación debería ser el que regulara los aspectos concretos y específicos de esa casuística a la que tan aficionado era el proyecto socialista de 1995, que el portavoz y amigo señor Morlán calificaba de un proyecto espléndido. Sin dejar de compartir la esplendidez del proyecto, lo que sí decíamos es que era un proyecto coincidente

te en los fines y en los propósitos, pero no así en su desarrollo normativo. El desarrollo normativo corresponde al código técnico de la edificación. Por esa razón y por tomar conciencia de que ese código técnico de la edificación debe estar elaborado cuanto antes, es por lo que hemos pasado de dos años al plazo de un año.

Quiero recordar que ese plazo de dos años no es fruto de la casualidad. En el proyecto de 1995, el Grupo Socialista, entonces en el Gobierno, se fijaba un plazo de dos años, lo cual sugiere que evidentemente se tiene una posición distinta cuando se está en el Gobierno que cuando no se está. ¿Por qué? Porque en el Gobierno se toma más conciencia de los tiempos que requieren las cosas, que son los que son, y no por el voluntarismo de reducirlos en términos normativos los plazos finalmente se acaban acortando. Por consiguiente, señora Ballesteros, no insista demasiado en el plazo de dos años y en su aire carismático, porque ese plazo es el que se autofijaban ustedes en el año 1995. Creo que las necesidades de urgencia y al propio tiempo de mesura y de sosiego en la elaboración del código técnico de la edificación se cumplen plenamente con este plazo de un año, que, insisto, mi grupo está dispuesto a incorporar y a lo que se insta al Gobierno en esta proposición no de ley. Y luego no tenga duda, señora Ballesteros, de que cuando vuelva el proyecto del Senado a esta Cámara no habrá ningún inconveniente en recoger en el artículo 3 y en la disposición final segunda el nuevo plazo de un año que mi grupo, obviamente de acuerdo con el Gobierno, está dispuesto a incorporar al proyecto, porque evidentemente, aprobada la proposición no de ley hoy, la próxima semana volverá el proyecto de ley del Senado y será el momento de introducir ya esta modificación específica.

Y luego permítame ya, como apostilla en lo personal, que le diga que no sé a qué se refería S.S. cuando hablaba de las maniobras del Grupo Popular en relación con el proyecto de ley de ordenación de la edificación. Me quedo con la incógnita, que espero que me despeje después, de a qué maniobras se refería su señoría. **(La señora Ballesteros Belinchón pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿A qué efectos me pide la palabra, señora Ballesteros?

La señora **BALLESTEROS BELINCHÓN**: A efectos de que su intervención no ha sido una apostilla, si no que ha sido prácticamente una réplica. Además, no tengo intención de entrar en discusiones ahora, sino de aclarar un poquito la réplica del señor Ortiz, muy brevemente.

Las maniobras que yo le decía son precisamente por esta relación que ha habido primeramente de querer imponer un plazo que nosotros estimábamos que debía ser más corto; precisamente por los argumentos que usted ha expuesto, creemos que el código técnico es un texto que es importante a la hora de fijar las condiciones de habitabilidad de un edificio. Por lo tanto, en eso estamos de acuerdo. Lo que queríamos conocer es cuál es esa voluntad exactamente de poder elaborarlo en un período corto y de que pueda surgir ese texto lo antes posible para saber la dirección que deben tener a la hora de hacer una construcción. En eso, como digo, estamos de acuerdo, y la maniobra a la que me refería era que primeramente se transa un plazo que

se fija dos años; después, en el Senado, rechazaron nuestra enmienda, y ahora, a través de una proposición no de ley, parece ser que tienen prisa realmente y quieren imponer un plazo más corto; luego algo de razón llevaríamos, porque si no, no tiene sentido esta proposición no de ley. Entonces, habrá que fijar un plazo también para saber en qué limitación de tiempo nos movemos. Acepto ese plazo de un año, hemos acortado el tiempo, espero que haya verdadera voluntad de hacerlo en ese año y que ese texto salga a la luz lo antes posible.

— **RELATIVA A ALTERNATIVAS PARA LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO EN GALICIA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001695.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día, que figura como número 16 y se refiere a una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a alternativas para la autovía del Cantábrico en Galicia.

Tiene la palabra don Francisco Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La intención del Bloque Nacionalista Galego a la hora de presentar esta proposición no de ley es actuar a tiempo ante un proyecto del Gobierno que se está verificando en una parte de la cornisa cantábrica y que se empieza a aproximar a Galicia. Y digo que es actuar a tiempo porque si contemplamos incluso los presupuestos para el año 2000, observaremos que no existe ninguna partida presupuestada de carácter plurianual para la construcción de la autovía del Cantábrico en territorio de Galicia por lo menos antes del año 2003, lo cual es decir que nos sitúa en un horizonte temporal, como ven ustedes, demasiado lejano. Podríamos añadir además que nuestra preocupación está movida por el hecho de que las informaciones que tenemos respecto de los estudios previos de carácter informativo tienen algunas lagunas graves que nos gustaría ver paliadas, como dijimos al principio, a tiempo. No vamos a referirnos ya al hecho de que las autovías en general nunca comienzan por Galicia, que también podría ser una buena manera de invertir lo que es la tradición en el Estado español, ni tampoco vamos a hacer ya más referencia a la lentitud con que después se verifican los proyectos del Gobierno cuando llegan a ejecutarse en Galicia.

Decíamos que los estudios informativos están presentando una serie de propuestas por parte del Ministerio de Fomento y de Medio Ambiente que inducen a la preocupación, porque amparándose en pretextos de carácter ecológico, llevan al hecho consumado de apartar la autovía del Cantábrico de su fin natural, que sería Ferrol y su comarca. Efectivamente, el estudio informativo del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Medio Ambiente dice que hay en el territorio de Galicia 49 espacios naturales que la autovía del Cantábrico debe de sortear, y en concreto hablan de los siguientes: Estaca de Bares, A Capelada, del río Sor, de la bahía de Cedeira, de la de Ribadeo y Viveiro, de San Andrés de Teixido, y de la Serra do Xistral. Sin entrar en el hecho de que muchas de estas zonas desgraciadamente no están respetadas desde el punto de vista ecológico y deben de padecer grandes parques eólicos, pensamos que el moti-

vo fundamental de los corredores que se plantean como propuestas de Fomento para desechar el fin natural de la autovía en Ferrol es de carácter económico, además de la longitud del trayecto, que sería mayor. Nosotros no nos vamos a meter a enmendarle la plana al Ministerio respectivo y por supuesto queremos ser respetuosos con el criterio de carácter medioambiental, pero hay muchísimas posibilidades de respetar el medioambiente y de llegar con la autovía del Cantábrico hasta su final natural. En concreto, el final natural quiere decir que el tronco de la autovía debe de llegar a esta la comarca, y ello viene justificado porque además es una comarca que tiene 200.000 habitantes, sólo los que rodean a Ferrol, no vamos a hablar ya de otras zonas, en concreto la ciudad y la comarca de Ortegal y de la del Eume. Es una zona que tiene además importantísimas empresas del Estado en la construcción naval y una presencia del Ministerio de Defensa en lo que es la Capitania Marítima del Cantábrico; un puerto de interés general y, curiosamente, una comarca que no cuenta con ninguna autovía y solamente con una autopista de peaje que no llega tampoco a aproximarse a la ciudad, con los consiguientes dificultades para el tránsito de vehículos en las zonas ampliamente pobladas que la rodean.

El punto de referencia natural de toda la cornisa cantábrica en su ciudad más importante es Ferrol. Además pensamos que esta alternativa no sería contraria a que hubiese cualquier tipo de conexión con la A-6, que hay que recordar que es una autovía que une el norte de Galicia con Madrid. Por lo tanto, no podemos aceptar que efectivamente esta autovía deje de ser del Cantábrico y deje de articular todo el norte de Galicia precisamente cuando llega a nuestro país. En función de este criterio, presentamos una proposición no de ley con un texto muy modesto, incitando a tiempo al Gobierno a estudiar una alternativa para la autovía del Cantábrico en Galicia que tenga Ferrol como punto de referencia, así como a elaborar el proyecto y comenzar la ejecución de tramos en Galicia en el plazo de tiempo más breve posible. A esta iniciativa se presentaron otras enmiendas a las que después me referiré y de las que hay un texto transaccional.

El señor **PRESIDENTE:** Se han presentado dos enmiendas a esta iniciativa, una del Grupo Socialista y otra del Grupo Popular.

Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don José Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ:** Yo quisiera empezar por manifestar que la ausencia de diputados gallegos del Partido Popular en el debate de este iniciativa significa, a mi juicio, la huida hacia adelante de los parlamentarios del Partido Popular en no querer, permítanme un lenguaje coloquial, dar la cara ante un tema de gran calado político y social en Galicia, y contrasta además con que en otra ocasión, precisamente con motivo de un debate similar, ante una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, el aquel entonces portavoz del Grupo Popular en esta materia, señor Carreño, hoy ausente, decía cosas que el tiempo ha demostrado que no eran verdad y, por lo tanto, seguramente sea esa la razón por la que hoy no esté presente en este debate.

Señorías, la construcción de la autovía del Cantábrico es una aspiración permanente del conjunto de gobiernos de las comunidades de la cornisa en virtud de la incidencia de esta actuación para la comunicación de todo el norte de España y su conexión con el entorno europeo. Es una prioridad que el Grupo Parlamentario Socialista viene planteando y a demandado al Gobierno el impulso de esta infraestructura que posibilite estructurar y vertebrar el norte y noroeste español, consolidando el arco atlántico con la finalización del corredor transcantábrico que, conectado con Ferrol y la autovía del Noroeste, constituya el desarrollo de la zona y consolide la región cornisa cantábrica-Portugal. Es, pues, un objetivo inaplazable por ser fundamental para impulsar el desarrollo de nuestros sectores productivos, posibilitar una mejor integración de la cornisa en los mercados europeos, y la relación entre ella y los ejes de desarrollo comunitario permitirá la complementariedad o competencia de sus distintos sectores productivos y de otras infraestructuras de transportes existentes, en especial los puertos, posibilitando asimismo el desarrollo de numerosos servicios de alto valor añadido, como puede ser la agroindustria o el turismo rural. Además de esto, para Galicia esta comunicación debería de servir para mejorar su vertebración en las comunicaciones interiores, por lo que se debe buscar una conexión con las grandes vías de comunicación ya existentes o en fase de construcción, como puede ser la autovía del Noroeste y la autopista del Atlántico en la ciudad de Ferrol.

Se trata en consecuencia de conseguir los objetivos señalados, que no se contemplan en el estudio informativo. Esta es la primera reflexión que quería hacer. El Gobierno ha hecho un estudio informativo —cuyo plazo de finalización debería acabar ya en este momento— que no contempla la opción de llegada de la autovía del Cantábrico a Ferrol. Ese estudio informativo ya está realizado y del mismo ya hubo filtraciones, señorías. Por lo tanto, no enmarañe el Grupo Popular con una enmienda y con subterfugios para ganar tiempo, porque el estudio informativo no contemplaba esa opción. Pero diré más, en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, cuando se habla de este tema, el enunciado dice: autovía del Cantábrico, tramo Vegadeo-autovía del Noroeste, por lo que está claro que no está contemplada la opción de que Ferrol esté conectada a través de la autovía del Cantábrico.

Señorías, nosotros queremos ir más allá con esta iniciativa, porque no deseamos que este acto parlamentario sea de nuevo una cortina de humo sobre el tema de la autovía del Cantábrico, que lleva demasiado retraso y que el Partido Popular no fue capaz, no quiso o no tuvo la voluntad política, en los tres años y medio que lleva de Gobierno, de proseguir para que se pudiera realizar, para que el proyecto estuviera hecho y para que estuviera la obra contratada, a pesar de los mil y un anuncios de dirigentes del Partido Popular en Galicia, pero también a pesar de los mil y un anuncios del vicepresidente del gobierno cada vez que este viaja a Asturias.

Así pues, nos sorprende que en los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año no aparezca ni una sola peseta para la autovía del Cantábrico. Es más, en el año 1999 había una previsión presupuestaria de 68 millones de pesetas —queremos entender que sería para el estu-

dio informativo— y este año simplemente no aparece, pero tampoco aparece para la programación plurianual. ¿Qué significa? Significa que el Partido Popular ha dado carpeta por la vía de los hechos, y los hechos se reflejan en la consignación presupuestaria, a la ejecución de una importante obra para Galicia. Esa es la realidad, que este Gobierno ha paralizado la previsión presupuestaria y la realización del proyecto. Tres años y medio, señorías, para realizar un estudio informativo que todavía desconocemos, y todavía sin determinar el trazado de la autovía del Cantábrico en el tramo gallego, parece que es bastante significativo de lo que yo les estoy planteando. Por eso, señorías, nosotros presentamos una enmienda, que, por cierto, no es nueva, insisto, es la consecuencia ya de otro debate que hemos tenido en esta misma Comisión en relación a este tema, y lo hacemos en el sentido de garantizar la conexión de la autovía del Noroeste también con Ferrol, que no está garantizada en estos momentos y que el estudio informativo, insisto, ha descartado; pero también presentamos una enmienda —y nos parece que sin esto, si no se aborda el tema financiero, estamos hablando de cortinas de humo, no estamos hablando de nada concreto— por la que se deben modificar —nosotros decíamos que debería figurar; ahora ya habrá que introducir una nueva expresión porque ya conocemos los Presupuestos Generales del Estado— los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 al objeto de que se pueda proceder el próximo año a contratar parte de la obra del tramo gallego de la autovía del Cantábrico. De lo contrario, señorías, estaríamos en bastantes dificultades de poder participar en el consenso al que se hacía mención, porque sería indudablemente propiciar un acto parlamentario que luego no va a tener consecuencias prácticas, dado que el estudio informativo ya está hecho, y a mí me podría responder el representante que intervenga del Partido Popular si es que tienen intención de hacer otro estudio informativo —que nos lo diga—, o, si, por el contrario, por el contrario, lo que se pretende es ganar tiempo para salir del paso, aun sabiendo que no hay consignación presupuestaria, o mejor dicho, sabiendo que no hay consignación presupuestaria que obligue al Gobierno a tener que licitar la obra y contratarla en el próximo ejercicio presupuestario. **(El señor Carreño Rodríguez-Maribona pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: De efecto retroactivo me parece que se puede llamar este turno. Es que cuando llegué aquí se me indicó que había sido mencionado por el diputado del Grupo Socialista que ha intervenido. Simplemente quiero contestar a los motivos aludidos y que son rigurosamente falsos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted la palabra por tres minutos.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Voy a necesitar muchísimo menos.

Entre mis actividades y responsabilidades están las de ser diputado por el Partido Popular por Ourense y defender los intereses de Galicia, tanto desde mis responsabilidades

locales como estatales, autonómicas y ahora en el Congreso de los Diputados. Si he estado ausente es porque el Grupo Popular considera que un diputado de Canarias defiende los intereses en Galicia del Grupo Popular tan bien como un diputado de Ourense pueda defender cualquier tema de Canarias, y no es la primera vez ni será la última que defiende los intereses de Canarias como el más acendrado defensor canario y diputado de los intereses de Canarias. Si no he estado aquí, es porque, primero, tenía otras responsabilidades; segundo, porque el Grupo Popular estima que esa defensa de los intereses estará muy bien llevada como se va a demostrar inmediatamente, por el señor Jiménez; y tercero, porque estaba intentando llegar a un acuerdo transaccional con una diputada compañera del señor Blanco para un tema altamente importante para Ourense y Galicia como es el acceso centro a la ciudad de Ourense. **(El señor Blanco López pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco, no hay contestación a las alusiones.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Es que yo no le he hecho una alusión por su ausencia sino por lo que ha dicho en otro debate en relación con la autovía del Cantábrico. Yo he hecho una alusión genérica a la ausencia de diputados del Partido Popular, pero cuando me refería al señor Carreño era para contradecir lo que había dicho en otro debate similar en relación al trazado de la autovía del Cantábrico. El dijo en ese debate que el estudio informativo iba a contemplar la llegada a Ferrol y los hechos han demostrado que el estudio informativo no ha contemplado la llegada a Ferrol. Era una precisión para que quedara en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco, el «Diario de Sesiones» recogerá esta precisión suya, pero lo que quedó claro es que usted resaltó la ausencia de los diputados gallegos, entre los cuales, como es lógico, está el señor Carreño, y era, según ha querido ver y por eso le he dado la palabra al señor Carreño, una alusión o claramente intencionada.

Resuelto este incidente, pasamos a debatir las enmiendas que se han presentado a esta iniciativa, que son dos, una del Grupo Socialista, que ya ha sido defendida, y otra del Grupo Parlamentario Popular, que va a defender el señor Jiménez, quien tiene la palabra.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: La verdad es que el señor Blanco me obliga a cambiar mi discurso. Yo estaba relativamente contento porque la exposición del señor Rodríguez planteaba un debate en el campo de las ideas y el Partido Popular está inquieto y preocupado por las comunicaciones y la accesibilidad a Galicia en el campo de los hechos y de las ideas; sin embargo el señor Blanco ha planteado un debate que me obliga a hacer un preámbulo.

Señor Blanco, intentar quitarme autoridad política o moral por razón del territorio me parece inaceptable. Le aseguro que nunca le quitaré a usted autoridad política y moral para defender los temas de Canarias si lo hace con rigor; si lo hace de la forma tan desafortunada como ha hecho esta intervención sí le quito autoridad política para hacerlo, porque ha faltado usted a la verdad. El estudio

informativo de la autopista del Cantábrico, que no es ninguna incógnita ni ningún documento fantasma, contempla tres corredores: el corredor costero, que termina en Ferrol, el corredor oriental y el corredor central, y sí contempla llegar al Ferrol. Mire los dibujos porque esto no es ningún documento fantasma.

¿Qué ocurre? También ahí usted falta al rigor. ¿Dónde estamos? Si el Partido Socialista en sus 14 años de Gobierno se hubiese definido en su plan director la autovía del Cantábrico hoy no estaríamos hablando de estos temas. Así que, por favor, como no soy de los que intenta volver a analizar la historia, no me lo ponga tan fácil porque si no me obliga a hacerlo. En tres años el Partido Popular creo que ha demostrado con creces que Galicia no es una asignatura pendiente en el tema de comunicaciones; podemos hacer la suma de lo que cuestan los accesos a Galicia y la intervención en los accesos a Galicia. Se pueden sumar las cosas y se pueden demostrar con rigor. **(Rumores.)**

Yo he sido muy respetuoso con su intervención y le agradeceré que respete la mía. Creo que el Partido Popular ha demostrado que los accesos a Galicia y las comunicaciones con Galicia no son una asignatura pendiente y está dedicando esfuerzos e inversión al tema. En el caso concreto que nos ocupa ¿dónde estamos? El Plan director de infraestructuras, como usted sabe muy bien, sólo definía a nivel de renglones que había que hacer la autovía del Cantábrico. El Partido Popular ha tomado el tema en serio y ha encargado un estudio informativo. ¿Qué es el estudio informativo? Pues como su nombre indica, recoger toda la información de accesibilidad, de comunicaciones, de tráfico, de medio ambiente y definir corredores. El siguiente paso es sacarlo a información pública y elegir, en función del planeamiento y de las opiniones de las instituciones implicadas, la alternativa elegida. Esa alternativa elegida pasará por un proyecto de trazado, un proyecto de construcción y se sacará a concurso. Estamos en la primera fase creando el cuerpo informativo para decidir cuál es la alternativa. En ese sentido, es verdad que el estudio informativo, que analiza tres corredores, tiene una inclinación por el corredor central que se desarrolla por una carretera nacional ya existente porque entiende que es la que causa el menor quebranto ambiental o el menor impacto ambiental, y desde ahí conecta Ribadeo con la autopista del Noroeste del Atlántico y con la A-6 al resto de Castilla. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco, por favor, le ruego que respete las intervenciones de los demás oradores.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: El Partido Popular presenta una enmienda que intenta acomodarse al momento puntual, es decir, que sea la alternativa elegida dentro del estudio informativo la que en cualquier caso conecte y llegue al Ferrol y haga el cierre de todas las redes de la zona noroeste del país. También dice la enmienda del Partido Popular que en cualquier caso se insta al Gobierno a acelerar los siguientes procesos, que son proyecto de trazado, proyecto de construcción y sacar a concurso. Lo que no puede pedir usted, señor Blanco, son milagros, que en el año 2000 empiecen las obras cuando estamos en la fase de estudio informativo, por un respeto al planeamiento y a las instituciones de Galicia; por eso no puede decir que se

empiecen las obras el año que viene. En todo caso, y sin quitarle hierro a mi discurso que viene motivado, creo que los accesos a Galicia y la autovía del Cantábrico merecen el mayor consenso posible de esta Cámara, y en ese sentido el Partido Popular insta a los demás grupos a llegar a un texto consensuado que sea una especie de motivación para ir en el mejor camino del resultado final que los gallegos se merecen.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que no han intervenido y desean fijar su posición? El señor Santiso, por el Grupo Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Con brevedad, he de decir que nuestro grupo va a apoyar esta iniciativa, entendiendo que es una de las preocupaciones importantes en nuestros criterios de política de transportes o comunicaciones.

Entendemos que el arco Atlántico todavía tiene un déficit importante en comunicaciones que le hacen menos competitivo que el arco Mediterráneo; que es un déficit acumulado puesto que la autovía del Cantábrico ha llegado a Bilbao hace más de 20 años y la fachada atlántica continúa con un retraso importantísimo que está afectando a su desarrollo. Nos parece bien este debate, pero es verdad que este tipo de iniciativa debería empezarse por ambos extremos, porque la realidad a día de hoy es que la autovía del Cantábrico está todavía atascada en Asturias. Es verdad que este año hay de nuevo importantes asignaciones presupuestarias, pero, aún así, cumpliéndose las previsiones, tendremos completo el tramo hasta el centro de Asturias, Oviedo-Gijón, si se cumplieran los plazos, en el 2005 ó 2006, y queda todo por hacer desde Oviedo-Gijón hasta Ferrol. Por lo tanto nos parece preocupante. Nos conformaríamos con que el impulso que reciba esta comunicación sea el 50 por ciento de la que recibe, por ejemplo, el AVE Madrid-Barcelona. No hay más que mirar los presupuestos y ver cómo este año hay solamente en Cataluña 76.000 millones de pesetas para el tramo de alta velocidad; si sumamos el total son casi 200.000 millones sólo este año. Por tanto, entendemos que todo esto hay que agilizarlo, impulsarlo, y no esperar a seguir este lento camino de la autovía del Cantábrico por el norte.

En este debate nosotros también somos partidarios de dar prioridad a la comunicación costera con el interior de Galicia. Digo como anécdota, por si acaso (yo no comparto los debates territoriales del origen de los diputados), que me considero gallego al 50 por ciento, puesto que mi padre lo es. Es decir, que nos importa lo que está pasando con la Mariña y nos importa el retraso en las comunicaciones con Ribadeo, Viveiro y Ferrol, que entendemos que tiene una repercusión importante en una comarca golpeada por distintas reconversiones y con una industria —ya se ha dicho— como Inespal, por ejemplo, que tiene necesidades importantes para sus productos y se les pone muy lejos todavía el horizonte de tener resuelta esta comunicación. No tenemos tan claro si al final tiene que ser una autovía o una red de alta calidad, pero sí creemos que debe contemplarse una especie de triángulo que resuelva desde Ribadeo la comunicación con Ferrol y también la conexión con el resto de la red de autopistas gallegas. En todo caso y —ter-

mino por donde empezaba—, creemos importante que se inicie antes incluso de resolver el resto del trazado entre Asturias y Galicia, o por lo menos simultáneamente, si no tardaremos otros veinte años en ver culminadas estas infraestructuras vitales para el desarrollo socioeconómico del norte-oroeste.

El señor **PRESIDENTE**: Le corresponde ahora la palabra al autor de la iniciativa, don Francisco Rodríguez Sánchez, para que manifieste si acepta o no las enmiendas que se han presentado a su iniciativa. Tiene la palabra don Francisco Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Vamos a aceptar en parte las enmiendas del Grupo Parlamentario Popular, y del Grupo Parlamentario Socialista para que salga un texto que concite los mayores acuerdos. El texto que ha resultado mantiene tres criterios básicos que para nosotros son aceptables, que son: que el final de la autovía del Cantábrico sea Ferrol; que se posibilite el enlace en Ferrol con la autopista del Atlántico, que no se deje de conectar la autopista del Cantábrico con la A-6, Bahamonde; y, por fin, que sería importante agilizar todos los trámites para que se pueda cumplir que los tramos en Galicia se puedan empezar a ejecutar cuanto antes. Es una enmienda muy posibilista y pensamos que como llamada de atención al Ministerio de Fomento para que cambie sus intenciones, sus objetivos finales, puede resultar efectiva.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos finalizado el debate de todos los puntos del orden del día. Como habíamos previsto que las votaciones fuesen a las dos de la tarde y todavía faltan tres cuartos de hora, como los compañeros diputados y diputadas están en otros deberes parlamentarios, vamos a interrumpir la sesión hasta las dos de la tarde en que comenzarán las votaciones y finalizamos así los trabajos de esta mañana.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión para realizar las votaciones que corresponden a todos y cada uno de los puntos del orden del día que han sido debatidos.

Recuerdo a los portavoces que después de las votaciones se queden unos minutos para tener la reunión convocada de Mesa y portavoces con objeto de fijar la fecha y las condiciones en que va a desarrollarse la sesión de comparencias de altos cargos con motivo del debate de los Presupuestos Generales del Estado. Será muy breve la reunión, pero muy útil, y nos evitará tener una reunión previa de Mesa y portavoces la semana próxima.

Comenzamos con la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida por la que se insta al Gobierno a que emprenda la ejecución inmediata de los proyectos referidos al dragado del río Genil y a la derivación del cauce urbano del arroyo de la Argamasilla,

con la incorporación de la enmienda aceptada del Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Punto número 2, proposición no de ley sobre denuncia de la situación del servicio de Correos en la provincia de Sevilla, en los términos que resultan de haber sido aceptada una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto número 3, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la adopción de medidas urgentes para eliminar el actual trazado de la línea férrea Madrid-Cádiz, a su paso por la barriada de Alcolea, en la capital de Córdoba, y suprimir el paso a nivel de la línea férrea Madrid-Cádiz a su paso por dicha barriada, en los términos resultantes de la aceptación de una enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El punto 4 ha sido retirado por el propio Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Pasamos al punto 5, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso, relativa a la ejecución de las obras del denominado acceso centro de la ciudad de Ourense con la autovía de las Rías Bajas, en los términos de aceptar una enmienda de adición del Grupo Parlamentario Popular que añadiría al final este párrafo: Procediendo a la solución de la adjudicación de proyecto y construcción del acceso en el mismo trámite administrativo.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos a la votación del punto 6, que es una proposición no de ley sobre instalación urgente de un radar de aviación civil para los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura, en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos a votar el punto 7, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso, relativa a la mejora del firme y la iluminación en la carretera N-IV a su paso por Pinto (Madrid), en los términos de la enmienda transaccional a la que han llegado el grupo parlamentario titular de la iniciativa y una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Los puntos 8 y 9 se han debatido juntos y han dado lugar a una enmienda transaccional producto de compaginar los textos de las iniciativas parlamentarias y las enmiendas presentadas. La enmienda transaccional es la que se somete a votación.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos a votar el punto 10, relativo a la conexión de la variante de Cervelló de la carretera N-340 con la autopista A-2, del Grupo Socialista del Congreso, con una enmienda del Grupo Catalán (Convergència i Unió) que ha sido aceptada.

**Efectuada la votación, dijo**

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

El señor **ORTIZ PÉREZ**: Solicitamos que la votación del punto 11, si es posible, se posponga al término de las votaciones, pendiente de terminar unas aclaraciones. ¿Hay algún inconveniente?

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún inconveniente porque, en definitiva, no alteramos tampoco el trabajo que estamos haciendo.

Por lo tanto, pasamos a la votación del punto 12, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista sobre la adopción de medidas urgentes para eliminar el paso a nivel del Crucero en la ciudad de León, atendiendo las soluciones aportadas por la ciudad, con un presupuesto y plazo de ejecución acorde con la urgencia de este proyecto que, en todo caso, garantice el inicio de las obras en el año 2000, en el texto resultante de la aceptación de una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos al punto 13, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a realizar las actuaciones necesarias para la reforma de las infraestructuras viarias a su paso por La Bañeza, en los propios términos de la iniciativa.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Punto 14, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a elaborar una nueva encuesta sobre vivienda, que ofrezca información específica para adoptar una política de carácter estratégico

en relación con la vivienda y, en especial, con la evolución de sus precios de venta y alquiler.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos al punto 15, que es una proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la elaboración de un código técnico de la edificación, con una modificación que procede de una enmienda socialista y que trata sencillamente de fijarle un plazo de un año para la realización de este trabajo.

**Efectuada la votación, dijo**

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

El punto 16 es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, relativa a las alternativas para la autovía del Cantábrico en Galicia, que ha dado lugar a una transaccional que combina la iniciativa con dos enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista y Grupo Popular. La transaccional es la que se vota.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 14.**

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

Y finalmente pasamos a votar la iniciativa número 11, relativa a la supresión del peaje de Tarragona en la A-7, en los términos resultantes de la enmienda transaccional que ha dado lugar al debate de esta iniciativa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A efectos de explicación de voto, tiene la palabra el señor Sedó por tres minutos.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: para hacer constar que lamento que esta última proposición no de ley no haya obtenido el voto unánime como en otras votaciones, aun cuando la transaccional era de los Grupo Popular, Socialista, autor de la iniciativa, y Catalán, con la que prácticamente al inicio estábamos todos de acuerdo. Lamento que al final, no desde el Grupo Popular, sino desde otras instancias no se hayan puesto de acuerdo para arreglar este tema de la supresión del peaje de Tarragona en la A-7, que no es para siempre, sino mientras se realizan unas obras, lo cual no figura en el título pero sí en el desarrollo.

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

El señor **SABATÉ IBARZ**: También muy brevemente para lamentar, lo mismo que el señor Sedó, que no se haya producido la unanimidad, a pesar de los esfuerzos que

hemos realizado todos conjuntamente, y particularmente, tengo que decirlo para que conste en el «Diario de Sesiones», el diputado representante del Grupo Popular señor Ricomá, que parece debido a otras instancias, como ha dicho el señor Sedó, no ha podido sumarse finalmente a esta votación.

En todo caso esta votación ha sido mayoritaria, el acuerdo es firme y en nombre del Grupo Socialista espero que el Gobierno dé curso a este acuerdo mayoritario de esta Comisión porque así se ha votado y así se ha acordado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: A efectos también de que conste en el «Diario de Sesiones», lamentamos que la votación en relación con la autovía del Cantábrico no haya sido unánime, que era lo que se desprendía de todo el debate que aquí hemos tenido. Quiero que quede constancia porque van incrustadas en las transaccionales tanto las enmiendas del Grupo Popular como también una parte considerable del Grupo Socialista, y así pensábamos implícita y explícitamente que era.

Lamentamos que no haya sido así, pero no entramos en otro tipo de valoraciones.

El señor **PRESIDENTE**: En un turno especialísimo de explicación de voto, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Simplemente para agradecer el tono personal de las intervenciones, particularmente la del señor Sedó, y añadir que este portavoz también lo lamenta.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por la colaboración de todos.  
Se levanta la sesión.

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

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras del miércoles, 29 de septiembre de 1999, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

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

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

Depósito legal: M. 12.580 - 1961

|