



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 826

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL NÚÑEZ PÉREZ

Sesión núm. 71

celebrada el miércoles, 15 de diciembre de 1999

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  |       |
|--|-------|
| — Por la que se insta al Gobierno a realizar todo tipo de gestiones a fin de paralizar el proceso de cierre del Centro de comunicaciones por satélite de Sevilla y dotarlo de tráfico adecuado para su rentabilidad económica. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001590.) .....  | 24576 |
| — Relativa a la construcción de una rotonda en la carretera N-152 en el cruce «Quatre Camins» en Puigcerdá (Girona) Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001466.) .....  | 24578 |
| — Relativa a la conexión de la autovía del Baix Llobregat (N-II) con Molins de Rei. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001479.) .....   | 24580 |
| — Relativa a tarifas del servicio móvil marítimo. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001748.) .....  | 24581 |
| — Por la que se insta al Gobierno a que negocie con la Junta de Andalucía y los empresarios del polígono Juncaril (Granada) un convenio de cofinanciación de las obras de infraestructura necesarias para el desarrollo de la actividad industrial y comercial de dicho polígono. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001636.) ..... | 24583 |

	Página
— Por la que se insta al Gobierno a que adopte urgentemente las medidas necesarias para reponer de forma inmediata la totalidad del servicio de la estación del Norte en el municipio de Mieres (Asturias). Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/000940.) .....	24586
— Sobre la variante de Avilés. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001146.) .....	24588
— Sobre construcción de una nueva autovía que enlace la ciudad de Pontevedra y la A-52. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001601.) .....	24591
— Relativa a la calificación como servicio público y distrito de tarificación único del correspondiente servicio telefónico en Illes Balears. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001742.) .....	24595
— Por la que se insta al Gobierno a poner en marcha, de acuerdo con el Gobierno portugués, el proceso para la construcción de un puente sobre el río Miño entre los municipios de A Garda y Caminha. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001609.) .....	24597
— Por la que se insta al Gobierno a agilizar los trámites administrativos y el proceso de construcción del puente sobre el río Miño entre Goián-Tomiño (España) y Vilanova de Cerveira (Portugal) Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001610.) .....	24599
— Relativa a la ejecución del enlace de conexión en la A-52 del término de Abedes con la localidad de Verín (Ourense) Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001736.) .....	24600

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

#### PROPOSICIONES NO DE LEY

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR TODO TIPO DE GESTIONES A FIN DE PARALIZAR EL PROCESO DE CIERRE DEL CENTRO DE COMUNICACIONES POR SATELITES DE SEVILLA Y DOTARLO DE TRÁFICO ADECUADO PARA SU RENTABILIDAD ECONÓMICA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001590.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras diputadas, señores diputados, buenos días. Vamos a comenzar la sesión número 70 de esta Comisión de Infraestructuras con la proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, por la que se insta al Gobierno a realizar todo tipo de gestiones a fin de paralizar el proceso de cierre del Centro de Comunicaciones por Satélites de Sevilla y dotarlo de tráfico adecuado para rentabilidad económica.

Para la defensa de la proposición no de ley, tiene la palabra la señora Aramburu.

La señora **ARAMBURU DEL RÍO**: Con mucha brevedad, señor presidente, señorías. Se trata sencillamente de frenar un cierre arbitrario y como siempre coincidente, por-

que en el sur de Andalucía, en concreto en Sevilla, en un pueblo emblemático, y se hace al calor de los grandes eventos. Nosotros tuvimos una posición cauta, y espero que los que tuvieron una posición más avanzada en este tema sean corresponsables con él. No es bueno dejar a poblaciones como Carmona ni a ningún otro pueblo, ni mucho menos a trabajadores, con el nivel de paro que hay hoy en día en Andalucía, donde el nivel de pobreza alcanza a un cuarto de la población, en una situación de precariedad absoluta. No es bueno dejar así a un pueblo, a una empresa y a un territorio donde el nivel de alta tecnología podía empezar a despuntar.

Por lo tanto, nuestra preocupación se instala hoy en esta proposición, que esperamos que sea aprobada por unanimidad. Yo creo que tendrán dificultades aquellos grupos políticos que no lo aprueben, porque se trata justamente de decir que no se debe cerrar la empresa por razones de empleo, por razones de eficacia para el pueblo, para Andalucía en su conjunto. Ya dijimos que en diciembre de 1991 se había inaugurado en este término, en Carmona, un centro de comunicaciones por satélites, propiedad de la Compañía Telefónica de España. El motivo principal, y ustedes lo saben, fue dotar a Andalucía de infraestructuras de telecomunicaciones con tecnología suficiente para su desarrollo y autonomía, de lo cual carecía profundamente. Para ello se aprovechó el tirón que supuso la Expo de 1992. Aprovechando todas sus ventajas económicas y fiscales, los costos fueron bajos. Se consideró, además, como una de las inversiones emblemáticas para dicho evento, y todos lo apoyaron. De hecho, en la actualidad es una de las bazas más importantes de comunicaciones en la promoción para

el Campeonato Mundial de Atletismo en Sevilla de 1999 y la candidatura de los Juegos Olímpicos de Sevilla del 2008.

Al mismo tiempo, señorías, y con similares objetivos, entró en servicio en Cataluña otro centro de comunicaciones por satélites de similares características para cubrir las necesidades de los Juegos Olímpicos. Con éste son cinco los centros de comunicaciones por satélites en el territorio español, y conocen Ustedes cuáles son: Sevilla, Barcelona, Madrid, Guadalajara y Canarias, siendo los dos primeros los más modernos, no sólo en construcción —los más antiguos tienen hasta 25 años de vida— sino en tecnología.

El centro andaluz, señorías, está capacitado para transmitir a cualquier parte del mundo todo tipo de señal, telefonía, datos o televisión. Sin embargo, los servicios que inicialmente ha prestado dicho centro no sólo no han sido potenciados (sospechoso, entiendo yo), sino que paulatinamente se han ido transfiriendo a los otros centros de comunicaciones o bien a empresas filiales de Telefónica, ubicadas principalmente en Madrid.

Esta política empresarial ha llevado a este centro a la situación actual de tráfico puramente testimonial, por lo que la empresa pretende justificar el cierre del mismo ante la falta de tráfico acusado, dándose la paradoja de que proyectos inicialmente adjudicados a este centro se hayan visto desviados incomprensiblemente a otros, precisamente por la inactividad provocada por la empresa y su amenaza de cierre. Insisto en ello ante la preocupación no sólo partidaria, sino política, sindical y social en el pueblo, y de de todos aquellos que estamos preocupados por este cierre arbitrario.

Esta línea de trabajo es absolutamente sencilla y significa el compromiso de pedir la paralización de este cierre, primero, porque no está justificado y, segundo, porque perjudicaría al pueblo y al conjunto de la ciudadanía. Lo que planteamos es instar al Gobierno a que realice todo tipo de gestiones a fin de paralizar el proceso de cierre del Centro de Comunicaciones por Satélites de Sevilla, por ser parte importante de la infraestructura de telecomunicaciones de Andalucía, y dotarlo de tráfico adecuado para su rentabilidad económica.

El Partido Socialista ha presentado una enmienda de adición, que entendemos mejora el texto en lo que significa aclarar cuáles son los términos del mismo. Esperamos por lo tanto, el apoyo de todos los grupos políticos para que sea aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, a esta iniciativa se ha presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Cuevas.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Mi grupo va a apoyar esta iniciativa. Nosotros habíamos presentado una proposición no de ley sobre este mismo asunto, que aún no se ha podido debatir; se debatirá antes ésta, y quizás en un sentido complementario con la iniciativa que presenta Izquierda Unida. Por eso habíamos presentado esta enmienda para que, antes de que terminara la legislatura se pudiera sustanciar lo que aquí se ha calificado como una situación incomprensible. Unas inversiones que se han realizado hace muy poco tiempo, en las que se han empleado recursos, o sea,

que es una tecnología nueva, una tecnología que debe de estar no solamente al servicio de Andalucía y de las telecomunicaciones sino al servicio de la red integral de todo el país, incomprensiblemente Telefónica no las utiliza y decide abandonarlas. Esto tiene importancia no sólo porque se margine a una comunidad autónoma, sino porque toda una red que parecía que llevaba una programación desde el punto de vista empresarial y desde el punto de vista del Estado, se quiebra sin ninguna razón aparente.

La enmienda que nosotros hemos presentado tiene que ver con lo que creemos que sí es responsabilidad del Gobierno, aunque Telefónica funcione ya como una empresa privatizada, y es con las reservas que el Gobierno ha hecho antes de la privatización de la empresa. El decreto por el que se aplica el régimen de autorización administrativa previa a Telefónica sobre determinadas actuaciones que pretenda llevar a cabo, que están contenidas dentro de ese decreto, concretamente en el anexo segundo de las sociedades incluidas en el ámbito de aplicación del real decreto, están, específicamente en el punto número 6 a las estaciones terrenas de satélites. O sea, que se supone que para que Telefónica pudiera enajenar este centro el Gobierno tendría que autorizarlo. Pero es más, señorías, es que, aunque no fuera así, el Gobierno tiene la obligación de velar por los recursos públicos, y el tema de las telecomunicaciones es un aspecto muy importante, tiene su importancia desde el punto de vista nacional, por lo que debe hacer uso de esta prerrogativa para que Telefónica no lleve a cabo o consume el cierre del centro de Carmona. Además, están los demás motivos que hoy se han dado, que no voy a repetir y que apoyamos, como la pérdida de puestos de trabajo y dejar al sur fuera de la red de comunicaciones.

Por todo ello, apoyaremos esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición sobre esta iniciativa? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Pons.

El señor **PONS FRANCO**: Nosotros, no por una cuestión voluntarista, sino por una cuestión estrictamente de precedente, que incluso podría resultar casi peligroso, no podremos apoyar esta proposición no de ley. Pero, ya digo, no porque no creamos o no tengamos la voluntad de que el Centro de Comunicaciones de Sevilla siga adelante, siga abierto y siga funcionando, sino porque la ingerencia que puede representar en este caso que el Gobierno haga gestiones ante una empresa privada sería un precedente que podría llevar a esta Cámara cada semana a instar al Gobierno a que hiciera gestiones ante empresas privadas para cambiar determinados aspectos de su estrategia empresarial.

Todos sabemos que el Centro de Comunicaciones por Satélites ubicado en la localidad Carmona es propiedad hoy de Telefónica, S. A., que en la actualidad ya he dicho que es una compañía privada, por lo que la realización por parte del Gobierno de estas gestiones, evitar el cierre o conseguir cualquier otra finalidad, constituiría ciertamente una intromisión. Si bien es cierto que Telefónica es el operador dominante en la prestación del servicio universal, servicio universal que abarca exclusivamente los servicios mencio-

nados en el artículo 37.1 de la Ley General de Telecomunicaciones (servicio telefónico fijo disponible al público, guía telefónica y teléfonos públicos de pago en dominio público), no es menos cierto también que esta imposición de la prestación del servicio universal al operador dominante establece una serie de obligaciones en lo relativo a la accesibilidad, asequibilidad y calidad de los servicios, pero en ningún caso en lo relativo a los centros, instalaciones o infraestructuras a través de las cuales debe prestar dichos servicios.

Por otra parte, como información adicional, señalo que en lo que se refiere a las comunicaciones por satélite, vanguardistas en su día, son hoy una tecnología que se ha visto superada para la mayoría de aplicaciones por técnicas de telecomunicaciones más modernas. Conocido y notorio es que las aplicaciones de las comunicaciones por satélite en las redes conmutadas de voz vienen decreciendo constantemente en los últimos años, desde que la fibra óptica alcanzara un alto nivel de implantación en dichas redes, ofreciendo elevadas capacidades a más bajo coste y superando las limitaciones técnicas inherentes a las comunicaciones por satélite. Se ha establecido una especie de tendencia de emigración de servicios y utilización de fibra óptica frente a cualquier otro medio, avalada por la práctica totalidad de los grandes operadores y aceptada como un hecho por las propias organizaciones internacionales de comunicaciones por satélite.

De todas formas, nosotros creemos que Andalucía gozará de todas las herramientas de telecomunicaciones de vanguardia, sin que por ello sufra problemas de empleo entre sus gentes. De hecho, Telefónica actualmente ya ha creado una extensa red de fibra óptica, con más de 157.000 kilómetros instalados en Andalucía a finales de 1996, y se han introducido las más modernas técnicas de conmutación ATN, el modo de transferencia asincrónica y de transmisión de tecnología JDS, de la que ya se han instalado 300 elementos configurados en anillo. Para estas realizaciones se ha realizado una inversión total en el último quinquenio 1992-1996 de más de 251 millones de pesetas. Y además, por la información que yo tengo, en lo que concierne al Centro de Comunicaciones por Satélites de Sevilla no se ha materializado todavía formalmente ninguna propuesta de cierre por parte de los técnicos de Telefónica. Sí se está planteando, sin embargo, una redefinición de la estructura de red de comunicaciones vía satélite de Telefónica, sin que los trabajos en curso hayan concluido todavía. Y ya digo, no es una cuestión de que el Grupo Parlamentario Popular o el Gobierno estén en contra de defender que el Centro de Comunicaciones de Sevilla siga abierto, siga trabajando y que tenga una utilidad real, pero creemos que sería un precedente que esta Cámara aprobase cada dos por tres determinadas proposiciones no de ley que instaran al Gobierno a entrometerse en determinadas gestiones de empresas privadas.

Por esta única y exclusiva razón, creemos que debemos votar en contra de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Si la señora Aramburu quiere intervenir en estos momentos para manifestar si acepta o no la enmienda, tiene la palabra.

La señora **ARAMBURU DEL RÍO**: Planteé en la intervención anterior que asumíamos la enmienda sin ninguna dificultad.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE UNA ROTONDA EN LA CARRETERA N-152 EN EL CRUCE «QUATRE CAMINS» EN PUIGCERDÁ (GIRONA). PRESENTADA POR E GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001466.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta primera proposición no de ley, pasamos al segundo punto del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la construcción de una rotonda en la carretera N-152, en el cruce «Quatre Camins», en Puigcerdá (Girona). El autor de la iniciativa es el Grupo Socialista del Congreso y por lo tanto, para su defensa, le damos la palabra a la diputada doña Montserrat Palma.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: Señorías, el enunciado de esta proposición no de ley puede parecer un tema menor, la simple construcción de una rotonda en una carretera nacional en un pueblo del Pirineo, Puigcerdá, en la provincia de Girona. Por una parte, puede parecer menor y, por otra parte, quien tenga información sobre esta cuestión le puede parecer extemporáneo el contenido de la proposición no de ley.

Si esta proposición se hubiera discutido, debatido y votado, tal como estaba previsto, el pasado 30 de noviembre, esta extemporaneidad no se hubiera producido, puesto que al día siguiente, el día 1 de diciembre, casualidades de la gestión, se produjo la adjudicación de las obras de dicha rotonda. Tengo copia del acta de la Dirección General de Carreteras, y en ella se refleja que se reunió la mesa de contratación y fue adjudicada el pasado 1 de diciembre.

Ante esto, el Grupo Socialista tenía dos opciones, retirar la proposición no de ley o mantenerla enmendando el texto, la parte propositiva, que es lo que pensamos proponer. En la parte propositiva proponemos suprimir los términos licitación y adjudicación, puesto que ya se han producido, pero mantener que se proceda a la ejecución, con la mayor urgencia posible, de estas obras. Y esto, ¿por qué? Porque, aunque, como he dicho al inicio, éste puede parecer un tema menor, es un tema muy importante para un colectivo de ciudadanos que lleva bastante tiempo viviendo pendiente de los accidentes que se han producido y que puedan producirse en un enclave especialmente peligroso desde el punto de vista viario. Y para ello quisiera recordar que hace aproximadamente un año se produjeron algunas movilizaciones de las asociaciones de vecinos de los barrios de Age y Vilallobent y de la asociación de vecinos de Puigcerdá, movilizaciones que consistieron incluso en cortes de la carretera N-152 a su paso por Puigcerdá, para reivindicar este proyecto. Proyecto que estaba elaborado y aprobado desde el año 1994, proyecto que forma parte del paquete de mejoras y acondicionamiento de la red viaria estatal y que el propio Gobierno, ante una pregunta de esta diputada, contestó que estaba preparado, que estaba aprobado y que su ejecución estaba pendiente de las disponibilidades presupuestarias.

Después de un año, nos alegramos de que esta obra haya sido licitada y adjudicada, y esperamos que se proceda a su ejecución a la mayor brevedad posible, aunque pensamos que comparando —ya sé que las comparaciones siempre son odiosas y no hay nada que sea ni blanco ni negro totalmente— con otras obras en la propia provincia de Girona que seguían prácticamente el mismo calendario, la licitación y la adjudicación han tardado demasiado.

Por ejemplo, para citar sólo un dato, la publicación en el «BOE» de la licitación de esta obra se produjo el 8 de mayo de 1999, de la misma forma que se produjo la publicación de unas obras de acondicionamiento en la N-260, en el tramo entre Grifeu y Colera. Dicho tramo está adjudicado desde hace ya más de tres meses y la fecha en la que se reunió la mesa fue inmediatamente después de la publicación en el BOE, el 22 de junio. No fue así en esta obra.

Por lo tanto, pensamos que, al margen de la satisfacción que podemos tener todos, por respeto incluso a la reivindicación vecinal, creemos que es mejor mantener la proposición. Creemos que es conveniente que los representantes de la soberanía popular aquí, en esta Cámara, reflejemos y recojamos las peticiones de la ciudadanía. Por lo tanto, el Grupo Socialista propone suprimir del texto, de la parte propositiva, los términos licitación y adjudicación, y mantener que, con la mayor urgencia posible, se proceda a la ejecución de las obras contempladas en dicho proyecto.

No haremos más que realizar un seguimiento del compromiso del propio Gobierno, de los responsables de carreteras del Estado, para que esta obra se lleve a cabo con una cierta diligencia, cosa que no ha ocurrido otras veces. Quizá por la experiencia que hemos tenido con otras obras en el caso de la provincia de Girona, sólo quiero citar que la adjudicación de las obras de la famosa variante de Castellfollit de la Roca, en la N-260, se produjo hace más de un año y las obras apenas han empezado de una forma muy tímida en las últimas semanas. Como no queremos que esto vuelva a ocurrir, para atar más los compromisos adquiridos, creemos que es conveniente mantener la proposición no de ley en los términos en los que he descrito anteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda. Pasamos, por lo tanto, al trámite de fijación de posiciones por parte de los grupos que deseen hacerlo.

Por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, nuestro grupo apoyará esta proposición no de ley. Aunque no haya una enmienda formalmente presentada, entiendo de la intervención de la diputada Palma que hay una enmienda *in voce*, puesto que ya se ha licitado y se ha adjudicado, pero queda pendiente la ejecución de estas obras, que tiene que hacerse con la máxima urgencia.

Nosotros creemos que quizá esta proposición no de ley es innecesaria, porque ya hay una voluntad, y se ha demostrado, puesto que se ha procedido a la licitación y a la adjudicación, pero evidentemente hace falta un compromiso de este Parlamento instando al Gobierno a que proceda a la ejecución de estas obras, reclamadas por los vecinos, por-

que es necesaria; es necesario construir esa rotonda, mejorar esas intersecciones. Por tanto, para hacerlo posible, que seguro que ya está dentro de los planes del Gobierno, pero no está de más aquel aforismo de que lo que abunda no daña, aprovechando que hay esta proposición no de ley viva hoy aquí, damos nuestro apoyo para que el Gobierno tenga el compromiso unánime de esta Cámara de que estas obras se lleven a cabo con la máxima urgencia y que se ejecuten cuanto antes.

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

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: La verdad es que esta proposición no de ley se parece en poco o en nada a la original que presentó el Grupo Socialista, y las diferencias que existen son diferencias en positivo para los ciudadanos de la zona, para los ciudadanos de las comarcas de Girona. Porque de las tres actuaciones importantes que solicitaba, como son la licitación, la adjudicación y la ejecución de las obras, resulta que ya han caído dos, ha caído la licitación y ha caído la adjudicación. La licitación tuvo efecto el 8 de mayo del presente año y la adjudicación, que entiendo que es el último paso en el que se manifiesta la verdadera voluntad política y la verdadera sensibilidad para llevar a término una obra, ha tenido lugar hace muy pocos días, concretamente el 1 de diciembre.

Por tanto, es una satisfacción para el Grupo Parlamentario Popular en estos momentos, en la Comisión de Infraestructuras, poder dejar bien claro el trato que el Gobierno ha tenido con esta necesidad incuestionable, adjudicando ya las obras de la carretera del cruce de «Quatre Camins» en la N-152, que afecta directamente a los núcleos de Age y Vilallobent.

Efectuada la licitación, todos sabíamos que existe una serie de trámites administrativos que requieren un *timing* en el calendario, y que algunos de ellos, como es precisamente el inicio de las obras, dependen mucho de la empresa que las vaya a ejecutar. Por tanto, lo verdaderamente importante, en lo que el Gobierno tiene el cien por cien de decisión está cumplido. Pero, dado el tema, la sensibilidad que ha habido en la zona, no está de más que salga reforzada, por un lado, esta sensibilidad del Gobierno y, por otra, la necesidad de que las obras empiecen lo antes posible. En consecuencia, el Grupo Parlamentario Popular no tiene ningún inconveniente en apoyar lo que queda de proposición no de ley, entendiéndolo que quizá, siguiendo un poquito la línea de esta Comisión de Infraestructuras, llegado este término en el que se encuentran las obras en cuestión, el paso oportuno era el de retirarla. Pero vamos a llegar hasta el final con el tema y vamos a dar apoyo al texto que finalmente quede en los términos que ha expresado la portavoz del Grupo Socialista, felicitando por los trámites anteriores la labor ejecutada por el Gobierno del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo, por lo tanto, que la enmienda *in voce* formulada por la representante del Grupo Parlamentario Socialista ha sido aceptada por el resto de los grupos y que en la votación final el texto de la resolu-

ción será el que resulte de tener en cuenta los términos de la enmienda *in voce*.

— **RELATIVA A LA CONEXIÓN DE LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT (N-II) CON MOLINS DEL REI. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001479.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate del punto dos del orden del día, pasamos al punto tres, que es la proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso, relativa a la conexión de la autovía del Baix Llobregat con Molins de Rei.

Para la defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: En aras de la brevedad, dado lo obvio de la proposición no de ley, simplemente quiero leer dos párrafos de la motivación, que me parece que resumen perfectamente cuáles son los motivos que nos inducen a presentar esta proposición no de ley. Porque desde la construcción y puesta en servicio de la autovía del Baix Llobregat los colapsos circulatorios en el puente de Molins de Rei han disminuido considerablemente y casi desaparecido, dado que la autovía del Baix Llobregat tiene ahora conexión con la A-II más adelante, a la altura de Sant Vicenç dels Horts y del polígono del Pla de Molins de Rei y Sant Feliú de Llobregat. Pero esta última conexión de autovía del Baix Llobregat con la A-II y Molins de Rei y Sant Feliú en el Polígono del Pla, resulta ahora del todo insuficiente y los colapsos circulatorios, sobre todo en las horas punta, se han trasladado en buena medida a este lugar.

Por eso presentamos esta proposición no de ley que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que la autovía del Baix Llobregat (N-II) conecte con el municipio de Molins de Rei a la altura del puente de Molins de Rei, con el fin de mejorar el acceso a este municipio.

Sé que se nos va a decir que con las obras anteriormente citadas el tema puede estar ya solucionado. Pero yo lo que quiero significar es que con esta proposición no de ley, si ya las proposiciones no de ley no obligan al Gobierno, aunque la voluntad de la Cámara es que las tome en consideración, ésta, en su parte dispositiva no fija plazos, no insta al Gobierno a que ponga en marcha las obras que solicitamos; simplemente lo que significa es que la voluntad de la Cámara y de los grupos parlamentarios, que yo quisiera que fuera asumida por todos, tenga en cuenta la necesidad de esta obra y que de alguna manera empiece a estudiarse.

Por lo tanto, yo apelo a la voluntad de los diferentes grupos para que por lo menos se apruebe esta proposición no de ley, se empiece a considerar la necesidad de esta obra y empiecen los estudios necesarios para que algún día se pueda realizar.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda, pero los grupos parlamentarios que deseen hacerlo pueden fijar su posición.

Por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, tal y como ha defendido el señor Sabaté la proposición no de ley, entiendo mi grupo parlamentario que cambia un poco el planteamiento de la misma. Creo, señor presidente, señorías, que podríamos llegar a un punto de acuerdo en esta sesión de la Comisión de hoy si replanteáramos los términos. Sería instar a que se estudie cómo mejorar los accesos a Molins de Rei, si es que es necesario mejorarlos, que mi grupo entiende que sí, porque en esa zona, en la zona del Baix Llobregat, en la zona del municipio de Molins de Rei, donde pasa la N-II, donde pasa la N-340, donde hay una autopista, hay un conglomerado de intersecciones en las que se producen colapsos.

Pero no debemos olvidar, señor Sabaté, que, gracias a un acuerdo que intentamos —también mi grupo parlamentario— conseguir el pasado 29 de septiembre en esta Comisión, logramos entre todos aprobar una proposición no de ley en la que decíamos que el Congreso de los Diputados instaba al Gobierno a que, conjuntamente con la Generalitat de Catalunya y los municipios afectados, y en el marco del Plan de Carreteras de Cataluña, determinara la conexión de la variante de Cervelló, en la carretera N-340, con la autopista A-II, en el punto de conexión con la autovía del Baix, que es la N-II, 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 A-II, el municipio de Molins de Rei y la B-30 y la autopista de Girona.

Eso ya se ha aprobado, se aprobó el pasado 29 de septiembre. Hay voluntad, por tanto, de mejorar las conexiones de esa zona, y muy concretamente las conexiones del municipio de Molins de Rei, municipio que ha ganado muchísimo con la puesta en marcha de la autovía del Baix Llobregat, con la puesta en marcha de la N-II. Pero debemos plantearnos —y coincido con el señor Sabaté—, deberíamos estudiar, ya sea en la próxima legislatura, ya sea con el próximo Gobierno, si podemos mejorar los accesos al municipio de Molins de Rei.

Por tanto, si llegamos a una transacción entre todos mi grupo votaría a favor de esta proposición no de ley. Con ello entiende mi grupo que daremos también una buena respuesta a los miles de habitantes que cada día pasan por esa zona y que muchas veces —y lo sabrá también el señor Sabaté, porque es diputado catalán como yo— como hay tantas intersecciones al lado del municipio de Molins de Rei, se pierden. La gente que quiere ir al municipio, muchas veces no consigue enlazar, porque están Sant Vicenç dels Horts, Sant Feliú de Llobregat, Molins de Rei, y ha quedado como si fuera una isla, por lo que deberíamos entre todos mejorar los accesos a ese municipio.

Por tanto, mi grupo, con el consenso de todos, de acuerdo con los criterios que fije la Generalitat de Catalunya, apoyaría alguna transacción en este ámbito.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gómez-Alba.

El señor **GÓMEZ-ALBA RUIZ**: Yo también comparto con mi colega que ha redactado la presente proposición, la aversión a los colapsos circulatorios de los que habla en su exposición y su preocupación por mejorar el acceso a Molins de Rei. Y no sólo yo lo veo así, sino también el Ministerio, que ya hace tiempo que se puso manos a la obra.

Los estudios previos a la construcción de la autovía del Baix Llobregat, tales como el proyecto de trazado y construcción, no contemplaban la conexión de la autovía con la N-II, a la altura del denominado puente de Molins por dificultades técnicas y urbanísticas. Actualmente la citada autovía en servicio tiene dos conexiones consecutivas por la población de Molins de Rei. Una, el enlace de Pallejà, salida número 598, en esta salida figuraban los nombres de Pallejà y Molins de Rei, posteriormente se rotuló Molins de Rei norte con grafía provisional, que será próximamente sustituida con el cartel definitivo. Esto ayudará también a evitar esas equivocaciones de las que hablaba el portavoz de CiU hace un momento, que son frecuentes en la zona. Dos, el enlace de Sant Vicenc, salida número 602, donde figuran los nombres de Sant Vicenc dels Horts, Sant Feliu del Llobregat y Molins de Rei este, está también con grafía provisional y próximamente será sustituido por el cartel definitivo.

Quiero decir, finalmente, que en la actualidad se están ejecutando obras que afectan al vial de Pallejà, que une la autovía con la N-II, obras que facilitarán el acceso de dicha autovía a la población de Molins.

Pero, dicho todo lo anterior, como el autor de la proposición también parece que estaría dispuesto a una transacción, y nosotros, junto con el portavoz de CiU, también celebramos que haya reconocido la buena voluntad del Gobierno en este asunto, no tenemos inconveniente en que se inicien estudios en la línea que proponen. También estamos de acuerdo, con un ligero retoque en la proposición, en llegar a un acuerdo en la transacción. En ese caso, votaríamos afirmativamente.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo con lo que han planteado SS.SS., si llegan ustedes a un acuerdo y eso se plasma en una enmienda transaccional, ruego que presenten en la Mesa el correspondiente escrito, para ser votada en los términos que resulten de esa enmienda transaccional.

— **RELATIVA A TARIFAS DEL SERVICIO MÓVIL MARÍTIMO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001748.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto tres del orden del día, pasamos al punto cuatro, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, por la que se insta al Gobierno a que negocie con la Junta de Andalucía y los empresarios del polígono de Juncaril (Granada) un convenio de cofinanciación de las obras de infraestructuras necesarias para el desarrollo de la actividad industrial y comercial de dicho polígono.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, voy a apelar a su buen criterio. El ponente de esta proposición no de ley está interviniendo en este momento en otra Comisión. No sé si sería posible retrasarlo en el orden del día para posibilitar que venga el redactor de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández, me hubiera gustado que lo hubiera planteado cinco minutos antes de comenzar el debate de esta iniciativa. Pero si los demás grupos no tienen ningún inconveniente, suspendemos el debate de esta iniciativa y pasamos al punto siguiente. ¿Los demás grupos no tienen ningún inconveniente? (**Denegación.**) Ruego que cuando deseen alterar por cualquier circunstancia razonada, como en este caso, el orden del día, lo hagan saber a la Mesa por lo menos un minuto antes de empezar el debate.

Pasamos al debate de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a tarifas del servicio móvil marítimo.

Para su defensa, tiene la palabra, en representación del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): El Bloque Nacionalista Galego presenta esta proposición no de ley con el fin de que sea apoyada por los grupos políticos de esta Cámara y se le haga llegar al Gobierno la necesidad de que tome iniciativas, de que haga gestiones para conseguir un notable abaratamiento de las tarifas telefónicas que actualmente tienen que abonar los marineros enrolados en los buques que faenan a larga distancia. Y pedimos que esta rebaja se haga tanto para los enrolados en empresas de capital únicamente español como en empresas mixtas.

Como SS.SS. conocen sobradamente, las condiciones de vida y trabajo de los tripulantes de buques pesqueros es dura y difícil en general, y más dura y difícil lo es para aquellos que, por el lugar en el que tienen que desarrollar su trabajo, se ven obligados a permanecer durante meses fuera de su residencia, separados, por tanto, de su familia y de su entorno. Es fácil imaginarse lo que esto supone para estas personas y sus familias y las consecuencias de todo tipo que esta situación acarrea.

Efectivamente, hay algunas cosas que no tienen una solución inmediata. Es decir, no se puede solucionar por el momento que su trabajo les obligue a la separación familiar. Sin embargo, el Gobierno puede poner los medios para, cuando menos, mitigar, dulcificar o contribuir a hacer menos penosas esas condiciones, facilitando que nuestros marineros puedan establecer contacto telefónico con sus familias.

Sería una pregunta a hacer si sería mucho pedir que estos compatriotas pudiesen, por ejemplo, cuando menos una vez a la semana, establecer un contacto telefónico con su mujer, sus hijos o sus padres, y que dispusiesen de un cierto tiempo, de un cierto sosiego, es decir, que pudiesen hablar con sus familias no sólo de una manera telegráfica.

Nosotros creemos que en las actuales circunstancias, si existe voluntad política, es posible que el Gobierno establezca con la compañía que presta los servicios de telefonía, unas tarifas para estas personas de las que hablamos

que sean asequibles, adecuadas a su nivel salarial, de manera que puedan ponerse en contacto, como decía, con su familia de una manera más frecuente y extensa, ya que, como ustedes saben, actualmente las tasas por conferencia del servicio móvil marítimo son más bajas si son nacionales que si son internacionales. Para ser consideradas como nacionales estas tasas tienen que coincidir la nacionalidad del buque y la estación radiomarítima que curse la llamada. Por tanto, en este caso ya quedan excluidas de la consideración de llamadas nacionales demasiadas llamadas de larga distancia y, por supuesto, las llamadas de los tripulantes de empresas mixtas cuyo pabellón es de otro Estado.

En definitiva, los marineros de los que hablamos tienen que pagar por sus llamadas, y estas son mis fuentes —y seguro que ustedes las pueden comprobar—, entre 400 y 450 pesetas por minuto. Cualquiera puede hacer cuentas de lo que supone para estos trabajadores establecer contacto telefónico con sus familias. Como decía antes, tendrán que limitarse en estas condiciones a lo mínimo posible.

Quiero decirles también que el sector y sus representantes llevan tiempo denunciando la carestía de esas tarifas y demandando su rebaja. El Gobierno, por cierto en una respuesta a mí mismo, admite que se están llevando a cabo conversaciones entre Telefónica, la Dirección General de la Marina Mercante y la Secretaría General de Comunicaciones para establecer un nuevo marco en el que se deben prestar estos servicios y que dentro de ese marco podría —y subrayo lo de podría— abordarse el establecimiento de nuevas tarifas.

Nosotros creemos que si aprobamos esta proposición no de ley contribuiríamos a transformar el «podría abordar», que dice el Gobierno, en «debería abordar la rebaja de estas tarifas», que, como decía, es posible y además es necesario y de justicia para mejorar las condiciones de nuestros tripulantes en alta mar. Y digo que es posible, y no quisiera desde luego incidir ni volver a poner el dedo en la llaga en el marco en que se están desarrollando en este momento los negocios de telefonía, dados los multimillonarios beneficios de algunas compañías. Yo creo que conseguir rebajar estas tarifas para este sector de la población no iba a arruinar su balance de resultados.

Con ese fin, planteamos la proposición no de ley, que dice lo siguiente: El Congreso insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para, en primer lugar, reducir sustancialmente las vigentes tarifas del servicio móvil marítimo en sus diversas modalidades y, en segundo lugar, aplicar las mismas tarifas del servicio móvil marítimo a los marineros españoles embarcados en buques pertenecientes a empresas mixtas cuando la titularidad de una de las empresas asociadas sea española.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley, pero en el turno de fijación de posiciones los grupos que deseen hacerlo pueden pedir la palabra.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Desde el Grupo Parlamentario Socialista hemos visto, tanto en el contenido de la exposición de motivos como del proyecto de resolución de

esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, a través de los diputados del Bloque Nacionalista Galego y del resto de los diputados de ese grupo, que es una proposición no de ley, una más en la línea de sensibilización de la defensa de los intereses del trabajador de la mar.

El planteamiento que se formula en esta proposición no de ley nos parece muy justo. La conexión de los trabajadores que ejercen su actividad enrolados en buques de muy diferentes características, tanto en aquellos que se encuentran faenando como buques pesqueros o dedicados al transporte de mercancías o de pasajeros de características *roll on, roll off*, o los ferrys en las proximidad del litoral, como aquellos que hacen transportes a grandes distancias, como pueden ser los graneleros, sólidos o líquidos, que se desplazan al Golfo Pérsico, por poner un ejemplo, y que están entre la ida y la vuelta al punto de destino un mes y medio, cuarenta y cinco o cincuenta días en la travesía correspondiente, con el entorno familiar, con sus amistades, implica la necesidad de un gasto económico exacerbado por parte de estos trabajadores.

A modo de anécdota, señoras y señores diputados, quien les habla, por una vinculación docente y profesional con el mundo del transporte marítimo durante muchos años, ha sido incluso testigo de las dificultades que los profesionales de la Marina Mercante han tenido en muchas ocasiones para acceder a los sistemas de telefonía de a bordo, pues el propio armador o la propia empresa armadora no le ha posibilitado a lo largo de las 24 horas del día los mecanismos de acceso a esos sistemas de telefonía.

En consecuencia, es un hecho tradicional, ya histórico en los trabajadores de la mar, las dificultades que tienen para la conexión, no solamente dificultades de naturaleza económica, sino de otro tipo, por impedimentos —y utilizo el término consciente de lo que digo— totalitarios por parte de quienes dirigen la empresa armadora, y esta última componente, afortunadamente, se ha ido diluyendo en el tiempo. El planteamiento que figura en la exposición de motivos es muy claro y el contenido de la intervención del diputado que la ha defendido nos parece que se ajusta a la realidad, por lo que nos parece de una justicia absoluta que trabajemos políticamente desde las Cortes Generales instando al Gobierno para que adopte las medidas que aquí se indican y establezca el marco legislativo que les permita a esos trabajadores que ejercen su función en condiciones adversas, tener la conexión adecuada a través de los servicios de telefonía móvil para que, con fluidez y óptimas condiciones económicas, puedan mantener el cordón umbilical afectivo y de comunicación con distintos puntos en tierra, tanto de naturaleza familiar como de naturaleza profesional. De aquí nuestro apoyo claro a esta iniciativa y, en consecuencia, nuestro voto favorable en el momento oportuno.

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

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor presidente, en nombre del Grupo Popular, comparto muchas de las afirmaciones que aquí se han hecho. Desde un punto de vista, como se ha dicho, de justicia social, nosotros compartimos la necesidad de que estos hombres que trabajan lejos de sus hogares tengan acceso a la comunicación de la forma más

económica posible. Pero también es cierto que éste es un tema complejo, es un tema difícil, es un tema en donde no solamente interviene el factor de la liberalización de las comunicaciones, sino también normativa de rango europeo y de rango internacional.

Por tal motivo, aparte del complejo sistema que se emplea en las comunicaciones hacia el mar, no olvidemos que quien conozca mínimamente los rudimentos de las ondas radioeléctricas sabe perfectamente que se está manejando en este sistema no solamente la onda corta, sino la onda larga y la VHF, y esto quiere decir que muchas veces no es posible por razón de distancia el cubrir las enormes separaciones que existen entre el continente y los mares por los que navegan nuestros trabajadores.

Por ello, en nombre de mi grupo, tengo que afirmar también con rigor que este asunto no solamente es un problema de demanda social. Al ser un problema de tarifas, al igual que ocurre con todas las tarifas —todos conocemos cómo se formulan, cómo se plantean y con qué baremos se tienen que medir para ser aplicadas—, es el resultado de una fórmula polinómica muy compleja en un marco normativo también complejo, que es el nuevo marco de la Comunidad Económica Europea, de la Unión Europea.

Por ello, en la proposición no de ley —y me tienen que permitir que me extienda un poco, porque yo creo que es un tema importante y no me gustaría que se malentendiera nuestra intervención— hay un doble planteamiento. El primero es reducir las tarifas y el segundo es aplicar a los marineros españoles embarcados en buques pertenecientes a empresas mixtas una tarifa también rebajada respecto a las tarifas actuales.

Me sorprende un poco la intervención del señor Segura, que suele ser un hombre bastante riguroso en sus planteamientos, porque, así como la primera parte de la proposición no de ley que formula el diputado por mi circunscripción puede entenderse como un planteamiento lógico y ajustado a la realidad, no así el segundo, que está totalmente equivocado, es erróneo. No es posible aplicar las mismas tarifas, porque ya se están aplicando. Por tal motivo, no tiene sentido esta afirmación.

En todo caso, yo he de decir que la Ley 11/1998, de 24 de abril, General de las Telecomunicaciones, ha instaurado en nuestro país la plena liberalización del sector de las telecomunicaciones. La citada ley no tiene en cuenta únicamente el principio del mercado o de la libre competencia, sino que, como contrapeso al mismo, ha configurado también una serie de obligaciones de servicio público, dirigidas a garantizar y respetar los intereses de los ciudadanos. Concretamente en el apartado segundo, de las tres obligaciones que como servicio público contempla esta ley, la primera sería el servicio universal de telecomunicaciones, la segunda, que es a la que nos referimos, son los servicios obligatorios de telecomunicaciones, y la tercera, que no nos compete, son otras obligaciones de servicio público. Y entre los servicios obligatorios de telecomunicaciones, a tenor de lo indicado en el artículo 40.2 b, se encuentra el del servicio móvil marítimo con correspondencia pública marítima: En la prestación de este servicio, el Gobierno designará los operadores obligados a suministrar los servicios o, en su defecto, los criterios o procedimientos para su determinación.

Asimismo, el apartado 2 de la disposición transitoria novena de la Ley General de Telecomunicaciones establece que los servicios de correspondencia pública marítima serán prestados por Telefónica durante un periodo de cuatro años. No olvidemos que esta ley es del año 1998.

Y a efectos de garantizar la prestación de este servicio, y como ya se mencionó en una pregunta anterior, a la que también se refirió el diputado de Pontevedra, se están manteniendo conversaciones entre Telefónica y la Dirección General de la Marina Mercante, que se plasmarán en un futuro contrato, en el cual podrá fijarse un nuevo marco jurídico, para la prestación de este servicio adaptado a la nueva realidad jurídica instaurada por la Ley General de Telecomunicaciones.

Por tal motivo, este tema nos preocupa y el Gobierno está trabajando en él. Pero eso no es óbice para afirmar que, en todo caso y a la fecha de hoy, no resulta posible bajar las tarifas que se abonan por la prestación del servicio móvil marítimo, ya que las actualmente existentes implican la generación de un déficit muy abultado entre ingresos y costes por la prestación de este servicio, de manera que los ingresos únicamente cubren el 12,6 por ciento de los costes generados. Dicho de otra forma, en términos de déficit, la diferencia es de un 590 por ciento.

Por ello, hemos de observar cómo la prestación de este servicio es muy deficitaria para el operador que tiene asumida esta obligación, y bajar aún más las tarifas implicaría contravenir el principio consagrado de las directivas comunitarias que han impulsado la liberalización de las telecomunicaciones en toda Europa y que han sido traspuestas a través de la ley citada, cual es el que las tarifas tienen que ir orientadas a costos, tal como se puede apreciar fácilmente en las tarifas de interconexión o en las tarifas para determinados servicios, como el general de telefonía. Por tal motivo, en nombre de mi grupo, aun lamentándolo, tendríamos que rechazar esta primera parte de la proposición.

Y la segunda no cabe ni entrar en su discusión, puesto que la medida que propone el diputado en la proposición no de ley se refiere a las tarifas aparecidas en la Orden Ministerial de 31 de julio de 1998, que no diferencian entre bloque nacional y bloque internacional, ya que, si bien las de primer tipo aparecen referidas a pesetas y las del segundo a francos oro, la cuantía es idéntica en ambos conceptos. Por consiguiente, no tiene mucho sentido la medida propuesta.

Y para terminar, señor presidente, respecto a si el Gobierno es sensible o no es sensible a este tema, quiero decir que de julio de 1994 a diciembre de 1999, lo que son las llamadas continentales con tarifa Unión Europea se han rebajado en un 41,5 por ciento la normal y en un 34,5 por ciento la reducida. Y las llamadas intercontinentales con tarifa de Estados Unidos se han rebajado un 59,6 por ciento la normal y un 52,6 por ciento la reducida. Y esto, insisto, desde julio de 1994 a diciembre de 1999.

Estamos en este camino, pero la proposición, por no ser oportuna, no es de recibo para mi grupo.

**— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE NEGOCIE CON LA JUNTA DE ANDALUCÍA Y LOS EMPRESARIOS DEL POLÍGONO DE JUNCARIL (GRANADA) UN CONVENIO DE COFI-**

**NANCIACIÓN DE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA NECESARIAS PARA EL DESARROLLO DE LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL Y COMERCIAL DE DICHO POLÍGONO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001636.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto cinco, retornamos al punto cuatro. Ya tenemos aquí al señor Vaquero, que, en representación del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, defenderá la proposición no de ley que insta al Gobierno a que negocie con la Junta de Andalucía y los empresarios del polígono de Juncaril (Granada) un convenio de cofinanciación de las obras de infraestructuras necesarias para el desarrollo de la actividad industrial y comercial de dicho polígono.

Señor Vaquero, tiene usted la palabra.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Con enorme brevedad, porque el señor Vaquero está *in itinere*, es decir, tengo que volver a la Comisión de la que procedo, en la que he dejado, lamentablemente, con la palabra en la boca a los comparecientes, y por tanto tengo que volver rápidamente a la misma.

La exposición de motivos de nuestra proposición no de ley es suficientemente clara como para facilitarme la tarea de su ponderación. Nosotros creemos que este polígono de Juncaril, que es uno de los mayores de Andalucía en extensión, son dos millones ochocientos mil metros cuadrados, y que está entre los términos de Albolote y de Peligros, que son dos poblaciones cercanas del área metropolitana de Granada, tiene unas deficiencias enormes que vienen derivadas de la época de su construcción y de su traspaso mediante convenio a los ayuntamientos citados.

Este polígono se empezó a hacer en el año 1968 o 1969, y desde el año 1974, en el que se cedió a los ayuntamientos, tiene problemas urbanísticos muy importantes, en concreto referidos a la acometida de agua potable y a los barros, toda una serie de problemas derivados de la red de agua para uso industrial, que viene captada por un canal de riego y que tiene un depósito de agua, pero que en cualquier caso no facilita ni posibilita el uso de agua potable, y otra serie de infraestructuras, alcantarillado, etcétera, que sin duda alguna establecen unas condiciones no idóneas para actividades industriales de estas características. No olvidemos que hay industrias agroalimentarias instaladas allí y que, por tanto, no resistirían ni las mínimas condiciones higiénicas para desarrollar sus trabajos.

Esta situación lleva sin resolverse desde hace muchos años, de tal forma que a través de los distintos estudios técnicos hay un proyecto que se está ya realizando. Ante la demanda de los empresarios y ante su propia responsabilidad, los ayuntamientos no han podido pararse, pero las obras que se tienen que acometer son muy costosas. Los empresarios propietarios de las distintas naves industriales, como los ayuntamientos de distintos colores políticos, en las distintas gestiones que han realizado durante estos años, han pedido que se les eche una mano en la financiación y solicitan un convenio de cofinanciación de la Junta de Andalucía, que es quien tiene las competencias transferi-

das, y también del Estado. En primer lugar, en cuanto a la cuantía y, en segundo lugar, porque hay una cierta responsabilidad derivada de la época en la que se realizaron estas infraestructuras por parte de organismos estatales.

Estimamos que la reivindicaciones muy razonable y por eso nos sumamos a ella mediante nuestra proposición no de ley, instando al Gobierno a que negocie con la Junta de Andalucía y los empresarios del polígono Juncaril, de Granada, un convenio de cofinanciación de las obras de infraestructuras necesarias para el adecuado desarrollo de la actividad industrial y comercial de dicho polígono industrial.

Conocemos que hay una enmienda del Grupo Popular, en la que se propone una modificación al texto de nuestra proposición no de ley, por la que se incorpora no solamente a los empresarios, al Estado y a la Junta en la cofinanciación, sino también a los ayuntamientos de Peligros y de Albolote, porque tienen la competencia directa. Repito que la reivindicación es razonable y que incluso ya se está haciendo, porque son los que están poniendo el dinero. No hay ningún inconveniente teórico ni práctico en aceptar esta enmienda, que va a ayudar a que se resuelva de una vez por todas este problema tan importante.

El señor **PRESIDENTE**: Quiere dar usted tanta agilidad a este debate que incluso ha defendido —y muy bien, por cierto— la enmienda que ahora mismo va a defender el autor de la misma, que es el Grupo Parlamentario Popular, para lo cual damos la palabra al señor Castillo.

El señor **CASTILLO JAÉN**: Tengo que recordar, para que conste en el «Diario de Sesiones», que, en su momento, el Instituto Nacional de Urbanización promovió el polígono de Juncaril y ejecutó sus obras de urbanización, y que fueron recepcionadas por los Ayuntamientos de Albolote y Peligros, junto con los viales y las zonas libres de uso público, en un documento de fecha 31 de julio de 1974. En dicho documento se dice —y así consta expresamente— que dichos ayuntamientos reciben los viales y obras de urbanización en perfecto estado, con todos los servicios en buenas condiciones de funcionamiento, así como que, a partir del momento de la firma, se hacen cargo ambos de su conservación.

La Orden Ministerial de 31 de diciembre de 1981 del Ministerio de Obras Públicas, sobre adscripción a Sepes (Sociedad Estatal de Promoción y Equipamiento de Suelo) de bienes y derechos del extinguido Inur le asignó a esta sociedad, entre otras, las parcelas que quedaban en propiedad de aquel Inur en el suelo del citado polígono. Sepes, en vista del mal estado de conservación de algunas de sus infraestructuras, y con la intención de facilitar la venta de las parcelas de su propiedad que le restaban, realizó obras complementarias en el polígono de Juncaril, que se finalizaron en el año 1988. Dichas obras tuvieron un coste superior a 150 millones de pesetas y consistieron básicamente en la mejora y limpieza de las redes de agua y saneamiento, en la reparación de viales y de la red de alumbrado público.

También en 1988, Sepes otorgó a favor del Ayuntamiento de Albolote escritura pública de cesión gratuita de la zona deportiva de 45.400 metros cuadrados y la parcela docente del polígono, de 4.000 metros cuadrados. Con posterioridad se han realizado obras de urbanización interior y

adecuación de las parcelas para adaptarlas a los requerimientos de la demanda insistente y posibilitar su venta, lo que finalmente se ha conseguido, pues en el momento actual Sepes no es propietaria de ninguna de las parcelas del polígono Juncaril. En consecuencia, esta sociedad estatal es ajena a la actual problemática del polígono Juncaril y carece en absoluto de intereses en el mismo.

Por otra parte, quiero destacar que tanto el IBI (Impuesto de Bienes Inmuebles) como el IAE (Impuesto de Actividades Económicas) es cobrado íntegra y exclusivamente por los Ayuntamientos de Albolote y Peligros, como es natural en sus competencias. Teniendo presente también que son competentes exclusivamente ambos en el suministro de agua potable, alumbrado público, acerado, ajardinamiento, red viaria propia, señalización propia y servicio de bomberos, recalco que los intereses y la problemática del Polígono Juncaril es ajena totalmente al sociedad de ámbito estatal.

En aras de lo que ha expuesto el portavoz de Izquierda Unida, lo cual es cierto: que el polígono Juncaril está pasando por una situación de infraestructura realmente delicada, y dado que hay unas conversaciones iniciadas para favorecer el desarrollo del tejido industrial en el citado polígono, considerado por nuestro grupo, como en reiteradas ocasiones se ha dicho, como el motor de creación de empleo y del desarrollo económico local, nuestro grupo tiene a bien proponer una modificación del texto, que constaría de la siguiente manera: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a acelerar la conclusión de las conversaciones en curso, dando lugar a un acuerdo para la cofinanciación conjunta y proporcional de las obras de adecuación necesarias entre la Administración autonómica, la Administración local (Peligros y Albolote), empresarios y Administración central, para que el polígono industrial de Juncaril tenga la infraestructura necesaria para el adecuado desarrollo de su actividad industrial.

Espero el apoyo por parte de los grupos, y así lo deseamos desde nuestro grupo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿En el grupo de fijación de posiciones desea intervenir algún grupo?

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Díaz Sol.

El señor **DÍAZ SOL**: Nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley porque está encaminada a resolver un problema que tiene una historia compleja y que en estos momentos es necesario solucionar para que este polígono industrial del área metropolitana de Granada, que es colindante con el de La Sagra, pueda por fin superar sus problemas.

Estamos básicamente de acuerdo con la historia del asunto que se ha reflejado tanto en la intervención del proponente como en la del Grupo Popular, pero tenemos que decir que la situación es difícil porque durante veinticuatro años se ha permitido que el polígono no tuviera agua potable, alumbrado público, o un tratamiento de aguas residuales, lo cual es un peligro dado que algunas de las empresas son alimentarias y podrían tener problemas difíciles de resolver incluso para su viabilidad como tales empresas. Es cierto que se ha dado un impulso en su resolución, pero

ello no se debe sólo a este elemento industrial, sino a que en parte de ese polígono la asociación de empresarios ha empezado a construir viviendas y necesitaba para su venta facilitar los programas y resolver estas cuestiones. No sólo se están haciendo las obras con vistas a resolver el suministro o el tratamiento de aguas residuales, sino que se están realizando al mismo tiempo obras de tratamiento ornamental de la zona.

La asociación de empresarios con los ayuntamientos afectados elaboran un proyecto que en principio valoran en 700 millones de pesetas, y empiezan a hacer una tramitación muy *sui generis* en las administraciones. No hacen solicitud formal alguna de subvención hasta marzo de 1998 para acogerse a las ayudas de los incentivos regionales. En definitiva, hasta la primavera de 1999 no se dan cuenta de que la tramitación estaba mal realizada, cuando ya habían empezado las obras, cuando habían hecho una adjudicación por valor de unos 1.106 millones de pesetas a una UTE formada a este efecto. Y cuando en la Dirección General de Incentivos Económicos en Madrid les anuncian que la subvención es muy baja, incluso no segura, es cuando empiezan los problemas. Hay toda una serie de reuniones entre la Junta de Andalucía, los municipios y la Subdelegación del Gobierno de Granada y no se encuentra ninguna solución de momento. Cuando faltan quince días para las elecciones municipales pasadas, el subdelegado del Gobierno anuncia que el Gobierno está dispuesto a llevar adelante su parte de cofinanciación con los ayuntamientos, los empresarios y la Junta de Andalucía. El caso es que, después de las elecciones municipales, este anuncio de la Subdelegación del Gobierno ha caído en el olvido.

Esta proposición no de ley ha venido a desempolvar esa propuesta y parece ser que el Grupo Popular nos vuelve a dar ahora garantías, también en un periodo previo a unas elecciones, de que el Gobierno se va a implicar. Esperemos que esto sea así. Lo que es cierto es que la Junta de Andalucía ha empezado a hacer obras encaminadas a resolver el problema de la planta potabilizadora, que tiene previsto invertir el resto de su 25 por ciento, y que ya están en marcha los expedientes para realizarlo. Lo único que nosotros esperamos es que esta proposición no de ley, que se aprueba al final de la legislatura, previa a unas elecciones generales, no vaya a ser una nueva promesa que quede en el olvido y que sigamos teniendo el problema después de estas elecciones.

Como en la sesión anterior de esta Comisión el Grupo Socialista firmó conjuntamente con el Grupo Popular una enmienda encaminada a completar la proposición no de ley en los términos que presenta el Grupo Popular, hecho que ha sido vendido ya en los medios de comunicación por parte del Grupo Popular como una iniciativa propia, el Grupo Socialista ha retirado la firma de esa enmienda y ha retirado asimismo una enmienda previa del mismo tenor que la que se va a aprobar ahora como un gesto de protesta por el comportamiento poco ético en la resolución de este problema.

Señorías, una proposición no de ley es algo más que el compromiso y la palabra del representante del Gobierno en la provincia, y esperamos que esto sea cumplido antes de las elecciones generales.

El señor **PRESIDENTE**: Correspondería ahora preguntarle al dueño de la iniciativa si acepta o no la enmienda que ha defendido el señor Castillo, en representación del Grupo Parlamentario Popular. Según se deuce de los términos de la intervención del señor Vaquero, parece que sí, pero confirme ahora el señor Fernández si es de esta manera.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Sí, señor presidente, ha quedado totalmente claro de la exposición que ha hecho mi compañero, don Pedro Vaquero, que se iba a aceptar la enmienda del Grupo Popular.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE ADOPTE URGENTEMENTE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA REPONER DE FORMA INMEDIATA LA TOTALIDAD DEL SERVICIO DE LA ESTACIÓN DEL NORTE EN EL MUNICIPIO DE MIERES (ASTURIAS). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000940.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta iniciativa, pasamos a la número seis, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que adopte urgentemente las medidas necesarias para reponer de forma inmediata la totalidad del servicio de la estación del norte en el municipio de Mieres (Asturias).

Para su defensa, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: La exposición de motivos hace referencia al momento en que se presenta esta proposición no de ley, que coincide con la supresión de personal ferroviario en la estación de largo recorrido de Mieres, teniendo en cuenta que tiene un apeadero y una estación de largo recorrido, que va unida a unos problemas de fondo que no son exclusivos de FEVE, sino que son del servicio ferroviario prestado en Asturias, especialmente en lo que se pueden considerar trenes de largo recorrido.

Desde hace años llevamos un deterioro continuo en las prestaciones de los trenes de largo recorrido, en primer lugar, de los nocturnos. Hemos podido observar cómo inicialmente eran dos trenes expresos con más de veinte vagones; hoy prácticamente son tres vagones. Esto se debe fundamentalmente al abandono de Renfe de estos servicios nocturnos de largo recorrido, que afecta a toda la cornisa cantábrica.

Hay un origen en el deterioro de estos servicios, que es no creer en la viabilidad de estos trenes nocturnos, trenes que han tenido ocupación importante en el servicio de plazas de literas y acostadas cuando se daba un servicio de calidad y cuando sus tarifas eran realmente competitivas. Hoy las tarifas de Renfe se han convertido en tarifas rígidas, que distan mucho de las que está ofreciendo en este momento el servicio por carretera, a pesar de que el servicio de carretera, por ejemplo, Madrid-Asturias es de los más caros de España. Si comparamos las tarifas de ALSA, que es la concesionaria en este momento, de Gijón-Madrid, con las tarifas Gijón-Sevilla, vemos que hay unas diferen-

cias aproximadamente de tres mil pesetas en estos servicios en distancias similares en kilómetros.

¿Por qué se produce esto? En primer lugar, porque hay que dar un buen servicio con unas tarifas flexibles y competitivas que puedan complementar el tráfico entre la carretera y el ferrocarril, no en una competencia brutal, pero sí en un reparto equitativo del propio mercado. Y en segundo lugar, porque las tarifas de plazas acostadas hoy por hoy son inalcanzables, están prácticamente en los mismos precios que el billete de avión y lo que antes era atractivo hoy se convierte en disuasorio, a lo que hay que añadir que se ha deteriorado sustancialmente el servicio prestado anteriormente por coches camas. Lo mismo se puede decir de otro tipo de plazas que se podrían dar, como en otros países europeos para viajes nocturnos, con asientos cómodos e insisto. En tercer lugar, nos parece fundamental, la política tarifaria. Todo esto ha ido produciendo prácticamente el abandono de estos servicios de largo recorrido, que terminan con estos trenes testimoniales que quedan este momento, que van confluyendo a lo largo de todo el trazado entre Madrid y Asturias en este caso, se van sumando vagones de Cantabria, de Galicia, etcétera para llegar con un solo tren lo que antes eran diez o doce trenes de largo recorrido en Madrid.

Lo mismo podríamos decir de los trenes diurnos, donde Asturias tiene el privilegio de contar con el Talgo más antiguo de España en circulación, con lo cual también se convierte en un tren disuasorio; está muy bien para los que somos amantes del ferrocarril, para poder viajar en Talgos prehistóricos, pero, desde luego, se convierte también en disuasorio para el uso de estos servicios. Si a esto vamos añadiendo actuaciones como la de Mieres, en las que se van suprimiendo personal y servicios ferroviarios, la concatenación de todos estos hechos produce la paulatina desaparición del servicio ferroviario de largo recorrido en tanto llega la famosa variante de Pajares y acorta también los tiempos de viaje entre Madrid y Asturias.

Esta proposición no de ley es una llamada de atención para que uno de los factores, no el único, que incide en el deterioro del servicio ferroviario sea corregido, independientemente de que se esté en fase de construcción de una nueva estación. El texto tiene que ir acompañado de un servicio que lógicamente necesita del personal adecuado, personal ferroviario, para atender a los usuarios de Mieres.

El señor **PRESIDENTE**: A esta iniciativa no se han presentado enmiendas. En turno de fijación de posiciones, grupos que deseen intervenir

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Álvaro Cuesta.

El señor **CUESTA MARTÍNEZ**: Mi grupo va a votar favorablemente esta proposición no de ley porque compartimos la preocupación sobre el deterioro de las prestaciones que está sufriendo el servicio ferroviario de largo recorrido con Asturias, la disminución del servicio nocturno, así como una preocupación que es fundamental en el desarrollo de una localidad clave en el futuro de Asturias, una localidad que fue fuertemente castigada en su día por la reconversión industrial y que debe merecer soluciones alternativas. Hay un empeño importante que permite en

estos momentos mirar con esperanza el futuro de Mieres y, sin embargo, si analizamos la situación de las estaciones, nos encontramos con que no hay una adecuada atención al servicio ferroviario en su tránsito por una importante localidad que, como digo, tiene futuro pues se prevén medidas que van a tener una gran repercusión en la transformación del tejido industrial y social de la zona, que en estos momentos contempla la implantación de un campus universitario, por lo que no tiene ningún sentido que quede al margen de una adecuada política de infraestructuras que garantice el paso del ferrocarril y un servicio adecuado que lo novierta en uno de los referentes en las comunicaciones de Asturias con el resto del país y en el seno de la propia comunidad autónoma.

Efectivamente, se están produciendo obras en lo que fue el apeadero de Renfe en Mieres para convertirlo en la estación única, y la vieja estación del norte del municipio de Mieres está funcionando como un mero apeadero, pero con importantes problemas. Fíjense ustedes que la actual estación, que como digo, es en estos momentos un apeadero provisional y que está llamada a ser cerrada en los planes de Renfe, presenta en estos momentos un panorama absolutamente desolador, una visión más bien propia de localidades solitarias que se han perdido en el tiempo de la historia, y plantea problemas de seguridad tales como desolación, oscuridad, falta de medios y falta de personal que existe en ese apeadero. Por contra, se está haciendo una transformación del actual apeadero en estación.

¿Qué ocurre? Que no hay una garantía adecuada en el tránsito de un modelo a otro, y ni siquiera hay una dimensión adecuada en las obras de futuro. Me explico. Nosotros estamos de acuerdo en que el actual apeadero que se está reformando y convirtiendo en estación tiene una ubicación adecuada para atender el servicio de ferrocarril, pero la dimensión de la obra, la transformación, no es suficiente. Pongo un ejemplo, si esa es la apuesta decidida para el futuro estacionamiento, paradas y detención del servicio ferroviario en una población de la importancia y del futuro que tiene Mieres, es imprescindible una previsión en materia de aparcamientos por parte de Renfe que no existe, o no existe de manera adecuada.

Aprovecho la proposición no de ley para romper una lanza y recordar que el propio alcalde de Mieres lo ha manifestado recientemente; a mí en concreto me ha instado a que, conocedor de este debate en el Congreso, defienda esta posición: que en esas obras de modernización el nivel de transformación sea superior y contemple una ampliación de los aparcamientos, que son imprescindibles en una zona que tiene unas consecuencias importantes en el transporte de la región.

El segundo problema es qué ocurre con la vieja estación del norte, que está funcionalmente operando como apeadero. Es imprescindible, en tanto se acaban las obras, reponer el personal que tenía, reponer los niveles de seguridad y eliminar esa situación de desolación que existe.

En tercer lugar, es muy importante que en esta reorganización de los estacionamientos de Renfe en la población de Mieres no haya una disminución de puestos de trabajo, que no se produzca la precarización del servicio de largo recorrido y que exista una adecuada defensa y absorción de todo el personal que operó en su momento en la vieja esta-

ción de Renfe. Hasta tanto, que ese personal no se vea amenazado en sus destinos, y pueda seguir cumpliendo unas mínimas funciones en tanto se acaban las obras.

Finalizo diciendo, una vez más, que nos parece relevante que en una zona que tiene una importante apuesta de futuro se garantice la prestación del servicio ferroviario con la dignidad y el nivel que le convierta en un auténtico referente, que lo es desde el punto de vista de las comunicaciones, que se amplíe el nivel de transformación de la nueva estación que se está construyendo, que se amplíe el aparcamiento, que no se precarice el servicio de largo recorrido ni el servicio nocturno de Renfe, y que se garanticen la totalidad de los puestos de trabajo para que cualquier planteamiento de modernización no se haga a costa de los trabajadores.

Por parte de mi grupo, saludamos esta iniciativa y anunciamos nuestro voto favorable.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Mercedes Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Con carácter previo a la fijación de posición del Grupo Parlamentario Popular, quisiera, a raíz de las intervenciones que han realizado tanto el portavoz de Izquierda Unida como el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, y toda vez que sus afirmaciones tienen que ver pero de forma muy indirecta con la proposición no de ley que figura presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, realizar una serie de consideraciones y de matizaciones que están conexas con la iniciativa, pero que plantean cuestiones colaterales.

El portavoz de Izquierda Unida ha suscitado una cuestión que en Asturias no solamente es querida y sentida, sino que ha sido impulsada por este Gobierno. Me estoy refiriendo a la variante ferroviaria de Pajares. El señor Santiso hacía en su exposición un dibujo bastante trágico y patético, que no se acompasa con la realidad más inmediata que, consecuencia de la decisión, del impulso parlamentario y de los compromisos presupuestarios del Gobierno, puso fin a trece años de paralización en una infraestructura demandada y necesitada en Asturias, como es la variante ferroviaria de Pajares. Minimizar esta gran obra de infraestructura en el transporte ferroviario en nuestra comunidad autónoma es hacer un dibujo sobre la realidad que ni es adecuado ni se acompasa con los impulsos que desde el Gobierno y desde el propio Congreso de los Diputados se han dado a esta gran iniciativa en materia de transporte ferroviario.

Decía el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista que Mieres, gran municipio, de referencia importante en el futuro de Asturias, no podía ni debía quedar atrás de ese futuro. Y hacía referencia a una obra que sin duda está puesta de manifiesto —y a ello me referiré—, cual es el campus universitario en Mieres, como marchamo del futuro y del despegue de esta importante ciudad asturiana. Quiero recordarle al portavoz socialista, al señor Cuesta, que algunos creímos en el Plan alternativo de las comarcas mineras, que fue firmado por los sindicatos mayoritarios —UGT y CC. OO.—, así como por la patronal privada, del sector de la minería y por el Ministerio de Industria. Este importante plan de futuro para Asturias y para otras comu-

nidades autónomas, como es el caso de Castilla y León, tiene el soporte presupuestario correspondiente. Algunos votamos a favor del proyecto de Presupuestos Generales del Estado que presenta el Gobierno, donde se incluyen las partidas que dan soporte y que hacen una apuesta por el futuro de este Plan Alternativo de las comarcas mineras. Comprendo que los que mantienen los discursos y luego presentan enmiendas o rechazan los Presupuestos Generales del Estado que pueden tener un cierto discurso, pero, desde luego, no el nivel de compromiso presupuestario que tiene el Grupo Parlamentario Popular al apoyar, a través de las partidas importantísimas que están previstas en los presupuestos para el año 2000, el desarrollo del Plan alternativo de las comarcas mineras, donde Mieres, como otras ciudades asturianas, tiene el protagonismo que se merece y la apuesta de futuro que ha impulsado a este Gobierno y que ha planteado siempre como inexcusable el Grupo Parlamentario Popular en la tramitación correspondiente en las Cortes Generales.

Por lo que se refiere a la iniciativa concreta que estamos hoy discutiendo en el seno de esta Comisión, me gustaría hacer también alguna acotación respecto a los propios términos de la misma.

Dice el texto que Izquierda Unida insta al Gobierno a que adopte medidas urgentes para reponer de forma inmediata la totalidad del servicio de la estación norte en el municipio de Oviedo. Quiero recordar —como SS.SS. saben sin duda, y me consta que el portavoz de Izquierda Unida conoce especialmente, por dedicación y especialidad— que las estaciones de trenes tienen básicamente dos funciones: de regulación del tráfico y de atención de los viajeros. SS. SS. saben también que las paradas de los trenes son independientes de la existencia de personal. Se ha hecho referencia, de forma tendenciosa, a algo que en terminología ferroviaria se entiende por estación cerrada, que es algo muy distinto a lo que alguno de los portavoces ha puesto de manifiesto en su intervención. El citado término estación cerrada se aplica a estaciones que no intervienen en el bloqueo de los trenes, aun cuando siguen prestando otros servicios, lo que en el lenguaje común, equivaldría a una estación abierta al público, pero sin personal.

Quiero recordar también —no tanto para los portavoces asturianos, que sin duda conocemos específicamente el tema que se está tratando, sino para el resto de miembros de esta Comisión— que en la ciudad de referencia, en Mieres, no estamos hablando de un detrimento en la calidad de prestación del servicio a los viajeros, sino, como reconocían SS.SS., de una estación que tenía una baja utilización de viajeros, me refiero a la estación Mieres norte, y que tiene también una situación desventajosa respecto a la otra estación de Mieres, Mieres-puente. Estamos hablando de una localidad asturiana, de Mieres, donde hay quinientos metros de distancia aproximadamente entre las estaciones a las que acabo de hacer referencia. Quiero resaltar, como han dicho también los portavoces, que se encuentra en obras la estación Mieres-puente, y que la previsión de terminación está en este —que parece lejano en el enunciado, pero ya muy próximo en el calendario— año 2000. Por tanto, se trata de posibilitar la parada de los trenes del operador de grandes líneas y, una vez finalizadas estas obras de remodelación en Mieres-puente, en donde efectuarán la parada

todos los trenes de grandes líneas, en ningún caso las prestaciones a los clientes en las fases de pre y post viaje se van a resentir ni va a haber ningún deterioro a la calidad en la prestación del servicio. Los títulos de transporte, además de poder adquirirse en Mieres-puente, en el despacho central de Mieres y por supuesto en las agencias de viajes, pueden también ser adquiridos en ruta, siendo facilitados por el interventor de tren, de forma y manera que el acceso de los viajeros al tren está plenamente asegurado.

Por entender que existe una racionalización, una mejora, que están realizándose unas obras de adecuación en la estación Mieres-puente, que dista sólo quinientos metros de la estación objeto de esta iniciativa, y que el término que SS. SS. han utilizado en ningún caso supone estación cerrada, sino el que yo he hecho referencia, el Grupo Parlamentario Popular no esatima oportuna, la iniciativa. Con la misma sensibilidad, la misma preocupación y habiendo puesto las medidas oportunas para que Mieres, y en general el transporte ferroviario en Asturias, no se resienta y los viajeros tengan adecuadamente la prestación de este servicio, vamos a votar desfavorablemente a esta iniciativa formulada por el Grupo de Izquierda Unida.

— **SOBRE LA VARIANTE DE AVILÉS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001146.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto sexto del orden del día, pasamos al punto séptimo, que es una proposición no de ley sobre la variante de Avilés, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nos encontramos ante una vía rápida, la llamada variante de Avilés, que es la prolongación natural desde la autopista asturiana Oviedo-Gijón-Avilés hacia el aeropuerto de Asturias. Esta variante, inaugurada aproximadamente en el año 1991, lleva, a mes de septiembre, el desgraciado récord de 42 muertos y 102 heridos graves. Teniendo en cuenta sus características, las incorporaciones que se producen de manera bastante brusca a la misma, también la imprudencia de los propios usuarios, las condiciones meteorológicas habituales en Asturias y el ser una vía sinuosa y hoy muy saturada, la suma de todos estos factores ha producido este balance trágico. Se han intentado ir corrigiendo, hasta el punto incluso de reducir drásticamente la velocidad permitida a lo largo de esta vía. A pesar de estas medidas, todavía se continúan produciendo invasiones de carril y, al final, el número de accidentes muy graves aumenta.

Un análisis exacto de la situación lleva a varias conclusiones. Primera, que esta vía es insuficiente, que sus características no son adecuadas para resolver la comunicación con el aeropuerto de Asturias y, segunda, que tiene graves riesgos. Creemos que el único paso posible para el futuro es la construcción de la prolongación de la autopista entre Tamón y el aeropuerto de Asturias, de lo que sería una parte del tramo occidental de la autovía del Cantábrico, lo que daría solución a dos o tres problemas. Al primero insisto, la

grave accidentabilidad que tiene esta vía; al segundo, el comunicar de manera más rápida, directa y en mejores condiciones con el aeropuerto de Asturias, que es una necesidad ineludible para los asturianos.

La proposición no de ley propone dos actuaciones. La primera, agilizar todo tipo de medidas provisionales y las obras necesarias para mejorar la variante de Avilés; hay que reconocer que se han hecho correcciones, pero creemos que todavía es mejorable. En segundo lugar, anticipar el proceso necesario para realizar el tramo futuro en la futura autovía del Cantábrico entre Tamón y el enlace con Ranón en el aeropuerto de Asturias, declarando este tramo prioritario y anticipando la licitación y ejecución del mismo como solución más viable para esta grave situación.

Quiero añadir que este segundo punto, o prácticamente muy parecido, ha tenido el acuerdo de todos los grupos en el ámbito municipal de Avilés y ha sido aprobado recientemente por unanimidad. Nos corresponde también avalar esta reivindicación, que, insisto, no es sólo de Avilés, sino que presta servicio a toda Asturias, y sobre todo creo que es también un ejercicio de prudencia para acabar o disminuir sustancialmente la accidentabilidad en esta comunicación.

El señor **PRESIDENTE**: Tampoco se han presentado enmiendas a esta iniciativa, pero en turno de fijación de posiciones solicita la palabra, en primer lugar, el señor Cuesta, en representación del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CUESTA MARTÍNEZ**: Quiero manifestar mi apoyo a esta proposición no de ley que ha expuesto el portavoz de Izquierda Unida.

Efectivamente estamos ante un serio problema, que requiere soluciones urgentes. En esta Cámara, en los últimos años, venimos reflexionando profundamente sobre las alternativas y las soluciones en materia de seguridad vial. Hay un dato tremendo, y es que según el informe de la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria, en el periodo 1995-1998, el número de accidentes y de víctimas aumentó en nuestro país en torno a un 24 por ciento. La curva de siniestralidad es claramente ascendente y, por hablar del año 1998, el panorama nos presenta una situación de más de 6.000 muertos en el año 1998, sólo en nuestras carreteras.

¿Y qué soluciones se aplican? Al margen de esas manifestaciones, a veces triunfalistas, de que el desarrollo económico y el espectacular aumento del parque de automóviles es la causa, unida al buen tiempo —según en unos momentos se considere— o al mal tiempo, del alto índice de siniestralidad y accidentalidad, qué ocurre en otros países. En otros países ha aumentado en mayor proporción el parque móvil y, sin embargo, en el ámbito de la Unión Europea se ha venido produciendo una disminución de la siniestralidad. El aumento del parque móvil, de la tendencia a desplazarse de los ciudadanos no es el principal factor, el factor que puede justificar que se dispare la curva ascendente de accidentabilidad y siniestralidad en nuestras carreteras.

Cuando analizamos esta cuestión se habla del factor humano, y de que se deben tomar medidas preventivas y de todo tipo, planteamiento ante el que siempre existe consen-

so; a veces no la suficiente dotación presupuestaria, pero sí un importante consenso. Se habla de la necesidad de incrementar las campañas de formación a todos los niveles o de la propia campaña de investigación en la seguridad vial. En varias ocasiones yo mismo he hablado de la necesidad de un pacto cívico en esta materia. Pero uno de los factores fundamentales —y hago este excursus previo— para prevenir y eliminar esta lacra de la alta siniestralidad en nuestras carreteras es una política adecuada de infraestructuras, de inversión pública y de señalizaciones; son claves en esta materia.

Pues bien, en el norte de España, y sobre todo en la comunicación de Asturias con la meseta, nos encontramos con dos importantes puntos negros en el ámbito de la siniestralidad. Uno es Onzonilla-Benavente, que, desde nuestro punto de vista, no sigue dotada con suficiencia para asumir los compromisos que garanticen una pronta resolución de la comunicación, tanto de León como de Asturias con el centro del país y con otras redes de autovías y autopistas. Ese tramo Onzonilla-Benavente es considerado un punto negro especial, y ahí están los últimos datos de mortalidad del presente año, que son escalofriantes, tan escalofriantes como los que daba el portavoz de Izquierda Unida en referencia a la variante de Avilés: 42 muertos y 102 heridos graves. Pues bien, es también la auténtica variante de la muerte, es un punto negro que afecta de manera muy importante al problema, no solamente de la comunicaciones desde el punto de vista de las infraestructuras necesarias, sino de la seguridad vial. Se han adoptado parcheos, ha habido prohibiciones de adelantamiento, enlaces, iluminación, pero sigue habiendo una insuficiencia real.

Normalmente, desde Gijón o Oviedo, se tarda en llegar al aeropuerto cerca de cuarenta minutos, que es un tiempo impresentable si hablamos de la necesidad de garantizar una buena red de comunicaciones. Pero, además, tardamos cuarenta minutos arriesgándonos tremendamente. A veces, como diputado, al margen del caos aéreo, me siento más tentado a usar el vehículo y trasladarme de Oviedo a Madrid por carretera que en avión, porque no solamente por los tiempos no me compensa, sino sobre todo por el nivel de estrés, de tensión y de riesgo. Asumo más riesgo en dirigirme de Oviedo al aeropuerto, que de Oviedo a Madrid, a pesar del tramo también negro de Onzonilla-Benavente.

Esta es una realidad —perdónenme la anécdota— que justifica el que sea en estos momentos prioritario resolver este problema. Y los presupuestos generales para el año 2000 no conducen al optimismo, señor presidente, señorías. La sección 17, la organización del servicio 38, el número de proyecto 4.035, referido a la autovía del Cantábrico, tramo Tamón-aeropuerto-Tur, no tiene consignación presupuestaria —según hemos analizado— en el presupuesto de inversiones regionalizado. Es verdad que en el proyecto 4.860, también de la sección 17, autovía del Cantábrico, tramo Tamón-Soto del Barco, se pintan 80 millones para el año 2000 y nada para el resto de ejercicios siguientes o posteriores. La realidad de las cifras no nos conduce a un optimismo y nos genera una alarma, poniéndolo en relación con este índice tan alto de siniestralidad y de accidentalidad. En un contexto en el que se ha producido una disminución de la política de inversiones con Asturias en rela-

ción con el año 1991, tanto si lo analizamos en pesetas corrientes como en pesetas constantes.

Por otra parte, la evolución del Estado lo demuestra. La propia memoria de la presentación de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, en la página 33, en el famoso libro amarillo, se describe la evolución de la inversión del sector público estatal en porcentaje de producto interior bruto, y se dice: en 1994 ese porcentaje fue del 3,39 por ciento (estamos hablando de un año de recesión económica), mientras que en el 2000 será de un 3,37 por ciento, es decir, se bajan dos puntos en un momento alto del ciclo económico. Hay una desinversión global en relación con la política necesaria en las infraestructuras con el Principado de Asturias, no solamente para garantizar esa comunicación del área central y del resto de la región y la viabilidad de la comunicación con el aeropuerto, sino para resolver un problema, que estoy poniendo de manifiesto, que es el relativo a la seguridad vial y a cómo atajar esos altos índices de accidentabilidad con actuaciones decididas desde el punto de vista infraestructural.

Como digo, los presupuestos no nos han llevado al optimismo, hasta tal punto que nosotros mismos hemos tenido que presentar una enmienda, que fue lamentablemente rechazada en la Cámara, para intentar aumentar las dotaciones y garantizar ese carácter prioritario en la inversión en la comunicación por autovía del centro de la región de Asturias con el aeropuerto de Asturias. Y aquí hay incumplimiento. Hay un famoso calendario, que circula en la región, que nosotros tenemos enmarcado; es el breviario auténtico, el libro por excelencia en el que bebemos para intuir por dónde van a ir las líneas inversoras del futuro. Es el llamado compromiso de Cascos, el calendario de Álvarez Cascos, el calendario de Lluarca, de mayo de 1997. Referido al tramo Tamón-Soto del Barco de la autovía del Cantábrico, hablaba aquel calendario de la licitación de las obras para el primer trimestre de 1999, al margen de dar un importante calendario de fechas y compromisos de distintos tramos en infraestructuras, que ha sido manifiestamente incumplido.

Lo que a nosotros nos preocupa es que haya un compromiso serio para poner en práctica esa política preventiva en materia de seguridad vial y modernizadora de la región, de considerar prioritaria la inversión en la comunicación por autovía del centro de la región con el aeropuerto de Asturias.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Mercedes Fernández.

La señora **FERNÁNDEZ GONZÁLEZ**: Una vez más, en esta iniciativa se han hecho consideraciones a las que, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular y especialmente como diputada por la Comunidad Autónoma asturiana, no puedo dejar sin realizar alguna acotación y no pocas manifestaciones.

Decía el portavoz de Izquierda Unida, en la presentación de su iniciativa, que existen una serie de factores que influyen en la siniestralidad que se produce en la denominada variante de Avilés. Debo puntualizar que es preciso, es oportuno, y sobre todo es necesario realizar una acota-

ción respecto a los antecedentes más inmediatos y determinar el porqué de la situación. Tres años y medio después de la llegada del Gobierno de Aznar a las riendas políticas en este país, se encuentran en redacción los proyectos de los tramos Soto del Barco, Muros del Nalón, y Avilés-Soto del Barco, que suponen la puesta en marcha de un total de 31 kilómetros de autovía del Cantábrico en la denominada zona occidental. Respecto a la variante de Avilés, yo quisiera recordar a SS.SS. —aunque, sin duda lo recuerdan, es oportuno que quede reflejado en el «Diario de Sesiones»—, que fue licitada como carretera de una calzada en dos tramos. El primer tramo en 1987, el denominado Avilés-La Vegona. Y La Vegona-Vegarrozadas en 1989. El primer tramo, el de Avilés-La Vegona, se puso en servicio en octubre de 1991 y, el segundo, en diciembre de 1992; convendrán SS. SS. conmigo en que ni la planificación en materia de carreteras ni la planificación política correspondían al actual Gobierno en esas fechas, sino que correspondía a un Gobierno socialista que, quiero aprovechar para decir, no ha tenido ninguna sensibilidad de prioridades ni en la política de carreteras ni en otras tantas con la Comunidad Autónoma asturiana. Y la variante de Avilés, señorías, se diseñó sin las condiciones de primera calzada de autovía, por un importe de más de 6.000 millones de pesetas, concretamente de 6.700 millones de pesetas, lo que a mi juicio supone una improvisación y un despilfarro de los recursos públicos muy importante. Este trazado ha traído causa de los accidentes mortales que SS.SS., especialmente el portavoz de Izquierda Unida, han puesto de manifiesto a lo largo de su intervención.

Respecto a la agilización y a la adopción de medidas provisionales tendentes a corregir que esta siniestralidad aumente y, que, antes al contrario, decrezca o se reduzca a cero, quiero recordar que en julio de 1998 la Delegación de Tráfico junto con el Ayuntamiento de Avilés abordaron estudios tendentes a la desviación de tráfico y, por tanto, a la corrección de siniestralidad. Las obras de seguridad vial, mejora de enlaces, cerramiento y obras varias en los puntos kilométricos 95,4 al punto 107 de la N-632 Llaranes-Vegarrozadas. Se inicia con la ejecución de unidades en la prolongación de obras de fábrica que no resultan visibles desde la plataforma de la carretera, pero que son útiles para dar solución a estos casos importantes de siniestralidad. A ello también se añadirá como complemento obras también de iluminación tendentes a solucionar estos problemas a los que se hacía referencia. Se han abordado también, medidas de seguridad vial, con prohibición de adelantamientos a lo largo de la variante y con limitación de la velocidad a 50 kilómetros por hora; medidas complementarias, pero que que traen causa de lo que fue un mal diseño de la variante de Avilés, yo creo que reconocido por todos, incluso por quienes diseñaron esta variante, que supuso, como decía antes, un ejercicio de improvisación y de despilfarro, cuya reforma será menester acometer y rediseñar para que tenga el tratamiento adecuado.

Yo quisiera también abundar en otra de las partes a las que se ha hecho referencia en la intervención de algún portavoz. Los asturianos, los representantes en las Cortes Generales, sabemos muy bien qué situación heredamos cuando el Gobierno Aznar toma las riendas políticas en este país respecto a la autovía del Cantábrico. Sabemos

muy bien que este Gobierno ha priorizado de forma presupuestaria y con impulsos la autovía del Cantábrico. Y sabemos muy bien la preocupación y el impulso que el vicepresidente Álvarez Cascos ha dado a la autovía del Cantábrico y a las obras de infraestructuras y de comunicaciones en Asturias, por carreteras, por puertos y por ferrocarriles.

Voy a dar un dato solamente, porque veo que hay algún portavoz que es coleccionista de datos y de comparaciones. En territorio asturiano están en marcha 120.000 millones de pesetas de la autovía del Cantábrico para 138 kilómetros de obras adjudicadas en cuatro años. No existe comparación que resista los datos presupuestarios y de ejecución en la autovía del Cantábrico que ha impulsado este Gobierno. Desde luego, yo no concedo credibilidad política a quienes pretenden realizar control político y retrasaron trece años y medio la autovía del Cantábrico, y prueba de ello es que estamos hablando de ella y presupuestando sus diversos tramos, los centrales, los occidentales y orientales, en los actuales Presupuestos Generales del Estado. Quienes tienen que dar explicaciones en lugar de solicitarlas a los demás son especialistas en la amnesia política, pero no lo somos los asturianos, que conocemos muy bien cómo se pasó de las máquinas fotocopiadoras a las máquinas explotadoras y a las obras constantes y permanentes en la autovía del Cantábrico. Antes, la autovía del Cantábrico solamente estaba en los papeles, felizmente ahora tiene protagonismo en los Presupuestos Generales del Estado y en los compromisos de este Gobierno.

Para abundar en los datos y aquietar la preocupación que pone de manifiesto el portavoz de Izquierda Unida en su iniciativa, donde habla de acelerar al máximo posible todas las tramitaciones administrativas respecto a este tramo de la autovía del Cantábrico, quiero recordar que la tramitación administrativa tiene unas secuencias, y que garantía de la transparencia y de las reglas del juego es aceptar las secuencias en la tramitación de los proyectos que corresponde a las grandes obras. Pero, aun así, lo que es lícito y legalmente posible para, en lugar de sumar tramitaciones y tiempos, actuar en paralelo, también eso lo ha impulsado y lo ha hecho este Gobierno.

En junio de 1997 se da la orden de estudio para la redacción del proyecto de trazado y construcción de los tramos Tamón-Soto del Barco, Tamón-Villa Alegre y Villa Alegre-Vegarrozadas y Vegarrozadas-Soto del Barco. El 30 de junio de 1997 finaliza el estudio informativo Tamón-Otur. Y en octubre de 1997 se inicia el trámite de información pública del tramo Tamón-Otur. Requisitos administrativos inexcusables y tendentes, entre otros aspectos, a que los particulares y las administraciones puedan formular las alegaciones que estimen pertinentes y oportunas. En diciembre de 1997 finaliza el plazo y el periodo de información pública del tramo Tamón-Otur. Pero en diciembre de 1997 se licita también el concurso para la redacción del proyecto de trazado y construcción del tramo Tamón-Soto del Barco. Y el 2 de diciembre de 1998 se adjudica el concurso para la redacción del proyecto de trazado y construcción del tramo Tamón-Soto del Barco. ¿Qué quiere ello decir? Que, como he manifestado con anterioridad y quiero retirar, este tramo que nos ocupa es una prioridad del Gobierno, y especialmente impulsado por el Ministerio de Fomento. Tan pronto como concluya el estudio del impacto ambiental, estare-

mos en condiciones de haber ganado los tiempos oportunos, toda vez que se ha procedido a la licitación del concurso de asistencia técnica para la realización del proyecto.

En lugar de sumar tramitaciones y calendarios, se están realizando todos los trámites legalmente posibles, para que exista una anticipación en el tiempo y se pueda dar una respuesta con agilidad y prontitud, demostrando, a mi juicio, lo que es una realidad y una evidencia: que existen compromisos no solamente presupuestados sino con tramitación lo suficientemente ágil y adecuada que permite a los asturianos y a sus diputados decir que, en la autovía del Cantábrico, lecciones políticas de nadie. En gestión, en impulso presupuestario y en compromisos asumidos con autovía del Cantábrico no existe parangón conocido en la historia de la democracia de la Comunidad Autónoma asturiana. La inmensa mayoría de los asturianos, con satisfacción, sabemos cómo este Gobierno ha sido sensible a dar prioridad y solución a un compromiso de comunicaciones que era una asignatura histórica y pendiente en nuestra comunidad autónoma, pero no sólo en materia de carreteras, sino también —como decía— de comunicaciones portuarias y de comunicaciones por ferrocarriles.

Los que son tan celosos del examen ajeno, mejor se debían haber ocupado de vigilar sus propios presupuestos, donde había incumplimientos flagrantes y secuencias temporales de traslación de créditos que nunca se cumplían, que nunca se ejecutaban; compromisos plurianuales que tal parecían el cuento de nunca acabar, porque todavía hoy estamos teniendo que presupuestar los tramos de la autovía del Cantábrico.

#### —SOBRE CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA AUTOVÍA QUE ENLACE LA CIUDAD DE PONTEVEDRA Y LA A-52. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001601.)

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 7 del orden del día, pasamos al punto 8, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, sobre construcción de una nueva autovía que enlace la ciudad de Pontevedra y la A-52.

Para la defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): La proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego pretende, con su presentación y su aprobación, impulsar al Gobierno para que incluya entre sus planes de actuación en materia de carreteras la construcción de una autovía que conecte la ciudad de Pontevedra con la A-52, una conexión de la que también indudablemente se beneficiarían los habitantes de las comarcas de su entorno y, de una manera particular, por su importancia económica y por el número de habitantes que en ella viven, la comarca del Salnés. Contar o no con vías de comunicación modernas condiciona en buena medida el desarrollo económico de cualquier zona. Es conocida en este sentido nuestra insatisfacción respecto a las inversiones que en esta materia realizó y realiza el Gobierno central en Galicia, sean referidas estas a las comunicaciones por carretera o por ferrocarril, como tam-

bién cuestionamos —y es también notorio este cuestionamiento— la ausencia de inversiones serias en este aspecto, relativas a la sociedad de Pontevedra y a su entorno, inversiones que a lo largo de los años fueron escasas y en algunos casos desafortunadas.

No voy a insistir tampoco, porque ya lo he dicho en otras ocasiones, en cuál es el estado en que se encuentran las comunicaciones de esta ciudad por ferrocarril. Ahora, para hablar de carreteras y del tema que hoy nos ocupa, hay que decir que la construcción y puesta en servicio de la autovía A-52, después de años de espera, eso sí, supuso un notable avance de las comunicaciones por carretera del sur de la provincia, permitiendo una mejora importantísima para la conexión con la meseta. Sin embargo, dentro del diseño viario realizado en su día, no se tuvo en cuenta la conexión de esta importante vía con la ciudad de Pontevedra.

Se trata, por tanto, de completar un diseño viario con actuaciones complementarias pero fundamentales, como la que en esta proposición no de ley planteamos. No basta con decir que ya se hizo la A-52, y ahí todos contentos, sino que se trata de completar y de cerrar ese diseño con las conexiones adecuadas, como la que hoy proponemos. Porque efectivamente, en este momento, y lo saben muy bien los señores y señoras diputadas que tienen ocasión de circular por las vías a que hacemos referencia, para conectarse con la A-52, y por cierto también con Portugal, algo que muchas veces se olvida, los habitantes de las zonas que mencionamos, y también en sentido inverso, los que llegan a esas zonas, pueden utilizar por un lado la N-550, vía Porriño (que no es necesario insistir en que está absolutamente saturada de tráfico y que naturalmente imposibilita realizar este recorrido con una mínima rapidez y comodidad) o bien los usuarios deberán abonar un peaje, que hay que decir que es absolutamente desproporcionado, al usar la autopista A-9 y conectar así con la A-52.

No quisiera tampoco dejar de referirme en este momento a la magnífica (entre comillas) conexión que existe en este momento entre la A-9 y la A-52, que también algunos de los señores diputados presentes, y probablemente intervinientes en este debate, conocen. Una conexión que es absolutamente inverosímil, o infumable, por decirlo más claramente. Incluso es difícil de describir, es imposible describirla al resto de los señores y señoras diputadas que no conozcan cuál es esta conexión. Es una conexión seguramente sin equivalente en otras carreteras del Estado de este nivel; esa conexión hay que realizarla por vías de servicio, es una cosa absolutamente incómoda, peligrosa, difícil de seguir, con todas las probabilidades de perderse uno, etcétera, y que además, por cierto, no está previsto en los planes de Fomento mejorarla en este momento. Además, esa conexión, tal como estaría planteada esa salida vía A-9, lleva a concentrar el tráfico en un punto de la A-52 ya absolutamente sobrecargado y, por cierto, peligroso en su trazado, algo en lo que no vamos a insistir en este momento. Y habría una última posibilidad, la que habitualmente usa el señor Rivas Fontán, que sería enlazar por la carretera convencional que conecta con Ourense.

Bueno, es más que evidente que ninguna de estas alternativas es satisfactoria, a la altura de los tiempos que corren, y en la práctica supone un factor de aislamiento

para la ciudad de Pontevedra y su entorno, una ciudad que tampoco es necesario insistir mucho que en los últimos años, o incluso decenios, entró en una situación de estancamiento desde el punto de vista de su desarrollo, estancamiento que en parte, efectivamente, tiene que ver con las comunicaciones, con su entorno y con el resto del Estado y de Portugal existentes en este momento.

Esta demanda que plantea el Bloque Nacionalista Galego, una vez más en este Congreso, yo creo que es sensata y es compartida, además, cuando menos en teoría, por todas las fuerzas políticas y sociales de la ciudad. Lo que razonablemente deberíamos aprobar hoy es demandar al Gobierno la construcción de esta autovía para poner en consonancia sobre todo las sucesivas declaraciones y promesas de altos cargos políticos del Grupo Popular con la realidad. Es decir, que las palabras dejen de ser palabras, la promesas dejen de ser promesas y se conviertan en actuaciones prácticas. Porque de esta conexión, en lo que se refiere a promesas de construcción, los ciudadanos de Pontevedra somos ampliamente conocedores. Por poner una fecha, desde el año 1993 se viene afirmando que tal conexión por autovía se hará. No es probablemente el momento ni el lugar de entrar en detalle y reparar todas las manifestaciones realizadas sobre este tema por quienes tienen poder y responsabilidad de ejecutar esta obra, pero no quisiera dejar de referirme a algunas de las manifestaciones realizadas últimamente por cargos políticos del Grupo Popular, entre ellas las realizadas incluso por el ministro señor Rajoy, en diciembre de 1998, en que se comprometía a gestionar de inmediato la conexión de Pontevedra con la A-52. Y, podemos referirnos también a acuerdos plenarios del Ayuntamiento de Pontevedra de enero de 1999 demandando una solución de este estilo, siendo, por cierto, en aquel momento alcalde un miembro del Grupo Popular, o incluso declaraciones del señor presidente de la Diputación en abril de 1999, en el sentido de que ese enlace de Pontevedra con la A-52 se hará pese a quien pese, pese a lo que diga el Ministerio de Fomento, por citar algunas de estas declaraciones.

¿Qué expresan estas declaraciones? Expresan muchas cuestiones en las que no voy a entrar, pero cuando menos sí que expresan que esta conexión que demandamos es necesaria para la adecuada conexión y por tanto para el desarrollo, como decía, de la ciudad de Pontevedra y su entorno y de la comarca del Salnés. Por tanto, a nosotros nos parece que es necesario para actuar con coherencia, y yo en ese sentido sí que hago un llamamiento al Grupo Popular, dejar de seguir dándole vueltas a este tema o seguir anunciando estudios que nunca se concretan. Para actuar en coherencia, por tanto, yo creo que deberían votar favorablemente esta proposición no de ley.

El pasado 9 de diciembre de 1998, como saben, se discutió en esta Comisión una propuesta semejante, también de nuestro grupo político, en este mismo sentido. En aquel momento el señor portavoz del Grupo Popular argumentaba para votarla en contra, no que no fuese necesaria —y esto quiero dejarlo claro—, sino que Fomento simplemente no contemplaba su construcción. Y también decía el señor ilustre portavoz en aquel momento, que la Xunta de Galicia tenía encargado un estudio sobre este tema para ver cuál era la solución más adecuada para conectar la ciudad con la

autovía A-52, que sería conocido en el verano de este año 1999, y que por ese motivo hasta entonces, hasta conocer ese estudio, el Grupo Popular votaría negativamente. Es verdad que, como es conocido por todas SS.SS., el verano ha pasado, el invierno ha llegado, y yo creo que a estas alturas ya el Grupo Popular tendrá tomada una decisión favorable a esta proposición no de ley.

Concluyo, señor presidente, diciendo que la conexión por autovía de Pontevedra con la A-52 es necesaria y es posible si existe la necesaria voluntad política. No voy a entrar ahora a comentar el sinnúmero de iniciativas que en esta Comisión se tratan de conexiones semejantes o de actuaciones de este estilo que se están realizando en otras latitudes geográficas. Ahora mismo acaba de intervenir una ilustre portavoz del Grupo Popular hablándonos de los miles de millones que en este momento el Gobierno está destinando a la mejora de las comunicaciones en la Comunidad Autónoma de Asturias, de lo cual naturalmente nos alegramos. Por tanto, lo que estamos pidiendo a mí me parece que no se sale fuera de lo que es una actuación en otras latitudes geográficas por parte del Ministerio de Fomento y del Gobierno central. Nosotros creemos que hoy el Grupo Popular tiene una inmejorable ocasión de demostrar, como decía antes, más allá de las palabras, y de las promesas, que tiene voluntad de que se lleve a cabo esta conexión, insisto, votando favorablemente esta proposición no de ley.

Yo quiero decirle, con toda cordialidad, que lo que a mí me parece que no tendría sentido por parte del Grupo Popular es votar en contra de esta proposición no de ley y empezar mañana, o pasado mañana, o dentro de quince días, una nueva ronda de declaraciones o de nuevas promesas en el sentido de que se va a propiciar la construcción de esta autovía, porque, también lo digo con toda cordialidad, sería una falta de respeto para los ciudadanos.

Y concluyo, señor presidente, diciendo que simplemente la proposición no de ley que presentamos dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir, dentro del Plan de carreteras, la construcción de una nueva vía de comunicación, autovía de enlace entre la ciudad de Pontevedra y la A-52, autovía Rías Baixas.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a esta iniciativa, por tanto entramos en el turno de fijación de posiciones de los grupos. ¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Varela.

La señora **VARELA VÁZQUEZ**: Señorías, se puede afirmar con rotundidad que sin unas buenas comunicaciones el desarrollo económico no es posible, y esto es lo que ocurre a Pontevedra. Es imposible que esta ciudad y su área de influencia despegue económicamente, porque dispone de unas comunicaciones inadecuadas, insuficientes, y esto está repercutiendo en la continua crisis en la que está inmersa y en su casi me atrevería a decir yo insalvable recuperación económica.

Este tema no es nuevo, y todos sabemos, señorías, que Pontevedra se conecta con la A-52 mediante la carretera nacional 550, cuya densidad de tráfico y trazado no permi-

ten considerarla como la opción más adecuada, y también a través de la autovía A-9, que, por cierto, no está libre de peaje, como otros tramos de autopistas en otras comunidades autónomas, ni parece que tenga la más remota posibilidad de estarlo hasta dentro de muchísimos años. Y todos sabemos, señorías, que este peaje y que esta carretera nacional están actuando de agravio comparativo y están conduciendo a Pontevedra a una pérdida de capacidad competitiva respecto a la ciudad de Vigo, por ejemplo, ya que, a la hora de establecer cualquier empresa, esta mala comunicación supone una clara desventaja comparativa.

Es cierto que cuando se decidió por parte del Gobierno el trazado y la posterior construcción de las autovías de comunicación de Galicia con la meseta se planteó establecer una red básica, con el norte hasta A Coruña y con el sur hasta Vigo. Pero el tiempo transcurrido nos ha hecho comprobar que esta red es insuficiente por dos causas, primero, porque condena a las comarcas de Pontevedra y Arosa a quedar fuera del circuito básico de comunicaciones, y, segundo, porque concentra el tráfico de todo el sur de Galicia en la ciudad de Vigo. Y de esta carencia ya se han dado cuenta hasta los responsables del Gobierno de Galicia, que prometen continuamente la construcción de un enlace de Pontevedra por autovía con la A-52, con anuncios de posibles e imaginarios itinerarios; pero que desgraciadamente no llevan a la práctica ni tan siquiera en su estudio previo.

Y por supuesto no me puedo resistir a recordar a SS.SS. lo que han significado estos largos años de promesas incumplidas. Y así, nos encontramos con que el 19 de marzo de 1996 el Gobierno de Xunta de Galicia respondía en el Parlamento, a instancias del Grupo Socialista, que la posible alternativa viaria de comunicación ente Pontevedra y Arosa con la autovía A-52 se decidiría definitivamente en función de un estudio denominado: Planeamiento de las comunicaciones entre Pontevedra y Arosa con el centro de Galicia y la meseta; estudio que, según los responsables políticos, fue contratado por la Consellería en julio de 1995 y que en un plazo de diez meses estaría terminado, siendo la fecha prevista para conocerlo el día 4 de mayo de 1996. Posteriormente, según declaraciones de los responsables de la Consellería, se encargó otro estudio técnico, de carácter complementario, que observará alternativas de trazado, capacidad y características de la vía. Hay que señalar que el Grupo Parlamentario Socialista solicitó en su día formalmente a la Consellería de Política Territorial de la Xunta una copia de los estudios realizados sobre esta cuestión, y al día de hoy no hemos recibido ninguna respuesta.

Mientras tanto, la Xunta de Galicia desde 1992 se ha referido a múltiples posibilidades de alternativas de trazado. Y así, en 1993, el Partido Popular cerró un mitin en Pontevedra con el señor Cuiña prometiendo el enlace, que entonces se aseguraba que iría por la zona Ponte-Caldelas, para desembocar en las cercanías de A Caniza por la comarcal 531. En la segunda opción se consideró la posibilidad de convertir en autovía la Nacional-541, Pontevedra-Ourense. En la tercera opción de abril de 1997, el señor Cuiña Crespo presenta en la Diputación Provincial el estudio de las comunicaciones de Pontevedra con la A-52 y apuesta por el itinerario Pontevedra-Carballiño-Cea, que conectaría con la futura autopista Santiago-Ourense hasta la A-52. Y en la cuarta opción Fomento propugna en res-

puestas parlamentarias el que Pontevedra enlace con la A-52 siguiendo la N-550 a Porriño, o abonando peaje, por la A-9 hasta conectar con el Alto de Puxeiros, en Vigo, que es lo que existe en la actualidad.

La realidad, señorías, es que desde hace más de siete años sólo se habla de alternativas, posibilidades, estudios y promesas. Incluso, el día 9 de diciembre de 1998 el señor Rivas Fontán manifestó en esta Comisión que la Xunta de Galicia tenía encargado otro estudio sobre la problemática que planteaba este enlace y que, como se había anunciado en el Parlamento de Galicia el día 2 de diciembre, sería conocido en el verano de 1999. Sus señorías deben saber que este último estudio que se iba a conocer en el verano de 1999 está en paradero desconocido, por lo menos para el grupo parlamentario al cual represento. Y mientras tanto Pontevedra sigue sumida en una depresión económica, y ya que no está bien comunicada, y considerando que unas buenas vías de comunicación son fundamentales para el desarrollo de toda una zona de Pontevedra, mi grupo va a votar favorablemente esta proposición no de ley que se debate en esta Comisión, y además solicita del Grupo Parlamentario Popular que se deje de zarandajas y que la vote también favorablemente, a fin de no continuar con la indefinición, con las contradicciones y con tantas promesas incumplidas, que lo único que hacen es mantener en una intolerable incertidumbre importantes intereses económicos, comerciales, industriales y sociales de las áreas urbanas de Pontevedra y Arosa.

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

El señor **RIVAS FONTÁN**: Con la mayor brevedad y también con una nota de ironía, si es permisible la intervención en este sentido, quiero decir que este es un asunto entre pontevedreses, por lo que parece verse. Yo pertenezco a la generación de gallegos que, como muy bien sentenciaba don Ramón del Valle Inclán (el gallego más universal, dicho sea de paso), tenemos que acabar con esa triste canción de la cocinera llorona y pedir cuando tenemos que pedir y reclamar cuando tenemos que reclamar. Todos sabemos pedir, todos sabemos reclamar, no le niego esta facultad a ninguno de mis compañeros, ni mucho menos a los grupos que representan. Pero cuando se trata de una obra de trascendencia, y sobre todo de una trascendencia social y económica muy importante, tenemos que movernos en el marco del Estado de derecho, porque no es igual hacer una manifestación parlamentaria que construir una autovía. No hemos de olvidar que mi compañero de circunscripción, el señor Vázquez, habla de construir una autovía, nada menos. Yo no sé qué datos ha aportado sobre la mesa para afirmar que es necesaria la autovía. Yo no digo que no sea necesaria una carretera. Se han puesto sobre la mesa datos respecto a afirmaciones de altos cargos de la Administración española, de la Administración gallega y también (dicho sea de paso, por el cariño con que me trataron de ilustre interviniente), hace aproximadamente un año, creo que fue el 9 de diciembre del año pasado, las que yo he hecho en esta Comisión, y que además hoy las afirmo. Y como veo que tienen poca información, yo les daré algu-

na más para que vean que lo que yo afirmé en su día hoy lo ratifico y además lo ilustraré con algún dato.

Yo creo que debemos ver con objetividad el problema. Es evidente, y nadie puede discutirlo, que a través de las comunicaciones se han descubierto incluso mundos. Por tal motivo, sería absurdo no reclamar una buena comunicación entre cualquier punto de España y otro punto de España u otro punto de Europa u otro punto del mundo, sean por tierra, mar o aire. Afirmación genérica: estamos de acuerdo en que hay que reclamar. Pero, siguiendo por la vía de los hechos, podríamos reclamar también, por qué no, una buena comunicación entre Pontevedra y Lalín, entre Pontevedra y Sanxenxo, entre Pontevedra y Bueu, entre Pontevedra y Cangas, entre Pontevedra y Bora. Dicho sea de paso, el ilustre alcalde de mi querido ayuntamiento, precisamente sobre esta vía que se iba a poner en ejecución hace muy pocos días que en el Ayuntamiento de Pontevedra ha negado la realidad de esta vía, no hablo más que de hace ocho días por tanto es una vía que no se va a acometer.

Yo quiero decirle con respeto y afecto a mi compañero Guillermo que no es demasiado válido el juego de decir que hay que hacer carreteras y, cuando se está haciendo, pongo por ejemplo, la circunvalación de Vigo, poner todas las dificultades, y él lo sabe. O cuando se están haciendo en Pontevedra y luego se ponen las dificultades. Porque de política todos sabemos, todos sabemos hacer el juego del poder y de la oposición. Y, desgraciadamente para los que estamos representando al Gobierno, nos es mucho más difícil hacer juego cuando tienes que responder con la realidad de la ley, de los hechos y sobre todo de las pesetas.

Hecho este preámbulo, que no quiero que se tome más que a título de inventario, quiero decirle que no es cierto que Pontevedra no esté conectada. Cualquier veraneante (y digo veraneante porque son los que nos visitan más en época de verano) que haya ido a Pontevedra este pasado verano ha tenido una conexión de Madrid a Pontevedra totalmente por autopista, autovía, autopista. Yo creo que se equivocó el señor Vázquez, porque yo cuando vengo a Madrid o vuelvo a mi casa ya lo hago por autopista. Y le voy a dar un dato. Es cierto que hay un tramo de peaje que pagamos todos los que viajamos por la N-6 hacia el noroeste de España, que es hasta pasar Guadarrama, 100 kilómetros de autopista, y que luego pagamos 20 kilómetros de autopista, que es el tramo que hay entre Vigo y Pontevedra; es decir, que en 600 kilómetros pagamos de autopista un porcentaje del 2,5 por ciento, y que en total de kilómetros, en este momento, de ir por las viejas conducciones o por una nueva que se hiciera, no habría una diferencia superior a los 10 o 15 kilómetros entre los puntos que citamos, digamos Pontevedra y digamos Madrid.

El plantear una conexión distinta a la existente ya por autopista y por autovía requiere una fortísima inversión, a la que luego me referiré. Pero, en todo caso, en la proposición, siempre legítima desde el punto de vista del Bloque Nacionalista Gallego y soportada por el Partido Socialista, habría que decir por dónde, porque este es el tema. Y aquí es donde entramos precisamente en las dificultades.

Quizá, en primer lugar habría que justificar la necesidad de un autovía, porque si comprobamos el número de vehículos que están utilizando esta ruta teórica entre Pontevedra y Madrid, o entre Pontevedra y Orense, que es el

tema que aquí podemos determinar, habría que ver si esto es comparable con otros puntos de España para los que, en esta misma sesión se están planteando conexiones, y yo estoy por asegurar que conozco un punto y otro y desde luego sí que conozco puntos supercongestionados en este momento, y no es el caso que nos apunta en Pontevedra.

Para terminar, solamente quiero decir que, donde que el año pasado se planteó este asunto en esta misma Comisión ha habido novedades importantes. La primera de ellas es que, mientras que en el año 1998 no estaba terminado el tramo Rande-Puxeiros, hoy sí está terminado y nos permite conectar perfectamente en dirección a Pontevedra sin abandonar una vía de primera calidad, como es la autovía y la autopista, aun con los defectos que todos conocemos en el tramo de Mos.

Por otra parte, sí es cierto que en la dirección de Pontevedra a Madrid hay un importante nudo en unas deficientísimas condiciones, pero saben también mis compañeros de circunscripción que este enlace, que es concretamente en el Alto del Rebullón, es decir, Puxeiros, va a ser resuelto cuando continúe la autopista A-9 en dirección a Portugal. Está prevista la conexión precisamente con la A-52 a la altura de Porriño. Es verdad que la situación actual es mala, pero también yo le adelanto, porque quizá no tengan esta información, que en el último Consejo de Ministros, celebrado la pasada semana, se ha autorizado la ejecución del proyecto del tramo de enlace entre Rebullón-frontera portuguesa de la autopista del Atlántico en Pontevedra.

También es cierto que en el próximo mes de enero, porque ésta es la única vía por la que podemos transitar los que circulamos en esta dirección, se va a aplicar una rebaja (aún sin determinar exactamente los tramos), en conjunto, del 20 por ciento en el tramo de la autopista entre Vigo y Pontevedra. Como digo, la ciudad de Pontevedra y su entorno está conectada, no se puede decir que no esté conectada. ¿Que se aspira a otras conexiones? De acuerdo, pero la conexión es doble. La A-52, la A-9 y la actual y vieja carretera de Orense, la N-550.

En cuanto a la planificación de una autovía de enlace, y esto lo digo en nombre de mi grupo, directamente de Pontevedra con la A-52, no está prevista (y así me lo comunica la Dirección General de Carreteras, que es la información oficial que tenemos y de la que podemos disponer), toda vez que, como queda dicho, la ciudad de Pontevedra está conectada a una red de alta capacidad y a una red de capacidad media. Por tal motivo, el plantear la construcción de una autovía (insisto, de una autovía) sería una dotación de una infraestructura muy superior a la que demanda su tráfico, insisto, según la Dirección General de Carreteras.

Y respecto, y termino, a una afirmación que gratuitamente se ha hecho de que en los proyectos de la Administración pública evidentemente no está, sí hay un estudio por parte de la Administración autonómica, de la Xunta de Galicia; como dije en diciembre de 1998 se está realizando un estudio. Es cierto, se ha hecho el estudio y está terminado, y además le voy a dar un dato para que lo confirme, y creo que es el dato más importante. La previsión de unir Pontevedra con la A-52 según lo que nosotros, los de la localidad, conocemos por el estudio, ya terminado, que ha hecho la Xunta de Galicia, y que es a través de Carvalliño, que supondría la unión también con el interior de Galicia,

nada menos tendría un costo de 36.000 millones de pesetas. Exactamente esto es lo expuesto en el estudio que tiene terminado la Xunta de Galicia, y espero que que este dato nuevo, no sorprenda a mis compañeros de circunscripción por lo fantástico en cuanto a cifras. Por tal motivo, señor presidente, no hay más datos que aportar. Lo que hay es lo que hay, y la realidad es ésta y no otra.

Por tal motivo, y en este momento, mientras aquí no se aporten otros datos la posición del Grupo Popular no puede ser más que la de oponerse a esta proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA CALIFICACIÓN COMO SERVICIO PÚBLICO Y DISTRITO DE TARIFICACIÓN ÚNICO DEL CORRESPONDIENTE SERVICIO TELEFÓNICO EN LAS ILLES BALEARS. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001742.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 8, vamos a alterar el orden del debate y pasamos al punto 12, porque así lo han solicitado los grupos parlamentarios.

El punto 12 es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la calificación como servicio público y distrito de tarificación único del correspondiente servicio telefónico en las Islas Baleares. Para su defensa, tiene la palabra doña Teresa Riera.

La señora **RIERA MADURELL**: Señorías, cuando se trata de cohesionar un territorio, y este es el caso de las Islas Baleares, es absolutamente imprescindible avanzar en dos líneas, la de mejorar los transportes y la de potenciar las comunicaciones. En el caso de las Islas Baleares, si lo que se pretende es cohesionar el conjunto de islas entre sí y con la península, el ámbito de actuación obviamente se reduce a garantizar un buen transporte aéreo y marítimo y a potenciar, desarrollar, hacer asequible en precio y poner las telecomunicaciones al alcance de todo el mundo.

Con esta proposición no de ley el Grupo Socialista pretende dar un paso hacia adelante en la cohesión del territorio a través de la segunda de las líneas antes apuntadas, la de las telecomunicaciones. Para ello, señorías, pedimos al Gobierno que, por las razones de cohesión territorial antes expuestas y en el marco de la Ley general de telecomunicaciones, establezca como obligación de servicio público la consideración de las Islas Baleares como distrito de tarificación único, dentro de los principios de calidad, accesibilidad y máxima asequibilidad que fija la propia ley. Porque, señorías, con la liberalización de las telecomunicaciones en la Unión Europea y en España, mercados pequeños y además fragmentados, como es el caso de las Islas Baleares, pueden ser poco atractivos a la libre competencia. En estos casos, para poder garantizar el servicio en condiciones de máxima asequibilidad, calidad y mejor precio, tal como entiende la Ley general de telecomunicaciones, los poderes públicos deben intervenir, y para ello la propia Ley general de telecomunicaciones prevé la declaración de obligación de servicio público.

También en aras de la cohesión territorial, es absolutamente necesario que Telefónica reconsidere ciertos parámetros que en la actualidad le sirven de base para imponer

sus tarifas. Es inexplicable, por ejemplo, señorías, que una isla como Mallorca esté dividida en siete distritos telefónicos de tarificación. Esta división del territorio encarece de una manera notable el servicio y no obedece a ningún criterio racional, sino que se trata de una cuestión estrictamente mercantilista por parte de la compañía. Ello además supone un agravio para aquellos municipios de las islas que, situados a muy poca distancia unos de otros y con relaciones económicas y de movilidad muy acusadas, pertenecen a distritos telefónicos distintos. Pueden imaginar, señorías, que este hecho genera también distorsiones importantes en la actividad económica además de en la cohesión territorial y social, puesto que establece barreras tarifarias en las comunicaciones entre territorios integrados económica y socialmente. También puede obstaculizar el proceso de dinamización empresarial, especialmente de las pequeñas y medianas empresas, y la implantación de actividades de investigación y desarrollo que permitan a su vez nuevas inversiones, puesto que en el momento de elegir el emplazamiento de una nueva actividad económica es esencial considerar los precios del servicio o de un servicio tan imprescindible en una sociedad moderna como es el servicio telefónico. Señorías, la división del territorio de las Islas Baleares en distritos telefónicos de tarificación no ha cambiado desde hace muchos años. No se ha adaptado ni a los cambios tecnológicos sufridos por la red telefónica, ni a la redistribución de la población, ni mucho menos a las necesidades socioeconómicas de la sociedad. Nos enfrentamos, señorías, a una situación de obsolescencia que se debe resolver si queremos que de verdad el proceso de liberalización de las telecomunicaciones avance en la dirección, que creemos razonable, de mejora de la calidad, de menos precio para el usuario y de fomento del empleo. Incluso la aparición de operadores de telefonía con licencias válidas para ámbitos territoriales más allá de nuestras fronteras, plantea una pluralidad de ofertas de servicio en competencia, que no se adapta a la estructura de tarificación de Telefónica y que impide, tanto a Telefónica como al resto de los operadores, establecer unos cauces adecuados de competencia que se puedan aprovechar. Por tanto, señorías, es muy importante ir dando pasos hacia la racionalización de la estructura territorial de la tarificación telefónica, que permitan mayor calidad, accesibilidad y asequibilidad.

La propia Ley de telecomunicaciones explicita que en la determinación de estos conceptos, en la determinación de servicio y de precio asequibles, se tomará en consideración especialmente el hecho insular. En esta Comisión se han aprobado iniciativas que representan pasos significativos para otras islas. Aprovechando esta proposición no de ley que presentamos hoy el Grupo Socialista, podemos dar un gran paso en beneficio de todos los ciudadanos y ciudadanas de las Islas Baleares. Sabemos que son muchos los intereses que están en juego, pero en un servicio tan esencial como el de la telefonía debe primar el interés general.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra en su representación el señor Pons.

El señor **PONS FRANCO**: Si bien es oportuno avanzar en la reestructuración tarifaria, y así se está haciendo de hecho, dicho avance debe seguir, un proceso paulatino, que tenga en cuenta la evolución de la red y por ende la de sus costes asociados.

La primera directiva de oferta de red abierta, lo que en siglas es ONP, aplicada a la telefonía vocal, establece el principio de que las tarifas deben estar orientadas a los costes, de forma que las restricciones que se pudieran establecer en los precios por parte de las autoridades nacionales de regulación lo fueran en el exclusivo marco del servicio universal. La otra directiva la 98/10 de la Comunidad Europea, que revisa y sustituye a la anterior, mantiene el requisito general de orientación a costes de las tarifas telefónicas para los operadores dominantes, hasta que la competencia se desarrolle suficientemente como para hacer innecesario este requisito. De acuerdo con dichas consideraciones y la realidad socioeconómica española, y en este caso en concreto la de las Illes Balears en particular, parece adecuado resumir algunos aspectos que se consideran esenciales a la hora de seleccionar una opción determinada de distritos de tarificación telefónica. Primero, debe permitir una orientación de las tarifas a los costes reales de las llamadas. Segundo, debe propiciar una reducción significativa de lo que es el efecto frontera entre un ámbito tarifario y sus colindantes. Tercero, debe facilitar la adaptación de los distritos de tarificación mediante los reajustes correspondientes, o sea, la reestructuración de distritos para alcanzar un número mínimo de abonados, consideración de las relaciones económicas y sociales entre los municipios y de las singularidades geográficas, etcétera. Cuarto, debe estar en línea con la tendencia de los principales países de nuestro entorno económico, y a este respecto conviene resaltar que en los países de la Unión Europea con extensión geográfica similar a la de España se producen efectos frontera muy análogos a los de este país. Y por último, debe respetar, como no puede ser de otra manera, el equilibrio económico-financiero del operador o de los operadores. Por lo tanto, si bien se debe seguir avanzando hacia una estructura cada vez más racional de los distritos de tarificación y de las propias tarifas, la evolución hacia ese objetivo, que ya se ha iniciado, debe efectuarse de forma progresiva y sin perder de vista las condiciones del sector en cada momento, evitando provocar fuertes convulsiones, que producirían desajustes de todo tipo.

Conviene tener en cuenta a la hora de seleccionar la opción determinada, el papel que juegan las tarifas como elementos reguladores de la demanda. Un cambio radical en la estructura tarifaria podría generar superávit y déficit de infraestructuras respecto a la planta actualmente instalada. Y, por lo tanto, cualquier modificación debe ser analizada de forma exhaustiva, evaluando el impacto que originará en sus distintos aspectos: numeración, tarifas resultantes, tiempo necesario para su implantación, inversiones necesarias en la planta telefónica, etc. Por ello, dichos cambios no puede ser analizados ni acometidos de espaldas y sin contar con el operador de los servicios desde un análisis muy exhaustivo de la situación concreta que se quiera realizar.

Por último, es necesario resaltar también que la creciente introducción de la competencia está provocando, de hecho, constantes innovaciones, que en aspectos como la tarifica-

ción por segundos, los descuentos selectivos, los horarios de aplicación de las tarifas y sus cuantías ya ha empezado a dar sus frutos. Y en este sentido hay que recordar que la relación entre el precio de la llamada provincial y el de la metropolitana se ha venido reduciendo de forma significativa en los últimos años. Mientras que en el año 1990 el precio de una llamada provincial era más de veinte veces superior al de una metropolitana, en la actualidad el precio de la llamada provincial está en torno a cuatro veces el de la llamada metropolitana. El establecimiento a partir de agosto del año que viene, de agosto del 2000, de una regulación de precios más flexible, permitirá avanzar en esa reestructuración tarifaria, sin perjuicio de contemplar las singularidades de las provincias insulares.

El distrito tarifario único para Baleares, tal como se contempla en la proposición, implicaría que todas las llamadas que actualmente se tarifican como provinciales pasarían a tarificarse como metropolitanas, lo que supondría una notable pérdida de ingresos para el operador, que habría que cuantificar para ver la incidencia en su equilibrio económico-financiero. Y supondría además un agravio comparativo para el resto de las provincias españolas. Por lo tanto, la consideración de las Illes Balears como distrito único, además de implicar barreras de entrada para nuevos competidores, distorsiona el juego de la competencia en proceso implantación, se elimina lo que es llamada provincial y es contrario al principio de orientación de las tarifas a los costes, no pudiendo efectuarse sino un incremento significativo de las tarifas metropolitanas para neutralizar la pérdida de ingresos que esta medida supondría. Así y todo, este portavoz ha intentado con anterioridad a este debate establecer y negociar una enmienda transaccional con la portavoz del Grupo Socialista que recogiera el espíritu de las proposiciones no de ley que ya se han aprobado en esta Cámara, como la que afecta a la Comunidad de Madrid o a la Comunidad Autónoma de las Islas Canarias, para dejar la puerta abierta para que el Gobierno pueda estudiar, a través de estos análisis rigurosos, la posibilidad de esta reestructuración tarifaria, porque en algunos casos sí es cierto que son susceptibles de ciertas modificaciones, pero siempre desde un análisis riguroso y concreto del tema. Por parte de la portavoz socialista no sé por qué motivo no se ha querido transaccionar con el espíritu de esas mociones que ya se aprobaron, tanto la que afecta a la Comunidad Autónoma de Canarias como a la Comunidad Autónoma de Madrid, por el que se instaba al Gobierno para que se pudiera estudiar la posibilidad de reajustar esos distritos telefónicos.

A partir de aquí, nosotros, tal como está redactada esta proposición no de ley, en un sentido estricto, no podemos aceptarla de ninguna manera por todos los argumentos que ha aportado este portavoz. Y, por lo tanto, votaremos en contra, siempre y cuando no se acepte este texto transaccional que nosotros habíamos propuesto, para incorporar el mismo espíritu que se había aprobado ya para las comunidades autónomas tanto de Madrid como de Canarias.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Riera tiene la palabra para manifestar si acepta o no acepta la enmienda transaccional que le ofrece el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **RIERA MADURELL**: Señorías, nosotros creemos que hay que instar al Gobierno a hacer cosas, no a que se las piense. Lo que estamos pidiendo es un compromiso, porque, si sólo pedimos que se haga lo posible, con decir después que no ha sido posible ya hemos terminado y no sirve absolutamente para nada. Justamente, porque conocemos y hemos seguido muy de cerca la experiencia canaria, no podemos aceptar la enmienda; después de la aprobación de una enmienda muy parecida, para la comunidad canaria, no se ha hecho absolutamente nada para darle cumplimiento, como proponemos en esta proposición no de ley. Además, señor presidente, me gustaría decirle al señor portavoz que no nos parece coherente defender algo y lo contrario al mismo tiempo. Decir que hay que tender a la unificación de distritos, como el portavoz ha manifestado, y, sin embargo, añadir que van a votar en contra de nuestra propuesta, cuando justamente estamos pidiendo eso, no nos parece que tenga demasiado sentido hacerlo.

Nada más, señor presidente, simplemente deseo reiterar que es urgente que la división del territorio de las Islas Baleares en distritos telefónicos de tarificación se adapte a los cambios tecnológicos sufridos por la red, a la redistribución de la población, a las necesidades socioeconómicas de la sociedad y sobre todo a la legislación vigente, puesto que tal como está actualmente va clarísimamente en contra de la cohesión territorial, principio especialmente contemplado en la Ley general de las telecomunicaciones con relación a las islas, porque establece barreras tarifarias entre territorios integrados social y económicamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pons.

El señor **PONS FRANCO**: Únicamente precisaré un matiz. Cuando dice lo del acuerdo de la Comunidad Autónoma de Canarias, yo quiero recordarle a la señora portavoz del Grupo Socialista que es un acuerdo que se tomó en el Pleno de esta Cámara a finales de septiembre de este año; por lo tanto, el seguimiento que se puede hacer de una proposición no de ley que se aprobó en Pleno a final de septiembre, es muy escaso en tampoco tiempo para decir que no se ha hecho nada, porque, como he dicho antes, necesita de un estudio riguroso para ver qué posibilidades hay para avanzar en el tema de la reestructuración tarifaria.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PONER EN MARCHA, DE ACUERDO CON EL GOBIERNO PORTUGUÉS, EL PROCESO PARA LA CONSTRUCCIÓN DE UN PUENTE SOBRE EL RÍO MIÑO ENTRE LOS MUNICIPIOS DE A GARDA Y CAMINHA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001609.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 12, volvemos al punto 9 del orden del día, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso, por la que se insta al Gobierno a poner en marcha, de acuerdo con el Gobierno portugués, el proceso para la construcción de un puente sobre el río Miño, entre los municipios de A Garda y Caminha.

Para la defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra doña Carmela Silva.

La señora **SILVA REGO**: El puente entre La Guardia y Caminha conectaría dos áreas territoriales que irían desde Vigo hasta Viana do Castelo, pasando por Nigrán, Bayona, Oia, Viana, Caminha, con una población en la parte española de aproximadamente 380.000 habitantes. Esta zona, sin mencionar el área de Vigo, tiene una economía predominantemente turística y comercial, que de no construirse ese puente se vería enormemente dañada. Pero vayamos por partes para dejar de manifiesto que todas las razones apuntan a la conveniencia de la construcción de este puente, incluidas las políticas de relación con Portugal. En primer lugar, hay que destacar que durante toda la historia el único enlace fijo entre España y Portugal en el tramo internacional del río Miño era el puente llamado de Eiffel, construido en 1887. Hubo que esperar más de cien años para que se construyera un segundo entre Salvatierra y Monzón, y un tercero, justamente al lado del de Eiffel, para dar paso a la autovía que une Coruña con Lisboa; un cuarto, entre Arbo y Melgaço, y un quinto, actualmente en fase de licitación, aunque demasiado lenta, como ya veremos en la próxima proposición no de ley, entre Tomiño y Vilanova de Cerveira. Debemos estar satisfechos de todo lo conseguido, pero todavía existe una carencia muy importante que debe ser remediada, y que es la unión entre La Guardia y Caminha, justo en la desembocadura del río Miño, que son dos núcleos de población, como ya mencioné, de gran importancia. En segundo lugar, la economía de la zona, turística y comercial, se vería gravemente dañada al no dar acceso directo a todo el mercado portugués, de enorme importancia. Recapacítense sobre la gran demanda que tiene este puente, ya que en menos de tres años de funcionamiento del ferry entre aquellas dos localidades ya lo han usado más de un millón de personas. Es posible asegurar que este puente sería el enlace fijo de mayor intensidad de tráfico en el tramo internacional del Miño, después del de Tuy. En tercer lugar, con relación al nudo de comunicaciones, la construcción de una nueva autopista desde Vigo hasta Bayona, que conecta esta localidad por autovía y autopista con todos los territorios de España y Galicia, no encuentra salida hacia Portugal, obligándose a los viajeros que usen esta ruta a dar un rodeo de más de treinta kilómetros. La ausencia de este puente resta una enorme cantidad de tráfico a esta recién construida autovía y autopista. En cuarto lugar, de no construirse este puente, estas comarcas serían de las poquísimas áreas trasfronterizas en Europa que permanezcan incomunicadas. Y poco se va a entender la idea de Europa en territorios que son tratados de esta forma. En quinto lugar, señalar que La Guardia tiene una flota pesquera de gran importancia que trasciende el ámbito estrictamente local. Este puente con Caminha acercaría este puerto a las áreas comerciales de Portugal.

Hay que señalar además que el coste de este enlace fijo se encuentra dentro de cifras perfectamente asumibles sin ningún esfuerzo por parte del Gobierno de España, ya que su longitud y la profundidad del río así lo permiten. Los ciudadanos de esa zona consideran con razón un agravio comparativo la situación en la que se encuentran, ya que no solamente en el río Miño se construyeron los puentes ante-

riormente citados, sino que en todas las ciudades y pueblos de Galicia y de España se han cubierto las demandas de este tipo de infraestructuras.

Es ésta una zona con una economía muy rural y endeble, con un importante atraso económico, debido entre otras razones a sus deficientes comunicaciones. La emigración de otras épocas, muy conocida por todos los que somos gallegos, se ha visto sustituida ahora por una regresión importantísima de la población, siendo La Guardia uno de los núcleos locales de Galicia donde hay un mayor descenso de la población. Todas estas razones, económicas, sociales, políticas y de comunicaciones, avalan su construcción, incluso, como mencionaba, el propio coste reducido de esta obra, promoviendo, por supuesto, su construcción en un lugar donde no se dañaría en absoluto a las condiciones del entorno.

Y quiero, para finalizar, centrarme en la situación trasfronteriza de esta zona, que forma parte de una importante euroregión, Galicia-norte de Portugal, que tiene inmensas posibilidades de crecimiento y de desarrollo. Y este puente sería, sin lugar a dudas, un medio más para consolidar la relación entre España y Portugal, que repercutiría en los pueblos de ambas márgenes del río. Yo les aseguro que la construcción de este puente supera con mucho un proyecto de interés local o regional; su construcción es de interés nacional.

Si se acepta esta proposición, les aseguro que para todas las localidades de ambas márgenes del río Miño en el tramo de su desembocadura, sería hoy un día feliz y estaríamos tomando una decisión que favorecería sin duda a estas localidades, potenciando su desarrollo social y económico. Y también afirmo que la Alcaldía de La Guardia estaría encantada de que hoy apoyásemos esta proposición no de ley, porque es uno de los temas que están reclamando, porque es del máximo interés, no solamente para La Guardia, sino para todo su entorno, incluido Vigo y su área de influencia.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rivas.

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor presidente, señorías, tan de acuerdo estoy con la diputada Carmela Silva que suscribo lo que ha dicho, porque es necesario un nuevo puente. Como mi grupo ha presentado una enmienda de modificación, que previamente a estas intervenciones hemos comentado y en la que parece que estamos de acuerdo porque es nada más de estilo, y la diputada la asume, votaremos conjuntamente esta petición que unánimemente hacemos desde las riberas del Miño.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Mixto-Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): A la vista de lo que acaba de anunciar el portavoz del Grupo Popular, uno va a salir de la sesión de esta Comisión un

poco más alegre, con mejor ánimo, porque lo que aconteció hasta el momento inducía poco al optimismo. En todo caso, a la vista de que efectivamente se va a aprobar el contenido sustancial de esta proposición no de ley del Grupo Socialista, a nosotros nos queda poco que decir. Efectivamente, reiteramos que dentro de un plan global estaría bien construir este nuevo puente entre A Guarda y Caminha que permita seguir estableciendo unas comunicaciones fluidas entre Galicia y Portugal, de manera que se venza no sólo la barrera física que supone la existencia del río Miño, sino también la barrera mental y el vivir de espaldas, que durante muchos años, por cierto fue incluso fomentado desde los gobiernos de uno y otro lado de la raya. Hoy se va avanzando en este camino, se van superando esas barreras con la construcción de nuevos puentes, a los que ya hizo referencia la señora proponente; además curiosamente van sustituyendo esas fortalezas que existen a ambos lados del Miño por estas nuevas vías de comunicación, convirtiéndolas, por cierto, en un atractivo turístico y no en un motivo de encontronazo entre unos y otros habitantes de ambas zonas, como decía, de la raya. Por lo tanto, nosotros creemos que efectivamente ese puente es necesario, que en este momento se está haciendo la comunicación entre A Guarda y Caminha a través de un ferry, que para que funcione, por cierto, SS.SS. deben saber que es necesario dragar constantemente el tramo final del río Miño, con las repercusiones medioambientales que esto está ocasionando y que todos ustedes conocen. Y, por lo tanto, no nos queda más que alegrarnos de que se impulse desde este Congreso la construcción de un nuevo puente que comunique estas dos localidades tan interdependientes desde el punto de vista económico.

Y, con eso, no nos queda más que anunciar que nosotros votaremos favorablemente a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Aunque se ha dicho en las intervenciones, formalmente tengo que darle la palabra a la señora Silva para que nos diga si acepta o no la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **SILVA REGO**: El Grupo Parlamentario Socialista acepta la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que viene a incidir en la importancia y necesidad de la construcción de este puente entre Caminha y La Guardia. Y solamente quiero volver a ratificar que hoy es un día feliz para toda esta zona, y que los ciudadanos de La Guardia hoy habrán superado el sentimiento de abandono que venían haciéndonos llegar reiteradamente.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A AGILIZAR LOS TRÁMITES ADMINISTRATIVOS Y EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL RÍO MIÑO ENTRE GOIÁN-TOMIÑO (ESPAÑA) Y VILANOVA DE CERVEIRA (PORTUGAL). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001610.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 9, pasamos al punto 10, otro puente. Es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso por la que

se insta al Gobierno a agilizar los trámites administrativos del proceso de construcción del puente sobre el río Miño, entre Goián-Tomiño (España) y Vilanova de Cerveira (Portugal).

Para su defensa, tiene la palabra doña Carmela Silva.

La señora **SILVA REGO**: Creo que hoy es un día de enhorabuena para el río Miño y para los habitantes de ambas márgenes del río.

Esta proposición no de ley, que presentamos a principios de 1999, tengo que reconocer que hoy está superada, porque lo que aquí solicitábamos de agilizar los trámites administrativos ciertamente ya se ha conseguido. Pero no quiero perder esta oportunidad para plantear la necesidad de que se agilice su construcción.

Después de la exposición anterior, no necesito incidir en la importancia que la comunicación entre el norte de Portugal y Galicia tiene para los ciudadanos de ambas márgenes del río. Yo considero que ha sido muy acertada la decisión de la construcción de este puente y por eso hemos presentado esta proposición, para que su construcción y puesta en funcionamiento se realice lo antes posible. En la zona existía una gran preocupación ante el visible retraso, ya que el inicio de la construcción de este puente se iba retrasando debido a que los trámites administrativos iniciales se realizaron con una exasperante lentitud. En el artículo 5 del convenio para la construcción del puente internacional sobre el río Miño, entre las localidades de Tomiño-Goián y Vila Nova de Cerveira en Portugal, que se publicó en el BOE de noviembre de 1998, se indicaba que se constituiría una comisión técnica hispano-portuguesa que se fijaría mediante canje de notas. Al mes siguiente, en diciembre del mismo año, escasamente un mes después del inicio, la parte portuguesa ya había cumplido con su cometido y había establecido la delegación portuguesa en la citada comisión técnica mixta. Sin embargo, la delegación española en dicha comisión no fue nominada hasta tres meses después, sin que se entendiese la razón de este retraso. Pero los retrasos no se acabaron ahí, ya que la primera reunión de esta comisión no se celebró hasta meses después, y ello a pesar de la manifiesta urgencia expresada por las autoridades portuguesas. Y de ahí nacía nuestra preocupación, porque la urgencia de la necesidad de la construcción no se estaba viendo refrendada en la agilidad de los trámites. Y de aquí la razón de esta iniciativa, que intenta seguir siendo una llamada de atención contra la lentitud.

Estamos finalizando diciembre de 1999 y está planteado, se dice, se comenta, parece ser, que en el plazo de 15 días se sacará a concurso público la obra, planteándose que se iniciará, si todo va bien, si no surgen problemas, la construcción del puente en 2001. Por eso, aunque como mencionaba al principio esta proposición no de ley pudiese estar superada porque los trámites administrativos sí que se han cumplido, creo acertado instar a que se agilicen los trámites de su construcción y de su puesta en funcionamiento.

Decía el señor Rivas en una intervención anterior que los gallegos a veces tenemos demasiada ansia por llorar. Yo creo que no es ansia por llorar, sino denunciar la situación de abandono en que muchas veces nos encontramos. Y esa denuncia, lógicamente, tiene que convertirse en reclamar proyectos y su desarrollo de forma ágil, con la finalidad de

recuperar el tiempo perdido, porque esta es nuestra responsabilidad. Estamos ya muy acostumbrados a que se nos prometan proyectos, infraestructuras, compromisos, que luego se van alargando en el tiempo, y de forma continuada, y que finalmente se quedan siempre en declaraciones de intenciones. Y pondríamos como ejemplo el tren Vigo-Oporto, que ocupa páginas y páginas de periódicos en nuestra comunidad y que a fin de cuentas no es nada más que un proyecto en el aire, que ni siquiera sabemos muy bien cuáles son sus características. Por eso me parece que es adecuado reclamar aquí que los compromisos se cumplan y que además se cumplan de forma ágil y en el menor tiempo posible.

El señor **PRESIDENTE**: No ha habido enmiendas presentadas a este punto 10, y por lo tanto pasamos al turno de fijación de posiciones de los grupos. Soliciten la palabra los que deseen intervenir.

En primer lugar, y en representación del Grupo Mixto-Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): La señora Silva ya hizo una adecuada intervención referida al punto que tratamos ahora, para agilizar los trámites del proceso de construcción del puente entre Goián y Tomiño. A nosotros nos queda muy poco que decir. Naturalmente este proyecto está en marcha, todos consideramos necesario que se realice, pero es una evidencia, como dijo la señora Silva, que existe una lentitud en la puesta en marcha de este puente, en la construcción del mismo. Por lo tanto, acelerar los trámites sería algo deseable. Y por ello no está de más que desde este Congreso se demande al Gobierno esa agilización, que seguro, estoy absolutamente seguro, nos dirá el representante del Grupo Popular que efectivamente ya se está en eso. Pero bueno, no está nunca de más que desde el Congreso se estimule al Gobierno. Por lo tanto, nosotros vamos a votar favorablemente este proposición no de ley.

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

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor presidente, señorías, prueba de la voluntad, de la buena voluntad del grupo que represento y que soporta al partido que gobierna en España, el Partido Popular, podría liquidar este asunto brevemente diciéndole que no es competencia del Gobierno central la ejecución de esta obra; por tal motivo, diríjase ustedes a la administración competente, que es la Xunta de Galicia. Pero por cortesía parlamentaria y por el buen estilo que en todo momento han demostrado mis antecesores en el uso de la palabra, les voy a dar otra buena noticia (hoy estamos de buenas noticias). La comisión mixta formada para la construcción del puente sobre el río Miño, que enlazará las localidades de Goián, en el municipio de Tomiño, y Vila Nova de Cerveira, en Portugal, ha determinado que saldrá a licitación pública —y hablo de la comisión— en el transcurso de los próximos 15 días, como así informaron oficialmente ayer. Este órgano de trabajo se reunió en la población portuguesa de Vila Nova de Cerveira hace muy poquitas fechas, como estaba previsto, para fijar y determi-

nar los plazos de construcción. Antonio Lamas, presidente del Instituto de Estradas de Portugal, y Agustín Hernández, director general de Obras Públicas de la Xunta de Galicia actuaron de portavoces, acompañados por los alcaldes de las localidades ribereñas José Luis Fernández Lorenzo y José Manuel Vázquez Carpinteira. El presupuesto para esta obra supera los mil millones, a costear a partes iguales entre el Gobierno portugués y la Xunta de Galicia. Esta obra se propondrá también como parte del Interreg.

Por tal motivo, el asunto está concluido. Lo que ha comentado la diputada, que pedía que se comenzara la construcción, sobre que había oído decir que la construcción se comenzaría en el 2001, posiblemente tenga un trasvase de fechas. Precisamente el inicio de la obra está previsto para el verano de 2000 y la finalización de la obra, a finales de 2001. Creo que es una buena noticia, y yo le rogaría a mi compañera que con el buen estilo parlamentario que la caracteriza, dado que es absolutamente impropio pedir que se agilicen los trámites cuando ya está resuelto el tema, por el buen uso parlamentario y por el entendimiento que siempre mantuvimos y espero que mantendremos en futuras legislaturas, le rogaría que retirara la proposición no de ley, porque la verdad es que carece de sentido. Esta información la puede obtener en el *Faro de Vigo* de hoy.

El señor **PRESIDENTE**: Le damos la palabra a la señora Silva para que nos diga si acepta o no la invitación a la retirada de la iniciativa que le ha formulado el representante del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **SILVA REGO**: Sí, señor presidente. Ciertamente hoy estamos en una comisión con muy buenas noticias. A mí me parece que esta proposición no de ley, lo decía en mi intervención inicial, estaba superada por el hecho de que los trámites administrativos sí que se habían desarrollado, aunque vuelvo a repetir que con mucha lentitud. Los datos que nos ha dado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular espero que sean ciertos, espero que realmente en la primavera de 2000 se inicie la construcción y que en 2001 podamos circular por el puente entre Vila Nova de Cerveira y Goián-Tomiño. Yo estaré muy atenta a que esto sea así. Y si no es así volveré a denunciar en este Parlamento el retraso en los trámites. Pero voy a confiar en que los datos que se plantean en esta Comisión son ciertos, por lo que acepto retirar la proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DEL ENLACE DE CONEXIÓN EN LA A-52 DEL TÉRMINO DE ABEDES CON LA LOCALIDAD DE VERÍN (OURENSE). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001736.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido así felizmente el debate del punto 10, y, perdón por la licencia, jugando a la oca, de puente a puente, pasamos al número siguiente, que es el 11 y el definitivo, es decir, el que cierra este orden del día. Pero como vamos a terminar antes del tiempo previsto, yo pediría a los señores portavoces que si pueden hacer que los miembros de la Comisión estén presentes aquí antes de

las dos, pues antes de las dos tendríamos las votaciones. Si no, una vez concluido el debate del punto 11, esta Presidencia suspendería durante unos minutos la Comisión y esperaríamos a las dos, como está así señalado en el orden del día la hora de las votaciones.

Así que, a la espera de las noticias de los grupos, pasamos mientras tanto a debatir el punto 11, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso, relativa a la ejecución del enlace de conexión en la A-52 del término de Abedes con la localidad de Verín (Ourense).

Para su defensa, tiene la palabra don Julio Álvarez.

El señor **ÁLVAREZ GÓMEZ**: El Grupo Socialista ha presentado esta proposición no de ley básicamente por dos motivos que expondré brevemente. En primer lugar, para aclarar una situación extremadamente confusa y, en segundo lugar, para dar una respuesta constructiva y positiva que permita pensar que en breve plazo de tiempo el problema planteado de la construcción de un enlace en la A-52 a la altura de la localidad de Abedes, en el término municipal de Verín, de la provincia de Ourense, esté realizado.

Voy a tratar de explicarlo, como decía, brevemente. ¿Cuál es la situación confusa? La situación confusa se deriva de que cuando este parlamentario, a raíz de las inquietudes que mostraron los empresarios y comerciantes de Verín, constituyendo una plataforma ciudadana debido al deterioro de la realidad socioeconómica de esta comarca de la provincia de Ourense, se dirigió al Gobierno, se dirigió al Ministerio de Fomento para comprobar si efectivamente las promesas que responsables políticos del Partido Popular, especialmente el alcalde de la localidad de Verín, estaban manifestando en los medios de comunicación se correspondían con la realidad, de esas averiguaciones en el Ministerio de Fomento comprobé que efectivamente el Ministerio de Fomento no tenía conocimiento de la existencia de ningún proyecto en el año 1998-1999, consistente en la construcción del enlace conocido como enlace de Abedes. Por si ello no fuera poco, este parlamentario realizó algunas preguntas al Gobierno para intentar conocer y constatar por escrito cuál era la situación y corroborar esa situación. La respuesta del Gobierno fue que, a su juicio, el enlace en la localidad de Abedes, en la A-52, carecía de las características técnicas o no se daban las circunstancias precisas para que fuese realizable dicho enlace. Pero mientras esto se producía, repito que, una y otra vez, especialmente en la campaña de las elecciones municipales, en el mes de mayo pasado, el alcalde de Verín, el señor Jiménez Morán, no sólo desautoriza las palabras del Gobierno obtenidas por este parlamentario por vía escrita, y no sólo desautoriza las gestiones que este parlamentario hizo personalmente delante de los responsables del Ministerio de Fomento en el propio Ministerio, sino que afirma que el enlace de Abedes es una realidad y que será adjudicado próximamente.

Como saben sus señorías, hacer demagogia en campaña electoral a algunos responsables políticos les resulta demasiado fácil. En esta Cámara espero que el responsable y el portavoz del Grupo Popular sea más riguroso. La respuesta venía a ser que el enlace de Abedes lo haría la Xunta de Galicia, la comunidad autónoma y que por lo tanto era lógico que el Ministerio diera esa respuesta. Como SS. SS.

saben, la competencia en las grandes redes de infraestructura de carretera la tiene el Ministerio de Fomento. La A-52 es una infraestructura competencia del Ministerio de Fomento y el Ministerio de Fomento debiera conocer los proyectos que la comunidad autónoma, si es que los tiene, pretende ejecutar sobre la A-52, aunque sea un enlace, puesto que esa es la competencia, repito, del Ministerio de Fomento.

En todo caso, pasaron los meses, la situación sigue tan confusa como antes, y esto trae consigo muchas dificultades. En primer lugar, para las instituciones provinciales y locales, porque lógicamente no pueden planificar su actividad inversora, ni siquiera su actividad de estímulo a la realización de actividades empresariales en los términos municipales de Verín y Vilardevós especialmente, si no conocen claramente cuáles son los proyectos de futuro. El Ministerio dice una cosa, el alcalde de Verín dice otra y la Xunta de Galicia se calla, ni lo uno ni lo otro, no dice absolutamente nada. Lógicamente, la Diputación Provincial tiene unos planes de obras provinciales, que debe acometer en función de las características básicas que pueda tener la red de alta velocidad en la Comunidad Autónoma de Galicia. La situación y la ubicación de los enlaces en la A-52 son determinantes a la hora de planificar infraestructuras secundarias de comunicación. Pero es que además el propio Ayuntamiento de Vilardevós viene intentando clarificar esta situación delante de la administración autonómica y tampoco lo consigue. Por lo tanto, hay una situación sumamente confusa, derivada de las distintas posiciones que mantienen los responsables políticos del Partido Popular en el Gobierno central y los responsables políticos del Partido Popular en las instituciones locales, con el silencio, repito, de la Xunta de Galicia. Y una comarca deprimida, como la comarca de Verín, dentro de una provincia del interior como la de Ourense, donde se pierden 5.000 mil empleos al año a pesar de cinco años de crecimiento económico, pues nos debe preocupar. Claro que nos preocupa, a los socialistas nos preocupa esta situación. Es posible que el señor Carreño siga abundando en la demagogia diciendo que este enlace de Abedes si no está construido es debido, lógicamente, a las deficiencias de gobiernos anteriores, del Gobierno socialista anterior. Espero que sea más riguroso en su exposición, porque llevamos cuatro años, cuatro años ya, de Gobierno del Partido Popular, y cuatro años creo que han sido suficientes para que aquello que tan mal hacíamos los socialistas lo haga bien el Gobierno del Partido Popular. Han pasado cuatro años, la situación no sólo no se ha clarificado sino que es mucho más confusa que antes.

Por esa razón nosotros traemos aquí esta proposición no de ley. Traemos esta proposición no de ley en el ánimo de dar una respuesta constructiva y positiva, en el ánimo de, en primer lugar, aclarar una situación en el debate parlamentario y, en segundo lugar, para tratar de fijar una posición de todos los grupos en torno a una idea constructiva, positiva y necesaria, necesaria para darle solución a los problemas que vienen planteando las plataformas de comerciantes y de empresarios de la comarca de Monterrei y para dar resolución a un problema de conexión también con Portugal, con la localidad portuguesa de Vinhais, a través de infraestructuras secundarias de carretera que utilicen este semienlace para favorecer determinados tráficos, que para nada son despreciables, y además para que, en definitiva, la

comarca de Monterrei, deprimida, encuentre en la mejora de sus infraestructuras un estímulo a su economía.

Ni siquiera lo que ha ocurrido este año 1999, que como todas SS.SS. saben, ha sido un año xacobeo, esta zona, que está enmarcada dentro de la Vía de la Planta, ha podido aprovechar las ventajas de esta situación. Estamos por lo tanto ante un problema grave y ante una propuesta positiva, que yo creo que después del debate parlamentario debe contribuir a dos objetivos fundamentales, a que las administraciones públicas —la Xunta de Galicia, el Gobierno central, la diputación provincial y los ayuntamientos, básicamente— conozcan en realidad cuál es el proyecto de futuro para este enlace y, en segundo lugar, para que puedan tomar las medidas tendentes a darle operatividad a sus inversiones, y no estén dudando de si se hace, no se hace, se va a hacer, pero cuándo se hace, cuándo no se va a hacer, para que al final todo termine en esos términos.

Espero que el portavoz del Grupo Popular sea riguroso, porque ello irá segura y certeramente en beneficio de todos los ciudadanos, especialmente de aquellos más directamente afectados, que son los que residen en este territorio. Por lo tanto pedimos, a pesar que estamos ya al final de esta legislatura, se asuma un compromiso serio de esta Cámara para que el Gobierno cuanto antes comience esta ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a este punto 11, por lo que entramos en turno de fijación de posiciones de los grupos y solicitamos que nos digan si quieren intervenir o no. **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Guillermo, con e final, pero bueno. Guillermo, sí señor. Es el nombre que tengo en el documento nacional de identidad. Pero bueno, es una aclaración normal.

Voy a intervenir otra vez en este punto, a pesar de que el señor Rivas me recomienda que no, porque, efectivamente, estamos en una Comisión donde se tratan muchos problemas que afectan a las comunicaciones. Todo el mundo sabemos que son necesarias unas comunicaciones modernas, que deben ser suficientes para vehicular con rapidez el tráfico existente y poner en conexión unos puntos con otros, de manera que los ciudadanos lo puedan hacer en las mejores condiciones posibles. Y también es necesario, desde luego, avanzar en la conexión de importantes núcleos de población con los grandes troncos viarios. Y en esta Comisión hoy tratamos varios asuntos referidos a este tema. A mí me parece que es un poco lo que está aconteciendo con la A-52, que una vez finalizada necesita mejoras. Yo ya me refería anteriormente, tratando de otra cuestión, a que ésta es una importantísima vía de comunicación que supuso, efectivamente, una indudable mejora de las comunicaciones de Galicia con la meseta, pero es necesario avanzar en mejorar, en conectar mejor importantes localidades con esta vía, en concreto la localidad de Verín, que como es notorio y fácil de entender con la construcción de la autovía que, como vuelvo a insistir, fue indudablemente necesario hacerla, sufre, por lo menos según el parecer de los sectores económicos de esa localidad, una importante pérdida de actividad económica como consecuencia inevi-

table, probablemente, del desvío del paso de una carretera, que antes cruzaba por el centro de esta localidad y ahora el tráfico va por esa A-52. Por lo tanto, yo creo que sí que es necesario mitigar este impacto y es una necesidad que debe afrontar el Ministerio de Fomento.

Y quiero hacer una referencia también a las palabras pronunciadas por el señor Álvarez en su defensa de esta proposición no de ley, para un poco, efectivamente, darle la razón. Otras administraciones, que bastante tienen que hacer con sus presupuestos para dar respuesta a otras muchas necesidades existentes, y en este caso me refiero a Galicia y a su Xunta y a su Gobierno, a la Xunta de Galicia, muchas veces, eludiendo o tratando de eludir o tratando de hacer de bomberos de lo que no acomete Fomento, salen al paso anunciando obras a realizar por esa administración cuando, efectivamente, yo soy de los que comparto y creo que es una responsabilidad del Ministerio de Fomento. Y digo esto para aparecer ante la opinión pública como ente impulsor de unas soluciones que debe acometer el Ministerio y tapando la responsabilidad del mismo.

Quiero decir con esto que efectivamente este enlace, conocido como Abedes, es una responsabilidad que debe abordar el Ministerio de Fomento, que viene siendo solicitado y demandado reiteradamente por las organizaciones empresariales y la sociedad de Verín en general. Y si yo no me equivoco mucho en los datos de que dispongo, además era un enlace previsto inicialmente en el proyecto original de esta autovía y que al final, por cierto, sin saber mucho por qué ni por qué no, no se ejecutó. También quiero hacer referencia a que precisamente nosotros nos hemos interesado como Bloque Nacionalista Galego por este tema, y es verdad lo que decía el señor Álvarez anteriormente que, en respuesta que a mí me facilitó el Ministerio de Fomento en abril del año 1998, el Ministerio decía, supongo que para justificar la no construcción de este nuevo enlace, que no tenía conocimiento de petición de la realización de este nuevo enlace de Abedes. Si hoy aprobamos esta proposición no de ley, el Ministerio ya tendrá conocimiento, efectivamente, de que hay una solicitud nada menos que por parte de este Congreso de que se construya, con lo que permitiríamos avanzar en la solución de un problema real de la localidad de Verín, y por lo tanto dar satisfacción también a lo que están planteando los ciudadanos de esa localidad.

Por todo esto es por lo que nosotros efectivamente, como Bloque Nacionalista Galego, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos finalmente al Grupo Parlamentario Popular, y en su representación tiene la palabra don Ángel Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: No se caracteriza últimamente el portavoz del Grupo Socialista por presentar iniciativas llamémoslas exitosas. El deseo de nuestro grupo, como en muchas otras proposiciones, y lo hemos visto hace pocos momentos, es presentar enmiendas de consenso y aceptar propuestas que redunden en beneficio de una región, de una localidad. No es éste el caso.

No sólo como diputado por Ourense, sino por mis antecedentes profesionales y políticos, me he preocupado siempre

por contribuir a la mejora de las infraestructuras ourensanas, antes desde la Diputación Provincial, después desde la Xunta, luego desde el hoy Ministerio de Fomento, antes MOPU, y hoy y desde hace 10 años como diputado. Tengo que dar una buena noticia, al menos para el portavoz del Grupo Socialista: Esta sesión de hoy, última de la Comisión de Infraestructuras de la legislatura, es también la última mía como portavoz del Grupo Popular y la última mía como diputado, pero no voy a dejar de defender por ello en este momento, como he hecho siempre, los intereses de Ourense y de Verín.

Muchas fueron las reuniones y gestiones hasta hacer realidad el semienlace de Vilarza con la autovía Rías Baixas, que recogía una demanda justa de empresarios y vecinos de Verín. Esta obra está adjudicada e iniciada, o a punto de iniciarse.

En cuanto al enlace de Abedes que plantea la proposición no de ley, el Ministerio tiene en marcha la construcción de una nueva carretera Verín-Chaves, que naturalmente enlaza con la A-52, y afecta a la comunicación Verín-Souzas, por Abedes. La Xunta, sin embargo, ha incluido en sus programas ese enlace con la autovía Rías Baixas, pero no para el futuro, sino ya.

Han hablado los dos intervinientes de competencias de la Xunta o competencias de la Administración central. Hemos visto hace un momento dos temas en los que las competencias, por estatuto de autonomía, comunicaciones entre países, y el Miño, dividiendo España y Portugal, Galicia y Portugal, es frontera, son inicialmente competencia de los respectivos Estados. Y sin embargo, en la última proposición no de ley, que ha retirado la portavoz del Grupo Socialista, se habla de la construcción de un puente entre Goián y Vila Nova de Cerveira, financiado por la Xunta de Galicia, comunidad autónoma, y el Gobierno portugués, Gobierno estatal. Es clarísimamente un lugar de competencias entre Estados; se afronta y se resuelve positivamente, produciendo una alegría unánime a los vocales de esta comisión. El proyecto redactado por la Xunta está supervisándose por el Ministerio de Fomento —supervisándose, quiere decir que es inminente su aprobación— y es propósito de la Xunta la rápida expropiación, adjudicación e inicio de obras. Sin ninguna demagogia. Es la realidad.

No sé por ello si la iniciativa presentada el 29 de septiembre de este año es consecuencia de desinformación o de oportunismo. En todo caso, no tiene sentido, por estar ya resuelto este enlace, que contribuye a ratificar el auge experimentado por todos los núcleos servidos por la autovía A-52, incluido Verín. Y por cierto, ha tenido un trato privilegiado la villa de Verín, porque tiene, con la autovía A-52, el enlace de Lamas, situado a siete kilómetros de Verín en sentido Ourense; el enlace de Fumaces, a ocho kilómetros de Verín en sentido Madrid; el enlace de Verín sobre la carretera Verín-frontera portuguesa-Chaves, a dos kilómetros del centro de la villa; el semienlace de Vilaza, como he dicho, adjudicado hace mes y pico, situado sobre la carretera de A Salgueira y a dos kilómetros de Verín, en sentido Verín-Ourense; y va a tener el enlace de Abedes, de comunicación entre Verín y Souzas.

Naturalmente, nuestro grupo votará negativamente si se mantiene la proposición no de ley, en vez de retirarla, como sugiero al portavoz del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Preguntamos a don Julio Álvarez si acepta o no la sugerencia que le ha formulado el representante del Grupo Parlamentario Popular, Ángel Carreño.

El señor **ÁLVAREZ GÓMEZ**: Señor presidente, ya he dicho que yo he estado personalmente en el Ministerio y allí no conocen este proyecto que relata el señor Carreño. Las respuestas del Gobierno han sido siempre negativas. A nosotros nos gustaría que la información que hoy nos facilita el portavoz del Grupo Popular fuera cierta, pero como quiera que han pasado muchos meses, han pasado años desde las primeras informaciones de responsables políticos del Partido Popular, lamentablemente no aceptamos la enmienda que formula el Grupo Popular y dejamos viva nuestra proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos finalizado el punto once del orden del día y por lo tanto hemos visto todos los puntos del orden del día. Y yo creo que recojo el sentir de todos los miembros de esta Comisión si, después de escuchar la noticia que nos ha dado don Ángel Carreño de que nos abandonará en esta legislatura, digo que le agradezco su trabajo y su estancia entre nosotros, que le echaremos mucho de menos, que echaremos mucho de menos su bonhomía y su buen trabajo parlamentario, tanto en el Grupo Parlamentario Popular como, estoy seguro, en los demás grupos. En todo caso y en cualquier sitio, te deseamos lo mejor, Ángel. **(Aplausos.)**

Intentábamos que se produjera ahora la votación de todos los puntos del orden del día, como corresponde hacerlo, pero no están en la sala los diputados de los grupos parlamentarios; sobre todo los diputados de los grupos pequeños que están en otras comisiones. Se había anunciado que la votación sería a las dos. Así que no tenemos más remedio que suspender esta sesión hasta esa hora.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar las proposiciones no de ley que hemos debatido a lo largo de la mañana, comenzando por la número 1, que insta al Gobierno a realizar todo tipo de gestiones a fin de paralizar el proceso de cierre del centro de comunicaciones por satélites de Sevilla y dotarlo del tráfico adecuado para su rentabilidad económica. La proposición no de ley es del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y el texto que se vota es el resultante de haber aceptado una enmienda socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

Pasamos a votar el punto 2 del orden del día, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congre-

so, relativa a la construcción de una rotonda en la carretera N-152, en el cruce Quatre Camins, en Puigcerdá (Girona), de acuerdo con la enmienda *in voce* presentada por el Grupo Parlamentario Popular y aceptada por el Grupo Parlamentario Socialista.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos al punto 3, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso, relativa a la conexión de la autovía del Baix Llobregat, de acuerdo con una enmienda transaccional que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar conjuntamente con la Generalitat de Catalunya y los municipios afectados la posibilidad de mejorar los accesos al municipio de Molins de Rei desde la autovía del Baix Llobregat (N-II).

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos al punto 4 del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, por la que se insta al Gobierno a que negocie con la Junta de Andalucía y los empresarios del polígono de Juncaril (Granada) un convenio de cofinanciación de las obras de infraestructura necesarias para el desarrollo de la actividad industrial y comercial de dicho polígono. El texto que se vota procede de una transaccional, que a su vez procede de una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, y que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a acelerar la conclusión de las conversaciones en curso, dando lugar a un acuerdo para la cofinanciación conjunta y proporcional de las obras de adecuación necesarias entre la Administración autonómica, la local, Peligros y Albolote, empresarios y Administración central, para que el polígono industrial de Juncaril tenga la infraestructura necesaria para el adecuado desarrollo de su actividad industrial.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos al punto 5, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto —Bloque Nacionalista Galego—, relativa a las tarifas del servicio móvil marítimo. Se va a votar en los términos en que ha sido presentada.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos al punto 6, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida por la que se insta al Gobierno a que adopte urgentemente las

medidas necesarias para reponer de forma inmediata la totalidad del servicio de la estación del Norte en el municipio de Mieres (Asturias).

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El punto 7 del orden del día es la proposición no de ley sobre la variante de Avilés, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos al punto 8, que es una proposición no de ley del Grupo Mixto sobre construcción de una nueva autovía que enlace la ciudad de Pontevedra y la A-52. También se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos al punto 9, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso por la que se insta al Gobierno a poner en marcha, de acuerdo con el Gobierno portugués, el proceso para la construcción de un puente sobre el río Miño entre los municipios de A Garda y Caminha. Se vota en los términos resultantes de haber aceptado la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

La siguiente, la número 10, ha sido retirada. Pasamos a la número 11, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la ejecución del enlace de conexión en la A-52 del término de Abedes con la localidad de Verín (Ourense). Se vota en sus propios términos, porque no ha sufrido variación durante el debate.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente votamos la proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la calificación como servicio público y distrito de tarificación único del correspondiente servicio telefónico en las Illes Balears (Islas Baleares).

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

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

Por favor, señorías, un momento, permitan a esta Presidencia decir que con esta sesión, que es la 70, lo cual demuestra lo mucho y bien que ha trabajado esta Comisión concluyen los trabajos de la Legislatura. Creo recoger el sentir de todos mis compañeros de Mesa si lo primero que hacemos es agradecer, en su nombre y en el mío propio, todas las ayudas y todas las colaboraciones que esta Comisión ha recibido de los servicios de la Cámara, taquígrafos, letrados, técnicos y ujieres, para que sus trabajos hayan resultado como han hecho, es decir, con un balance muy positivo. También déjenme decir que, al ser el final de

legislatura, coincide también con el final de año y el principio de siglo y, por lo tanto, conviene sencillamente desearnos todos unas felices fiestas, un felicísimo final de año y un dichoso y feliz y pacífico siglo nuevo.

Muchas gracias y que todos ustedes lo pasen muy bien.

**(Aplausos.)**

Se levanta la sesión.

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

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles, 15 de diciembre 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**