

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, MEDIO AMBIENTE, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. VICENT BEGUER I OLIVERES

celebrada el lunes, 23 de noviembre de 1998

ORDEN DEL DÍA:

Dictaminar la Proposición de Ley relativa a la declaración del Parque Nacional de Sierra Nevada (Número de expediente 625/000005).

Debate y votación, en su caso, de las siguientes mociones:

- Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de seis meses, presente a la Cámara un proyecto de ley de actualización del derecho marítimo español, adaptándolo a la realidad y necesidades actuales del transporte marítimo (Número de expediente 661/000126).
- Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, por la que se insta al Gobierno a la ubicación en el puerto de Bermeo (Vizcaya) de una nueva embarcación de salvamento marítimo destinada a actividades de intervención rápida, que sustituya a la que actualmente se encuentra en dicho puerto (Número de expediente 661/000147).
- Del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a que ejecute, en el plazo de tiempo más breve posible, la remodelación del Paseo Marítimo de Matalascañas, en la provincia de Huelva, según establece el Plan de Desarrollo Sostenible de la Comarca de Doñana (Número de expediente 661/000114).
- Del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno de la Nación a que financie y ejecute la construcción de un parque «Dunar» en la Playa de Matalascañas, en el municipio de Almonte (Huelva), según establece el Plan de Desarrollo de la Comarca de Doñana (Número de expediente 661/000117).

- **Del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a poner en marcha, por medio del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), los mecanismos que permitan dotar al aeropuerto de Vigo (Pontevedra) de la señalización luminosa completa e idónea para mejorar su operatividad actual y dar un mejor servicio a los usuarios del área metropolitana de Vigo, sur de Galicia y norte de Portugal (Número de expediente 661/000180).**
- **Del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a exigir a la empresa Autopistas del Atlántico, S. A. (AUDASA), que construya un falso túnel de una longitud aproximada de seiscientos metros al paso de la autopista A-9 por el monte de A Madroa, a fin de reducir el impacto ambiental y paisajístico que causará la construcción del tramo de la misma comprendido entre Teis y Puxeiros, en Vigo (Pontevedra) (Número de expediente 661/000193).**
- **Del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a realizar las acciones necesarias para reducir al mínimo posible el plazo de terminación de las obras de ejecución del desdoblamiento del tramo de la carretera nacional N-IV comprendido entre el nudo de La Ardila y el cruce de Tres Caminos, en el municipio de San Fernando (Cádiz), así como a habilitar una alternativa temporal que, durante la construcción del puente sobre el caño de Sancti-Petri, pueda solucionar la fluidez del tráfico de aquella carretera a su paso por dicho tramo (Número de expediente 661/000197).**

Se abre la sesión a las dieciséis horas y diez minutos.

El señor PRESIDENTE: Buenas tardes, señorías. Se abre la sesión.

Dadas las características de esta sala, que cuenta con unos tapices de alto valor histórico y artístico, les pido que no fumen. Muchas gracias.

Ruego al señor Letrado que compruebe la asistencia de los señores Senadores.

Por el señor Letrado se procede a la comprobación de las señoras y los señores Senadores presentes.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

¿Se puede aprobar el acta correspondiente al día 12 de noviembre? (*Pausa.*) Queda aprobada.

— PROPOSICIÓN DE LEY RELATIVA A LA DECLARACIÓN DEL PARQUE NACIONAL DE SIERRA NEVADA (625/000005).

El señor PRESIDENTE: Pasamos al primer punto del orden del día: dictaminar la Proposición de Ley relativa a la declaración del Parque Nacional de Sierra Nevada.

Se ha presentado una propuesta de veto del Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la Senadora Pleguezuelos.

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: Gracias, señor Presidente.

En aras de la brevedad, dado que durante la sesión del próximo Pleno se va a ampliar mucho más, y supongo se procederá al debate de esta proposición de ley, voy a hacer alguna reflexión sobre este veto que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, básicamente porque en-

tendemos que lo que se hizo en la Ley 41/1997, que modificó la Ley de Conservación de Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, fue adecuarlo a la sentencia del Tribunal Constitucional que sostenía —y creo que es muy importante— que, en lo que se refiere a parques nacionales, corresponde al Estado formular la legislación básica configurando unos mínimos homogéneos en todo el territorio nacional, y corresponde a la Comunidad Autónoma el desarrollo de las bases estatales, siendo su competencia natural la de gestión en materia de medio ambiente y espacios naturales protegidos.

El Grupo Parlamentario Socialista entiende que la proposición de ley que se debatió en el Parlamento andaluz y tuvo entrada en el Congreso de los Diputados, ha sufrido durante su trámite parlamentario grandes, graves e importantes modificaciones, muchas de las cuales afectan a la gestión y, por tanto, al espíritu de la sentencia del Tribunal Constitucional.

Éstos son básicamente dos de los elementos que fundamentan nuestro veto y que iremos formulando con mayor amplitud a lo largo del debate en el Pleno.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senadora Pleguezuelos.

Turno en contra. Tiene la palabra el Senador Calvo Poch.

El señor CALVO POCH: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a contestar brevemente también a la propuesta de veto planteada por el Grupo Parlamentario Socialista. Correspondiendo al deseo de la Senadora Pleguezuelos de llevar el grueso de los argumentos al Pleno de la Cámara, simplemente me gustaría decir que la Ley originaria aprobada por parte del Parlamento andaluz en el otoño de 1995 evidentemente respondía a una situación extraña en la me-

dida en que en aquel momento estaba reciente la sentencia de junio de 1995 del Tribunal Constitucional, que venía a decir que parte de la Ley 4/1989, de Espacios Naturales, no respondía a esa constitucionalidad obligada de todas las leyes. Esto hizo que el Parlamento andaluz legislara esta materia en un momento en que existía una indudable, repito, indefinición legal, lo cual no es obstáculo para que, una vez resuelta esa indefinición, en la medida en que la Ley 41/1997 adecua la Ley 4/1989 a la sentencia del Tribunal Constitucional, no hay ningún motivo para permitir que una ley originaria del Parlamento andaluz contravenga una Ley Orgánica aprobada por las Cortes Generales; es decir, flaco favor se haría a esta Cámara o al Congreso de los Diputados, al sistema constitucional español, si permitiéramos que de forma flagrante la Ley que crea el importante Parque Nacional de Sierra Nevada conculcara la Ley básica 4/1989 y su reforma, la Ley 41/1997.

No voy a intentar ahora repetir el debate que ya se efectuó en esta Cámara con motivo de la reforma de la Ley 4/1989, pero entiendo que la sentencia de constitucionalidad no debe emplearse de forma partidista porque todos podemos leerla por partes. Señorías, leo literalmente la sentencia: «Los parques nacionales son una realidad singular. La característica que sirve para definirlos pone de manifiesto simultáneamente la concurrencia de un interés general para el conjunto de la Nación.

La posibilidad pues de una mera existencia reúne todos los rasgos de lo básico. No repugna, por tanto, al orden constitucional de competencias que pueda corresponder al Estado, como titular de ese interés general de la Nación, la creación de tales parques, para lo cual, además, se reconoce la facultad de propuesta de las Comunidades Autónomas, aunque no vinculante jurídicamente.» Se lo repito: «aunque no vinculante jurídicamente». «Sin embargo, no vale la misma respuesta para la gestión de los parques nacionales que la Ley atribuye en exclusiva al Estado.» Y se refiere a la anterior, la promulgada en el año 1989. Sigo leyendo: «Desde esa perspectiva ha de predicarse la inconstitucionalidad parcial del primer párrafo del artículo 22 en cuanto que atribuye la gestión exclusivamente al Estado.»

Señorías, lo que dijo el Tribunal Constitucional es que la competencia exclusiva para el Estado es inconstitucional y lo que ustedes proponen es que nos vayamos al otro extremo y nuestro juicio vuelve a coincidir con el Tribunal Constitucional, probablemente.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Calvo.

Turno de portavoces. ¿Algún portavoz desea hacer uso de la palabra? (Pausa.)

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Mixto, el Senador Román Clemente.

El señor ROMÁN CLEMENTE: Gracias, señor Presidente.

Compartimos —como no puede ser de otra forma— los planteamientos que en su momento defendió y plasmó en esta proposición de ley el Parlamento de Andalucía. Pero consideramos que el procedimiento más adecuado puede y

debe ser la reforma de la Ley 41/1997 para no demorar más una aspiración ciudadana largamente esperada e, insisto, para no dilatar más el procedimiento de aprobación de una ley que consideramos necesaria.

Gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Román.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la Senadora Pleguezuelos.

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: Gracias, señor Presidente.

Senador Calvo, sin duda en el momento en que esta proposición de ley se aprobó por unanimidad, es decir, también con los votos del Grupo Parlamentario Popular en el Parlamento andaluz, usted entendió que existía una indefinición legal. Es cierto que —como supongo conocerá su señoría— entre las Comunidades Autónomas que impusieron una propuesta de inconstitucionalidad ante el Tribunal Constitucional se encontraba también la Comunidad Autónoma de Andalucía, en lo que se refiere a la citada Ley 4/1989. Por tanto, la Comunidad tenía clarísimo que el modelo de gestión era el que decía la sentencia. De hecho, también el Gobierno andaluz cuestiona que la Ley de Conservación de Espacios Naturales y de la Flora y Fauna Silvestres, de 1989, sea constitucional en ese aspecto. Usted sabe que lo mantuvimos de esa manera.

Cuando usted dice que se le puede hacer un flaco favor al Parlamento con esta actuación, sobre todo porque usted —y además creo que es verdad— siempre aborda los problemas desde el aspecto jurídico, debido a sus conocimientos, entenderá también que flaco favor ha hecho el Gobierno popular, y aquí sí de forma partidista, por sus intereses, al determinar que para algunos modelos de gestión, como es el del Parque Nacional de Aigües Tortes, sí puede hacerse por la Comunidad Autónoma. Flaco favor, repito, hace un gobierno y un jurista que mantiene, según convenga, por conservar un sillón, distintas posturas.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señoría.

Tiene la palabra el Senador Calvo Poch.

El señor CALVO POCH: Muchas gracias, señor Presidente.

Respecto a Aigües Tortes, si quiere, hablamos en el Pleno, ya que usted y su grupo parlamentario parece que quieren hacer de este debate, no el necesario debate que merece el Parque Nacional de Sierra Nevada, sino el debate, una vez más, sobre el Parque Nacional de Aigües Tortes. Hablaremos en el Pleno sobre Aigües Tortes, señoría, y ya verá como los argumentos que le podré presentar en ese momento la convencerán.

Todos coincidimos en lo fundamental, y es la necesaria aprobación de la ley que cree uno de los parques nacionales más importantes de España, que va a ser el Parque Nacional de Sierra Nevada, cuestión en la que sigue existiendo por parte del grupo parlamentario en esta Cámara y

también en el Parlamento andaluz una coincidencia absoluta. Pero, de ese espíritu que nació de la unanimidad por parte de los grupos de la Cámara andaluza no puede fundamentarse que aquí se nos invite a incumplir el ordenamiento jurídico de nuestro país.

Por tanto, poco más tengo que decir. Simplemente quiero recordarle, Senadora Pleguezuelos, que el recurso de la Comunidad Autónoma andaluza se interpuso ante la exclusividad que la Ley 4/1989 guardaba para el Estado en cuanto a la gestión de los parques nacionales. Lo que no dijo el Constitucional es que el pretendido modelo de gestión, en exclusividad también, pero ahora para la Comunidad Autónoma, defendido por la Comunidad Autónoma andaluza, fuera el bueno, señoría. Eso no lo dijo el Constitucional. ¡Faltaría más!

El señor PRESIDENTE: Finalizado el debate sobre la propuesta de veto, procede someterla a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 14; abstenciones, una.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada la propuesta de veto.

Procedemos, seguidamente, al debate de las enmiendas, empezando por las números 1 a 7, del Senador Román Clemente, del Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra, señoría.

El señor ROMÁN CLEMENTE: Muchas gracias, señor Presidente.

Paso a defender las enmiendas que ha presentado este Senador, en representación de Izquierda Unida.

Señorías, a través de la enmienda número 1 pretendemos que, como zona periférica de protección, sean considerados todos aquellos municipios que forman parte del parque natural, y que no lo son por tanto del parque nacional por los límites que se han creado; pero esto permitiría, señorías, que todos los municipios de Sierra Nevada pudieran acogerse a los incentivos del plan de desarrollo sostenible.

La enmienda número 2 pretende la creación de una oficina técnica, precisamente para el seguimiento de este Plan de desarrollo sostenible.

La enmienda número 3 pretende incrementar la representación de las asociaciones ecologistas, de 3 a 4 miembros.

La enmienda número 4 quiere otorgar algunas competencias que no estaban contempladas en el Patronato del parque nacional, como informar el Plan de desarrollo sostenible y elegir los responsables de esta oficina a que antes me refería.

La enmienda número 5 trata de establecer un compromiso temporal para este Plan de desarrollo sostenible.

Señorías, me voy a detener un poco más en las enmiendas números 6 y 7.

Saben sus señorías que en el debate de esta ley y en la propuesta que se hace, tanto desde el Parlamento andaluz como después en las exposiciones de los expertos sobre los

límites, se produce un entendimiento entre los diferentes grupos parlamentarios. Posteriormente surge un problema, porque se puede decir que es de los pocos lugares que tiene unas características concretas: zona habitada, población mayor, algo de agricultura y de ganadería. Como digo, surgen algunas cuestiones por la consideración de los límites, no precisamente los propuestos por los expertos, que pudieran generar algunos problemas.

Ante esta situación, señorías, planteamos dos enmiendas que afectan a un municipio de la provincia de Almería, Ohanes, a un núcleo en concreto de ese municipio, Tices. Se trata de una zona que tiene población, agricultura, ganadería y por las características del entorno no afecta de manera sustancial al parque; sin embargo, con los límites que se contemplan en la ley esta población sí sufrirá graves repercusiones. Con las enmiendas números 6 y 7 pretendemos resolver un problema para el futuro de esta población. Se proponen unos nuevos límites, es una zona que sigue siendo protegida, porque queda en el entorno del parque natural, aunque no con las características del parte nacional; no afecta al propio desarrollo, a las características de conservación del parque nacional, pero sí contribuimos a resolver un problema en uno de los pocos núcleos de población que queda en el entorno del parque nacional.

Señorías, con los estudios necesarios y teniendo en cuenta la opinión tanto del Parlamento andaluz como de los expertos, solicito que se pueda proceder a la corrección de estos límites, con lo que resolveríamos un grave problema para estos ciudadanos del entorno de Ohanes, en concreto de Tices. También hay propuestas en este sentido por parte del Pleno del Ayuntamiento de Ohanes, por unanimidad; todos los grupos municipales coinciden en la necesidad de adecuar estos límites a las características de la zona.

Con esto, señor Presidente, doy por defendidas todas las enmiendas.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Román.

Señoría, las enmiendas del Senador Ríos Pérez, del Grupo Parlamentario Mixto, números 8 y 9, ¿las defiende su señoría?

El señor ROMÁN CLEMENTE: Las mantenemos en sus justos términos, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el Senador Bella, para defender las enmiendas números 10 a 26, excepto la número 17, que fue retirada en Ponencia.

El señor BELLA GALÁN: Muchas gracias señor Presidente.

Más que hacer un relato de cada una de las enmiendas en sí mismas, y para ser más breve, voy a hacer una relación por bloques explicando el sentido conjunto de cada una de ellas.

En primer lugar, tenemos una serie de enmiendas que pretenden, fundamentalmente, mantener el texto aprobado por el Parlamento de Andalucía, en función de varios cri-

terios. El primero de ellos en coherencia con lo ya dicho por los distintos grupos en la Cámara andaluza y, sobre todo, por dos cuestiones y razones de peso. La primera es la que hace referencia a la gestión, que es la piedra filosofal del debate de esta ley, ya que se reclama la gestión del parque para la Comunidad Autónoma, en este caso para la Junta de Andalucía, sin entrar en ningún tipo de contradicción, aunque sí de comparación con otros modelos ya establecidos en la actual Ley de Espacios Protegidos, en la modificación que se hizo de la Ley 4/1989, y cuya referencia más clara es el modelo de gestión establecido para el Parque de Aigües Tortes, en la Comunidad Autónoma catalana.

Hay otro grupo de enmiendas que hacen una expresa denominación del órgano consultivo como patronato. Asimismo, quiero mencionar la doble función que se le atribuye a este órgano consultivo, sin dejar pasar por alto la importancia de su composición ya que en el texto que se propone en lugar de buscar un fiel equilibrio entre los distintos intereses que concurren en la zona y el ámbito de la declaración de parque nacional, parece ser que más bien el equilibrio que se busca es de carácter político, lo cual no parece muy correcto para este órgano consultivo.

Existe una enmienda que hace referencia a las transferencias de fondo y a las consignaciones presupuestarias para su financiación, entendiéndose que habrá de ser la Junta de Andalucía quien, como se defiende en el preámbulo y en las principales enmiendas a esta ley, tiene que tener esa capacidad de gestión y, evidentemente, también ha de tener la capacidad de consignar presupuestariamente los fondos adicionales para la gestión del parque una vez que se hayan transferido los fondos por parte del Estado.

Son enmiendas muy importantes —así las consideramos al menos— las que se refieren a la participación de los ayuntamientos. Entendemos que no pueden existir modelos distintos en un parque que en otro. Si la red de parques nacionales ha de tener algunas características comunes, indudablemente una de ellas y fundamental tiene que ser la representación de los ayuntamientos, ya que son los principales receptores de los problemas que plantea la declaración de los parques nacionales. Nos parece que la representación de los mismos ha de estar en número suficiente como para que todos los problemas que las poblaciones en torno a estos parques nacionales plantean lleguen al seno del patronato y, por lo tanto, puedan ser oídos a la hora de gestionar los distintos problemas que surgen en la gestión de un espacio protegido de la importancia de un parque nacional.

También se habla de la participación económica de esos mismos ayuntamientos; es decir, las distintas posibilidades de desarrollo económico que van a surgir en torno a ese espacio protegido, en torno a ese desarrollo sostenible, tienen que estar participadas por los ayuntamientos. En ese sentido, como digo, hemos planteado algunas enmiendas.

Hay algunas enmiendas que se refieren fundamentalmente a cuestiones patrimoniales y establecen unos niveles patrimoniales distintos para el parque nacional y el parque natural. Entendemos, desde la filosofía que nos permite presentar estas enmiendas, que tiene que existir esa

distinción entre parque nacional y parque natural. Dicha distinción conlleva, al mismo tiempo, una diferenciación en cuanto a elementos patrimoniales pertenecientes, uno a la red de parques del Estado y otro a la Comunidad Autónoma a través del parque natural.

Hemos presentado alguna enmienda referida a la potestad sancionadora y algunas hacen hincapié en el Plan de desarrollo sostenible. Evidentemente, en este texto se proclama la intención de ejecutar un plan de desarrollo sostenible al cual nosotros le ponemos fecha. No se puede establecer la elaboración de un plan de desarrollo sostenible sin que tenga fecha en la misma ley.

Por otra parte, hay un bloque de enmiendas que hacen referencia a las subvenciones y compensaciones que recibirán los ayuntamientos. Hasta este momento se vienen recibiendo a través del artículo 18.2 y a partir de ahora será a través del artículo 22.4 de la nueva ley. Pero estas subvenciones y compensaciones tendrán que estar ajustadas al mismo tiempo también, y desde la misma ley se debe obligar al Gobierno a que cuantifique suficientemente esas partidas presupuestarias para compensar a todos los ayuntamientos que se introducen dentro de las zonas de influencia socioeconómica de los distintos parques nacionales, puesto que si no, podríamos entrar en la contradicción de haber aumentado el territorio protegido en torno a más parques nacionales, haber aumentado el número de ayuntamientos, pero las compensaciones o subvenciones estarían en contra del espíritu que establecen todos los grupos políticos a la hora de definir que estas subvenciones son necesarias.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Bello.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador Esteban Albert.

El señor ESTEBAN ALBERT: Muchas gracias, señor Presidente.

Muy buenas tardes, señorías.

En aras de ese esfuerzo que han hecho el resto de los grupos de no inflacionar este tema y dejar para mayor abundamiento los argumentos para el Pleno, también intentaré ser breve, no sin antes hacer unas consideraciones de tipo general.

A esta ley se han presentado cuatro tipos de enmiendas con carácter general: enmiendas a la delimitación de las zonas afectadas por el parque nacional, enmiendas sobre su régimen jurídico, enmiendas sobre los órganos de dirección y gestión del parque y, por último, enmiendas a las competencias de las diversas administraciones públicas, como parece que ya se ha puesto de manifiesto en el anterior debate de veto.

Quiero comentar, en general, que la declaración como parque nacional del macizo de Sierra Nevada se ha visto envuelta en la propia evolución del concepto y del modelo de declaración de los parques nacionales de España. Dicha declaración fue propuesta en 1995 por el Parlamento de Andalucía, y las Cortes españolas, con la aprobación de la

Ley 41/1997, establecieron el marco de declaración y gestión de estos espacios, de acuerdo con la sentencia del Tribunal Constitucional a que anteriormente se ha hecho referencia sobre la Ley 4/1989, de 27 de marzo, de Conservación de Espacios Naturales y de la Flora y la Fauna Silvestres. En la sentencia se establecía claramente que la declaración y establecimiento del régimen legal de los parques nacionales correspondía a las Cortes Generales y que su gestión no podía ser exclusiva del Estado, sino que debía ser compartida con las Comunidades Autónomas. Fruto de esta sentencia es el concepto de cogestión, que se ha consolidado ya como fórmula de gestión de estos espacios que conforman una red representativa de la diversidad española. La citada Ley 41/1997, que modifica a la declarada parcialmente inconstitucional, la 4/1989, supone la articulación práctica de este modelo de gestión compartida, incluso denominando y dejando bien claro cómo se financia ese modelo.

En consecuencia, señorías, a su paso por el Congreso, los Diputados tuvieron que realizar un gran trabajo y un notable esfuerzo para adecuar una proposición de ley claramente contraria a la Ley 4/1989, modificada por la Ley 41/1997, entre otras cosas por ser anterior a la misma y, a efectos prácticos, por plantear un modelo de gestión exclusivo por parte de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

Lo que ahora recibe esta Cámara es un texto, a nuestro juicio, ya muy ajustado a la Ley actual y, en consecuencia, el criterio general de gestión de estos espacios. Desde nuestro punto de vista, pues, no cabe —aun cuando siempre exista la eventualidad en el trayecto desde el informe de esta Ponencia y el posterior dictamen de esta Comisión hasta su debate y aprobación por el Pleno— la posibilidad de llegar, en algunas materias, a algún punto de encuentro para que pudiéramos trabajar sobre ese tema. En este momento sólo cabe decir que mi Grupo va a votar a favor del informe de la Ponencia.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Esteban Albert.

Procede, por tanto, votar el informe de la Ponencia, teniendo en cuenta que ésta no asume ninguna de las enmiendas que se acaban de defender por los distintos grupos. (*Pausa.*)

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

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

MOCIONES:

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE SENADORES NACIONALISTAS VASCOS, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE, EN EL PLAZO DE SEIS MESES, PRESENTE A LA CÁMARA UN PROYECTO DE LEY DE ACTUALIZACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO ES-

PAÑOL, ADAPTÁNDOLO A LA REALIDAD Y NECESIDADES ACTUALES DEL TRANSPORTE MARÍTIMO (661/000126).

El señor PRESIDENTE: Quiero hacer una observación antes de entrar en el punto siguiente del orden del día. Se van a defender siete mociones y sería práctico someterlas a votación consecutivamente al final. En consecuencia, podría ser a la hora que sus señorías considerasen conveniente dentro de otras obligaciones que puedan tener en el mismo Senado. ¿Puede ser dentro de dos horas, concretamente a las diecinueve horas? (*Asentimiento.*)

En el supuesto de que acabemos con antelación, no se votará hasta las siete y, en su caso, si no se hubiese agotado el debate, a la finalización del mismo. En todo caso, a las siete están sus señorías de nuevo convocados todos para la votación.

En consecuencia, vamos a proceder al debate y votación de todas ellas, empezando por la número uno, del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de seis meses, presente a la Cámara un proyecto de ley de actualización del derecho marítimo español.

Tiene la palabra el Senador Gatzagaetxebarría.

El señor GATZAGAETXE BARRÍA BASTIDA: Para una cuestión de orden, señor Presidente.

Quería solicitar al Grupo Parlamentario Socialista y a los demás Grupos que la segunda moción pasase a ser la tercera, a fin de que yo pueda preparar mejor mi intervención relativa a nuestra segunda moción, sin que ambas sean continuadas, de manera que se pudiera tratar en segundo lugar la moción del Grupo Socialista relativa al paseo marítimo de Matalascañas.

El señor PRESIDENTE: ¿El Grupo Parlamentario Socialista no tiene inconveniente?

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: No hay ningún inconveniente, señor Presidente. Pero, ¿en qué orden se producirían entonces? ¿Cuál es la propuesta del Senador Gatzagaetxebarría?

El señor GATZAGAETXE BARRÍA BASTIDA: Que la moción número dos pasara a ser la tercera y viceversa.

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: En ese caso, si no le importa, deberíamos manifestárselo al Senador que las va a presentar e inmediatamente estaríamos en disposición de poder actuar todos.

El señor GATZAGAETXE BARRÍA BASTIDA: Gracias.

El señor PRESIDENTE: Es posible que al Grupo Parlamentario Socialista le pueda convenir que la número cinco se discuta antes, según una manifestación que me había hecho el Senador González Príncipe, quien en estos momentos no está en la sala.

La señora PLEGUEZUELOS AGUILAR: Él también tiene dos mociones seguidas. Si vamos a producir alguna modificación, habría que reajustar el orden de las personas que van a intervenir.

El señor PRESIDENTE: Ruego que, entre tanto se desarrolla la moción del Senador Gatzagaetxebarría, el Grupo Parlamentario Socialista decida cuál es la que vendrá a continuación. Y supongo que al Senador Gatzagaetxebarría le dará igual, aunque pueda haber dos entre medias, con tal de que haya un intervalo de tiempo para poder preparar la siguiente.

El señor GATZAGAETXEBARRÍA BASTIDA: Efectivamente, señor Presidente, a nuestro Grupo le es indiferente. Puede ser la número tres, o la número cinco; lo que mejor le venga al Grupo Socialista. Simplemente es a efectos de poder preparar mejor la intervención y no tener dos temas seguidos.

El señor PRESIDENTE: Como ahora va a empezar el Senador Gatzagaetxebarría, que ya tiene preparada la documentación, a renglón seguido el Grupo Parlamentario Socialista hará llegar a la Presidencia cuál o cuáles van a ser las mociones que van a seguir a la que va a desarrollar el Senador Gatzagaetxebarría.

Su señoría tiene la palabra.

El señor GATZAGAETXEBARRÍA BASTIDA: Gracias, señor Presidente.

Nuestro Grupo Parlamentario ha presentado esta moción con una finalidad constructiva y es la de suscitar un debate sobre una problemática que actualmente existe en el Derecho Marítimo español, cual es la de encontrarnos con una legislación muy anquilosada, muy antigua y ubicada en el ordenamiento jurídico de una manera muy asistemática, lo cual origina una serie de disfunciones a los diferentes operadores del transporte marítimo español, así como a los de su ordenamiento jurídico.

El Derecho Marítimo privado español se contiene fundamentalmente en el Código de Comercio, aprobado por las Cortes Generales en el año 1885, un texto legal, como ven sus señorías, con 113 años de vigencia, que se ha ido modificando puntualmente, objeto de reformas parciales a lo largo de su existencia y que, evidentemente, desde el mundo del transporte y del Derecho Marítimo español siempre se ha mirado con mucho cariño. Podríamos decir que son pocas las normas jurídicas que con posterioridad, en las reformas parciales, lo hayan modificado en profundidad, lo que motiva que la rica problemática que modernamente plantean las diversas instituciones marítimas en la práctica mercantil encuentren difícil encaje o ubicación en una legislación que está acusada de tanta vetustez como es el Código de Comercio de 1885.

Señalaré también, señor Presidente, que el transporte marítimo y la legislación que lo regula se caracterizan por un rasgo eminentemente internacional, que es la base del negocio marítimo. Esto hace que esté regulado por una serie de reglas, de costumbres, de usos uniformes que en mu-

chos casos encuentran difícil encaje en el texto base actualmente vigente, es decir, la piedra angular del ordenamiento jurídico marítimo español que es el Código de Comercio de 1885, lo cual suscita inseguridad jurídica a la hora de su aplicación por parte de los diferentes operadores del mismo.

Asimismo, a lo largo de los últimos años el Gobierno español ha suscrito y ratificado un gran número de convenios internacionales en materia de Derecho Marítimo, tanto público como privado, y ha ido incorporando al Derecho interno español tales disposiciones de Derecho Internacional de una manera asistemática, sin que exista un «corpus», un cuerpo legislativo que sea la espina dorsal del Derecho Marítimo español. Y digo que lo ha hecho de manera asistemática puesto que en el Derecho interno español la integración del Derecho Internacional privado se ha realizado sin que tengamos un texto único en la materia, lo que está originando que nos encontremos con un ordenamiento jurídico a veces de difícil interpretación, necesitado de clarificación, modernización y, sobre todo, sistematización que ayude a todos los que actúan en el transporte marítimo.

Señalaré también que nuestro Grupo, según la información que nos ha suministrado el Gobierno a lo largo de los últimos cuatro años, puesto que hemos realizado un seguimiento sobre esta materia tanto durante el Gobierno del Partido Socialista como durante el Gobierno del Partido Popular, conoce que los trabajos sobre esta cuestión se encuentran ubicados en un organismo del Gobierno, en concreto del Ministerio de Justicia, que es la Comisión General de Codificación, organismo técnico de juristas en cuya sección segunda, de Derecho Mercantil, se estudian los diferentes textos relativos al Derecho Marítimo español. En concreto, según las informaciones suministradas a nuestro Grupo Parlamentario, existen diferentes técnicas o posibilidades de llevar a cabo esta actualización del Derecho Marítimo.

En primer lugar, el texto en el que más se ha avanzado, según los datos de que disponemos, es en el borrador de proyecto de ley relativo al contrato del seguro marítimo, el cual no se encuentra regulado en la Ley principal que disciplina el seguro en España, que es la Ley 50/1980, de 8 de octubre, de Contrato de Seguro. La práctica y el incremento del tráfico marítimo internacional en los últimos años ha supuesto la existencia de cláusulas contractuales surgidas en el ámbito internacional que se aplican como usos o costumbres aceptadas, pero que no tienen una plasmación concreta en el Derecho contractual del seguro marítimo español. Por eso, éste es uno de los borradores de proyecto de ley, según la información de que dispone nuestro Grupo Parlamentario, que más avanzado se encuentra, ya desde la etapa del Gobierno Socialista anterior.

En segundo lugar, se encuentra la problemática relativa a la responsabilidad del titular del transporte marítimo, que es el naviero, y los accidentes originados por la navegación marítima. Por los datos que tenemos, es un texto legal que se encuentra prácticamente elaborado y que podría ser objeto de aprobación por parte del Gobierno y, por tanto, sometido al trámite parlamentario para su entrada en vigor.

(El señor Vicepresidente, Sanz Blanco, ocupa la Presidencia.)

En tercer lugar, está la cuestión relativa a la legislación procesal marítima. La legislación marítima internacional plasmada en los convenios internacionales atribuye a los Estados suscribientes y ratificantes de los mismos la competencia para disciplinar la materia procesal, en este caso, marítima, en definitiva, el instrumento, el cauce, el camino a través del cual los diferentes operadores del transporte marítimo pueden reclamar, bien en materia de seguro, bien en materia de responsabilidad, bien en materia de accidentes, a las diferentes administraciones o partes contratantes en el tráfico marítimo internacional. Dicha legislación procesal se encuentra ya elaborada en un texto que, por los datos que recientemente nos ha suministrado el Gobierno, requeriría de una actualización, a través de una ponencia de procesalistas en la materia y de especialistas en Derecho Marítimo.

En cuarto lugar, nos encontramos con la cuestión relativa a la modificación del Libro III del Código de Comercio, que es lo que, en términos coloquiales del transporte marítimo, se denomina la regulación de la maritimidad, es decir, aquellas cuestiones relativas a la figura del naviero, a su régimen jurídico, a su estatus, al concepto, a la definición de lo que se entiende por «naviero».

Sería necesaria también la adaptación de este Libro III del Código de Comercio en lo que atañe a las estructuras empresariales. La regulación que contiene del naviero, del titular empresarial que desarrolla una actividad de transporte marítimo, no tiene nada que ver con lo que es hoy la Marina Mercante y lo que regula el Libro III del Código de Comercio, las figuras de los agentes consignatarios, de los transitarios y, en definitiva, lo que es el estatuto jurídico del buque. Todo ello requiere una modificación, que sería la más profunda, que es la actualización del concepto contenido en ese Libro III que es el de la maritimidad, y que abarcaría todo estos subconceptos o definiciones a los que he ido haciendo referencia.

Desde nuestro punto de vista, éstas son las cuestiones que habría que actualizar en el Derecho Marítimo español. Se puede hacer a través de diferentes técnicas. Se puede acometer una refundición o una actualización integral del Código de Comercio, abordando en bloque todas las reformas mediante una aprobación previa del Gobierno, a través de proyectos de ley y, por tanto, con tramitación parlamentaria en las Cámaras, o podría adoptarse otra técnica que es la presentación de textos legales, por separado, en función del grado de desarrollo, de consenso y de aprobación que aquéllos contienen en los diferentes trabajos previos que actualmente se encuentran en la Comisión General de Codificación, en su sección de Derecho Mercantil, ubicada en el Ministerio de Justicia.

Por ello, a nuestro Grupo parlamentario le es indiferente, ya que se trata de una cuestión de técnica para la que hay que dejar un margen de discrecionalidad al Gobierno que está gestionando la actualización de este Derecho Marítimo. Por lo tanto, a este Grupo parlamentario le es indiferente la técnica que se utilice. Lo que pretendemos con esta iniciativa —y con ello concluyo, señor Presidente—

es una actualización del Código de Derecho Marítimo español en sus diferentes versiones, que he explicitado anteriormente, y para ello pueden utilizarse cualquiera de las dos técnicas que hemos planteado. Nosotros planteamos —valga la redundancia— un plazo de seis meses al Gobierno. También nos es indiferente; puede ser un plazo mayor. Lo que sí es necesario es abordar esta problemática, porque los operadores del transporte marítimo español están demandando que exista esta actualización, ya que nos encontramos con una legislación muy dispersa, muy asistemática. Por un lado, está la antigua española, las reformas parciales y, por otro, los usos y costumbres y los convenios internacionales. Por eso es necesario que el Derecho interno español tenga una regulación sistematizada y actualizada, y ése es el espíritu y la intención con los que nuestro Grupo parlamentario ha presentado esta moción.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

Pasamos a continuación al turno en contra.

Tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Gracias.

Más que un turno en contra es un turno de matizaciones y de oferta de una enmienda alternativa a la moción que ha presentado el portavoz.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Si le parece, señoría, pasamos entonces al turno de portavoces. ¿Le es indiferente, Senador Bris? Es por seguir el orden. (Pausa.)

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor LUIS CALVO: Gracias, señor Presidente, señorías.

Voy a hacer una serie de consideraciones respecto de la moción que ha presentado el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos.

A lo largo de la década actual, la Comisión Europea ha ido adoptando una serie de acuerdos en sesiones de consejos de ministros de Transportes, en la línea de la potenciación del transporte intermodal, desde la perspectiva de la liberalización del transporte en el seno de la Unión Europea. En dicha línea, ha sido muy variada la normativa elaborada por la Unión Europea, que, además, durante los sucesivos gobiernos socialistas se fue incorporando progresivamente al ordenamiento jurídico español. De toda aquella normativa destacaría el Reglamento de la entonces Comunidad Económica Europea, número 3.577/92, del Consejo, de 7 de diciembre, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros —se estaba refiriendo al cabotaje marítimo—, mediante el cual se ha establecido, con algunos límites y períodos transitorios lógicos, la libre prestación de servicios del transporte marítimo de cabotaje.

Debemos destacar que ya en el ordenamiento jurídico español elaborado a partir de 1992, en nuestras leyes se

empiezan a incorporar disposiciones que desarrollan y transponen a nuestro ordenamiento jurídico los contenidos e instrucciones dimanadas de toda la normativa comunitaria reguladora de la liberalización del transporte marítimo, con el fin de fomentar la libre prestación de servicios, siempre que éste se lleve a cabo por buques comunitarios. Y así, la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, estableció para España un régimen jurídico para el transporte marítimo adaptado a la realidad económica y técnica del sector, con el cual se perseguía, entre otras finalidades, no solamente garantizar la libre competencia entre las empresas, sino también fijar los mecanismos que permitiesen a las navieras españolas afrontar la liberalización del transporte y posibilitar la competencia internacional en el difícil y competitivo mercado internacional del flete marítimo. Precisamente por ello, en la disposición adicional decimoquinta de la citada Ley, se creó el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras, con sede en la Comunidad Autónoma de Canarias. El apartado 5.2 de la citada disposición adicional facultaba al Gobierno para que, a la vista del proceso de liberalización de la navegación del cabotaje, determinado en el marco de la Comunidad Europea, permitiera mediante real decreto la inscripción en el Registro Especial de los buques que se destinasen a navegación de cabotaje, con la modulación del régimen aplicable que en su caso se determinara. De ahí que, con posterioridad, se hayan podido ir incorporando sucesivamente a ese Registro Especial y mediante reales decretos, empresas navieras y buques que efectúan navegaciones de cabotaje para el transporte de petróleo de productos derivados de él, de agua potable y, por último, con el Real Decreto 2.221/1998, de 16 de octubre, los restantes buques dedicados al cabotaje.

Con la descripción de este caso concreto, el Grupo Parlamentario Socialista ha querido poner de manifiesto que ya en el ordenamiento jurídico español se ha ido incorporando, por anteriores gobiernos y por el actual, normativa que adecua nuestro ordenamiento jurídico al comunitario en materia de liberalización del transporte marítimo, con el objeto de situar a la empresa transportista española en condiciones de competir —y repito la frase— en el duro y difícil mercado internacional del flete marítimo.

No obstante ello, es necesario reconocer que en la Unión Europea se avanza notablemente en el debate y en la adopción de medidas que de él se derivan, mientras que, en España, existe una atonía gubernamental que yo calificaría de lacerante. Hay falta de creatividad, y no se da respuesta a las demandas dimanadas de los sectores sociales implicados. A mí me parece importante mencionar al respecto que el día 4 de julio de 1997 se celebraba la Asamblea Anual de la Asociación de Navieros Españoles (la Anave), y que en el acto de clausura tomó la palabra el Ministro de Fomento, señor Arias Salgado, quien pronunció un encendido discurso censurando —cómo no— al anterior Gobierno socialista, y en el que prometió solemnemente que, en los primeros meses de 1998, elevaría a las Cortes Generales un conjunto de iniciativas tendentes a potenciar al sector marítimo español y sacarlo del marasmo en el que se le había sumido por los gobiernos anteriores. Tal afirma-

ción —no podía ser de otra manera— generó unas ilusiones sin límite en todos los asistentes a la referida Asamblea. Sin embargo, la realidad es que, hasta el día de hoy, el Ministro no ha sido capaz de cumplir con su promesa ni se atrevió a asistir a la asamblea del pasado mes de julio, circunstancia ésta que resultó muy criticada por los medios de comunicación y, por supuesto, por toda la Asamblea. En los dos últimos años, la Comisión de las Comunidades Europeas ha elaborado un conjunto muy importante de documentos que ha sometido a la consideración de los gobiernos respectivos y, sin embargo, el Gobierno español no solamente no se ha hecho eco de ellos, sino que ni siquiera los ha elevado a las Cortes Generales al objeto de recabar la posición de nuestro Parlamento. En consecuencia, hacemos hincapié en que el Gobierno español no ejerce el liderazgo social que debería llevar a cabo sobre este sector tal como lo han demandado sindicatos y patronal y, por otra parte, es cierto que hay que adaptar nuestro ordenamiento jurídico al comunitario.

Por todo ello, la propuesta del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos nos parece razonable y, por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista va a apoyarla.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Luis Calvo.

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Intervengo en este momento puesto que el señor Presidente me ha dicho que hiciera uso del turno de portavoces, pero en realidad yo querría intervenir en turno en contra puesto que la moción no se va a aprobar en el sentido total y absoluto expuesto por el portavoz del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. Esas matizaciones hacen que en realidad no estemos hablando de la moción entera sino de la moción junto con la enmienda que se iba a añadir por parte de nuestro Grupo.

Se trata de una moción por la que el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos insta al Gobierno para que en un plazo determinado, que ese Grupo fija en seis meses, presente a la Cámara un proyecto de ley de actualización del derecho marítimo español. Desde luego, nadie puede obviar la necesidad que en estos momentos existe de que haya un ordenamiento jurídico moderno y actualizado del derecho marítimo español, puesto que el que se está utilizando se basa en el Código de Comercio, que data nada más y nada menos que del año 1885. Durante ese tiempo, como se puede uno figurar, ha habido numerosos cambios. Entre otras cosas, se han realizado numerosos convenios internacionales, y todo ello debe incluirse dentro de una sola ley.

El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista ha aprovechado para criticar la política gubernamental y para poner en tela de juicio la actuación del señor Ministro, pero yo le diría que ellos han estado catorce años en el Gobierno y que en este sentido han hecho muy poco, tan poco

que en realidad no han hecho nada. Todo se quedó en el aire. El Parlamento concedió un plazo de seis meses para que todo aquello que se prometió se pudiera llevar a cabo, pero las Cortes se disolvieron, con lo cual no se pudo realizar en el tiempo previsto. Por tanto, más vale que en lo que a esto se refiere no entrásemos en planteamientos de profundidad porque, indudablemente, desde el año 1885 y después de catorce años de Gobierno socialista, con ministros como el señor Borrell, entre otros, debería haberse hecho mucho más de lo que se hizo.

En la anterior legislatura se aprobó una proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos sobre remisión, en un plazo de seis meses, de un proyecto de ley de actualización de la legislación española a la realidad marítima, y en especial, como muy bien ha dicho el Senador Gatzagaetxebarría, en relación con el Libro III del Código de Comercio, proposición no de ley que fue aprobada por unanimidad. Esto sucedía el 21 de junio de 1995. El Grupo Parlamentario Socialista presentó una enmienda para que esto se aprobase por unanimidad.

Como consecuencia de aquella proposición no de ley, se estudiaron y aprobaron los dos primeros borradores —a los que se ha referido el Senador— de anteproyecto de contrato de seguro marítimo y de utilización de buques. Estos dos proyectos —también se ha indicado aquí pero es necesario recalcarlo— pretendían aprobarse como una reforma parcial del Código de Comercio, lo que no pudo llevarse a cabo por la disolución anticipada de las Cortes Generales, como he dicho. Pero hay que decir que, desde luego, se ha venido trabajando en este sentido. Hubo una comisión especial que se ocupó de estos temas, comisión en la que existía una ponencia que se disolvió porque no tuvo tiempo para acabar los trabajos que tenía encomendados.

En relación con la reforma que se plantea en esta moción hay que decir que el Ministerio de Justicia apunta el siguiente procedimiento a seguir: en primer lugar, una fase de reforma parcial con el impulso y tramitación de los anteproyectos de ley de contratos de seguro marítimo, de contratos de utilización de buques y de responsabilidad marítima; en segundo lugar, una fase de transición mediante la cual se elaboraría una ley especial procesal, que también se ha indicado aquí, para el ordenamiento marítimo; y, en tercer lugar, una fase de reforma global, con la elaboración del anteproyecto de reforma del Libro III del Código de Comercio, que englobaría ya los dos textos anteriores.

Hablaba yo de aquella ponencia constituida y que se tuvo que disolver, y la propuesta que hace el Ministerio de Justicia es que sería conveniente constituir de nuevo esa ponencia para elaborar la ley procesal marítima —ponencia que deberá estar compuesta paritariamente por procesalistas y maritimistas—, así como reactivar la ponencia especial encargada del estudio de la reforma total del Libro III del Código de Comercio. Y habría que añadir también que el Ministerio de Justicia sigue trabajando en esa Comisión de codificación que está llevando a cabo los trabajos preparatorios tendentes a la actualización del Código

de Comercio en el mismo sentido señalado por el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos.

Por tanto, lo que yo digo —y así se lo manifestaba al Senador con anterioridad a la celebración de esta Comisión— es que yo no puedo aceptar lo de «en el plazo de seis meses» por lo compleja que resulta la fase procesal a que nos estamos refiriendo. Por tanto, puesto que los trabajos se están realizando y a nadie le cabe la menor duda que es necesaria la modernización y actualización del derecho marítimo, considero que debería instarse al Gobierno para que en el plazo más breve posible que permitan las fases que aquí estamos tratando, se presente a esta Cámara un proyecto de ley de actualización del derecho marítimo español adaptándolo a la realidad y necesidad actuales del transporte marítimo. Ésa sería la propuesta que yo, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, hago al Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, Grupo que ha presentado la moción.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

Esta Presidencia entendió que no había ningún Grupo que quisiera hacer uso del turno en contra y, en cualquier caso, la Mesa no tenía la propuesta de modificación. Por tanto, si les parece bien a sus señorías, entramos ahora en un nuevo turno de portavoces para que tomen posiciones sobre la propuesta de enmienda realizada por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos.

El señor GATZAGAETXEBARRÍA BASTIDA: Muchas gracias, señor Presidente.

Quiero agradecer la posición del Grupo Parlamentario Popular así como la del Grupo Parlamentario Socialista.

Nosotros aceptaríamos la indicación que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular porque, a tenor de las informaciones que tenemos sobre los trabajos que se están realizando, nos parece bien que se contenga en la parte resolutive esa modificación.

En relación con la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, al cual agradezco la sensibilidad que tienen en el asunto que nos ocupa, quiero comentar que nosotros habíamos dado ese enfoque no en cuanto a la regulación del transporte marítimo, que es una regulación del derecho marítimo privado que regula —valga el juego de palabras— la relación entre privados (los que contratan el flete, los transportistas, el estatuto jurídico del buque, etcétera) y no en cuanto al marco de la liberalización del transporte, a lo que usted ha hecho referencia correctamente, y que es una normativa de obligado cumplimiento de la Unión Europea. Nosotros hacíamos hincapié en la problemática del día a día de los abogados, de las empresas que trabajan en temas de accidentes, de responsabilidad, de cumplimiento de los contratos, de siniestros de buques, respecto de lo cual existe una legislación muy asistemática que está pendiente de actualización. Agradecemos la posición de ambos Grupos Parlamentarios y aceptamos

la enmienda que nos ha propuesto el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor LUIS CALVO: Muchas gracias, señor Presidente.

También nosotros nos sumamos a la matización que ha hecho el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en relación con la propuesta que hace el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, pero quiero llamar la atención sobre una cuestión: no podemos olvidar, incluso también en el ámbito del derecho marítimo privado, que todas las modificaciones de índole liberalizadora que se han venido sucediendo y que se siguen sucediendo en el marco comunitario, lógicamente hay que tenerlas en cuenta.

Lo único que quería decir antes —y ello ha valido una crítica al Grupo Socialista por parte del portavoz del Grupo Parlamentario Popular— es que se están produciendo una serie de documentos en los últimos tiempos, por ejemplo, el documento titulado «Hacia una nueva estrategia marítima», que es una comunicación de la Comisión tanto al Consejo como al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones. Hay también otra comunicación titulada «El futuro de la Europa marítima: una contribución a la competitividad de las industrias marítimas», que también se ha mandado al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones, y otra sobre puertos e infraestructura marítima, pero ninguna de ellas se ha debatido en el Parlamento español. Sería interesantísimo que el Consejo y el Gobierno español conocieran la posición del Parlamento español respecto de todas estas situaciones. Consideramos que el Gobierno está poco ágil en ese tipo de situaciones. Nosotros nos sentimos halagados por el hecho de que el Partido que sustenta al Gobierno siga haciendo oposición al partido principal de la oposición, que somos nosotros, pero ya ha pasado suficiente tiempo.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Luis Calvo.

Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Agradezco al Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos que admita esta modificación que, indudablemente, es mucho más real por lo mucho que queda por realizar y por lo complejo de esta modificación.

También quiero decirle a mi querido amigo y portavoz del Grupo Parlamentario Socialista que no es cuestión de hacer oposición, simplemente se trata de que cuando se

critica a un Grupo que sustenta a un Gobierno desde hace dos años y medio porque no ha hecho algo hay que recordar que otro Grupo apoyó a otro Gobierno que tampoco lo hizo en catorce años. Quedan muchas cosas por hacer y también los de antes tuvieron que hacer muchas cosas, pero la crítica no ha nacido de mi Grupo hacia el suyo, sino que surge como contestación a la crítica que había hecho el Grupo Parlamentario Socialista con anterioridad.

Si aprobamos por unanimidad la moción modificada, habremos hecho un gran favor a este proceso de modernización del derecho marítimo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Bris.

En cualquier caso, rogaría al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que nos hiciera llegar la propuesta de enmienda para la posterior votación.

Pasamos al debate de la siguiente moción que figura en el orden del día. (*El señor Luis Calvo pide la palabra.*)

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Tiene la palabra el Senador Luis Calvo.

El señor LUIS CALVO: Señor Presidente, por una cuestión de orden habíamos llegado a un acuerdo con la Presidencia para cambiar el orden del debate de las mociones. Según dicho acuerdo debatiríamos, en primer lugar, la moción número 1, que ya se ha debatido, y a continuación las números 5 y 6.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Entonces, la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista es que se debatan a continuación las mociones números 5 y 6.

El señor LUIS CALVO: No, señor Presidente. Fue un acuerdo de la Mesa y los Portavoces, a petición del señor Gatzagaetxebarría.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): De acuerdo, ésa fue la propuesta. ¿Qué tiene que decir el Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos al respecto?

El señor GATZAGAETXEBARRÍA BASTIDA: Señor Presidente, nosotros habíamos propuesto, por ser más operativo para nuestro Grupo, que se pudieran tramitar previamente las mociones del Grupo Parlamentario Socialista. Como dicho Grupo también tiene interés en que se tramitaran otras con anterioridad, se llegó a ese acuerdo bajo la Presidencia del señor Beguer.

Por lo tanto, se trata de tramitar ahora dos mociones socialistas y, seguidamente, la siguiente moción del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PONER EN MARCHA, POR MEDIO DEL ENTE PÚBLICO

AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA (AENA), LOS MECANISMOS QUE PERMITAN DOTAR AL AEROPUERTO DE VIGO (PONTEVEDRA) DE LA SEÑALIZACIÓN LUMINOSA COMPLETA E IDÓNEA PARA MEJORAR SU OPERATIVIDAD ACTUAL Y DAR UN MEJOR SERVICIO A LOS USUARIOS DEL ÁREA METROPOLITANA DE VIGO, SUR DE GALICIA Y NORTE DE PORTUGAL (661/000180).

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Pasamos al debate de la moción número 5 del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a poner en marcha, por medio del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), los mecanismos que permitan dotar al aeropuerto de Vigo (Pontevedra) de la señalización luminosa completa e idónea para mejorar su operatividad actual y dar un mejor servicio a los usuarios del área metropolitana de Vigo, sur de Galicia y norte de Portugal.

Tiene la palabra el Senador proponente del Grupo Parlamentario Socialista, señor González Príncipe.

El señor GONZÁLEZ PRÍNCIPE: Muchas gracias, señor Presidente.

Intervengo con brevedad para dejar constancia de que el aeropuerto de Vigo carece en este momento de la señalización luminosa del eje central de la pista. Cuenta con la señalización en los laterales, pero la falta de señalización central afecta, sobre todo, a la operatividad de este aeropuerto en condiciones de escasa visibilidad. Les pondré un ejemplo para entenderlo mejor. Si hay luces de centro de pista, un avión puede despegar con una visibilidad de 200 pies, que transformados al Sistema Métrico Decimal son aproximadamente 70 metros; si no hay iluminación del eje central de la pista, se necesitan 500 pies, unos 100 metros más.

Por las condiciones climatológicas de este aeropuerto y de los demás aeropuertos de Galicia, el que no disponga de este dispositivo perjudica a los usuarios porque se incrementa el número de desvíos y la no utilización en la hora prevista de los vuelos que ofrecen las compañías.

En su momento se elevó por parte de Iberia y de Aviaco un informe hace tres años, cuando se inauguró el aeropuerto nuevo en 1996, a las autoridades de aviación civil, a AENA; me consta que por parte de esta última se ha hecho el estudio e incluso se ha valorado el proyecto. Alguna de estas personalidades responsables de AENA hace unos meses dijo verbalmente que se abordaría el problema de la iluminación.

En definitiva, se trata de dotar esta zona, que es la más dinámica de Galicia por contar con un aeropuerto que capta tráfico del norte de Portugal y que ha efectuado el mayor crecimiento en pasajeros y en carga en los últimos diez años en Galicia, de unos mecanismos muy baratos que permitirán una mejor operatividad de esta infraestructura tan necesaria para el área metropolitana de Vigo y el sur de Galicia.

Nada más.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador González Príncipe.

Para turno en contra, tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a referirme a la moción presentada por el Grupo Parlamentario Socialista relativa a la señalización luminosa en el aeropuerto de Vigo, que ha explicado el Senador González Príncipe y por la que se solicita la puesta en marcha por parte de AENA de los mecanismos necesarios que permitan dotar a este importante aeropuerto de la señalización luminosa completa e idónea para mejorar su operatividad actual y dar un mejor servicio a los usuarios del área metropolitana de Vigo, del sur de Galicia y del norte de Portugal.

Ya se trató de este asunto en la Comisión de Presupuestos, puesto que fue una de las preguntas que el Senador formuló al Presidente de AENA en su comparecencia en la citada Comisión. En aquel momento ya expuso el Presidente de AENA que la seguridad de las operaciones se basaba en un conjunto de factores, como pueden ser los servicios, las infraestructuras, las ayudas visuales y radioeléctricas y los procedimientos y mínimos de utilización, que son los que convenientemente equilibrados garantizarían el nivel adecuado de seguridad en las condiciones meteorológicas en las que la operación se permite. En aquella comparecencia en la Comisión de Presupuestos, el Presidente de AENA ya manifestó que los aeropuertos gallegos estaban en unas condiciones bastante idóneas y aceptables para hacer frente al servicio que tenían que prestar, dadas las condiciones meteorológicas y climáticas de la zona.

La dotación de ayudas visuales en todos los aeropuertos de AENA se ajusta a las normas de la OACI, que son aceptadas internacionalmente y acogidas en los aeródromos. Según se refería en la citada normativa de la OACI, las luces del eje de pista no eran necesarias para las pistas que operan en primera categoría, como es el caso de la pista del aeropuerto de Vigo, y por eso en la comparecencia anteriormente citada se hablaba de la posible reclasificación de los aeropuertos gallegos.

AENA ha entendido que la instalación de luces de eje de pista en el caso del aeropuerto de Vigo incrementaría la confianza de usuario en la operación siempre que hubiera malas condiciones de visibilidad, y así disminuirían los mínimos de utilización en los despegues. Por todo ello y para mejorar esa calidad del servicio, AENA tiene previsto la instalación de luces de eje de pista en el aeropuerto de Vigo. En estos momentos se encuentra el proyecto en fase de redacción, y, según manifiesta AENA, se ejecutará la obra en el próximo año, en 1999.

Por eso, más que realizar un turno en contra pediría que el señor González Príncipe retirase esta moción, puesto que está solicitando una cosa que ya se está realizando. Al estar en marcha las acciones necesarias, no creemos que sea oportuno votar a favor de una moción que ya se está llevando a cabo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, Senador Bris.

A continuación, pasamos al turno de portavoces. Tiene la palabra el Senador González Príncipe.

El señor GONZÁLEZ PRÍNCIPE: Muchas gracias, señor Presidente.

No voy a retirar la moción, me parece un absurdo. Si usted quiere hacemos constar «de acuerdo con el programa del Gobierno», y así el Gobierno se siente cómodo, pero mi obligación política y moral, como representante de los ciudadanos, es traer aquí las inquietudes. Si además coincide con que el Gobierno tiene previsto llevar a cabo esta obra en el año 1999, me parece muy bien. Si usted lo prefiere puede figurar: La Comisión de Obras Públicas insta al Gobierno a poner en marcha esta obra de acuerdo con los planes que ha expuesto la propia AENA.

Ésta no es una moción contra nadie, sino a favor de la ciudad y de los usuarios. No me parece de recibo, querido colega Bris, que usted me plantee este tema. Por respeto al trabajo parlamentario que desempeñamos todos y cada uno de los miembros de esta Cámara y por la dignidad del cargo de Senador no debo retirar esta moción. Al contrario, me alegro de que la podamos votar todos juntos y que resolvamos un problema que es importante para mi ciudad y, supongo, para los representantes del Grupo Parlamentario Popular. No tengo la impresión de que ustedes tengan la intención de jorobar y yo tampoco he presentado la moción con ese fin, sino con el de resolver un problema. Para una vez que coincidimos el Gobierno y yo, ¿cómo nos vamos a privar de la oportunidad de votar juntos? No caigan ustedes en el sinsentido, propongan la redacción que quiera, pero no voy a retirar la moción.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Con esta moción se pretende que la Comisión de Obras Públicas inste al Gobierno a poner en marcha, pero es que ya está puesto en marcha. No es algo en lo que partamos de cero y tengamos que poner en marcha. Con la moción tal y como se contempla, incluso estaríamos yendo en contra de lo que ya se está haciendo. Por tanto, no se puede poner en marcha una cosa que ya está puesta en marcha, porque eso ya se está haciendo por parte del Gobierno. (*El señor González Príncipe: Puede decir: a ejecutar en el plazo más breve posible.*)

Podemos estudiar una moción con un texto alternativo que pueda contentar a las dos partes, ya que tal como está expuesta, lo que se solicita ya está hecho y lo más lógico sería retirar esa moción. Otra cosa es que en ese afán constructivo que siempre tiene el Grupo Parlamentario Popular en esta Comisión —y supongo que en todas— busquemos un texto alternativo que pueda reunir las exigencias de una

y otra parte, pero nunca la aprobación de la moción socialista en el sentido en que está redactada.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señoría.

En cualquiera de los casos, si antes de la hora de votación llegan a una moción alternativa, les ruego que la hagan llegar a la Mesa para su posterior votación.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A EXIGIR A LA EMPRESA AUTOPISTAS DEL ATLÁNTICO, S. A. (AUDASA), QUE CONSTRUYA UN FALSO TÚNEL DE UNA LONGITUD APROXIMADA DE SEISCIENTOS METROS AL PASO DE LA AUTOPISTA A-9 POR EL MONTE DE A MADROA, A FIN DE REDUCIR EL IMPACTO AMBIENTAL Y PAISAJÍSTICO QUE CAUSARÁ LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE LA MISMA COMPRENDIDO ENTRE TEIS Y PUXEIROS, EN VIGO (PONTEVEDRA) (661/000193).

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Pasamos a continuación a debatir la moción 6, también del Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a exigir a la empresa Autopistas del Atlántico, S. A. (AUDASA), que construya un falso túnel de una longitud aproximada de seiscientos metros al paso de la autopista A-9 por el monte de A Madroa, a fin de reducir el impacto ambiental y paisajístico que causará la construcción del tramo de la misma comprendido entre Teix y Puxeiros, en Vigo (Pontevedra).

Tiene la palabra el Senador González Príncipe.

El señor GONZÁLEZ PRÍNCIPE: Muchas gracias, señor Presidente.

Se trata de un problema grave desde el punto de vista medioambiental, ya que un tramo del segundo cinturón de Vigo, el constituido por el ramal de la autopista A-9, entre Teis y Puxeiros, tiene que atravesar una zona con una orografía muy complicada. En concreto, es un tramo que va a media ladera de uno de los montes que forman el circo montañoso en torno a la ría de Vigo. Un monte, además, que tiene un valor simbólico y un gran valor paisajístico en el entorno de la ría y de la ciudad.

Como la preocupación ha sido muy grande y ha habido movilizaciones, de todos conocidas, por parte del movimiento vecinal y del movimiento ecologista, el Ayuntamiento de Vigo encargó un estudio, de acuerdo con la Xunta de Galicia y con Autopistas del Atlántico, para que un grupo de expertos de la universidad dieran su consejo y su criterio. El consejo es taxativo. Los expertos dicen que la única solución para minorar el impacto ambiental de la construcción de ese tramo de autopista, que va a media ladera en la falda del monte, poder salvar parte de la ladera e, incluso, desde el punto de vista de la seguridad, estabilizar esa ladera y que en el futuro no se produzcan, en una zona tan lluviosa como la nuestra, problemas de otro tipo,

es la construcción de un falso túnel de una longitud nunca menor de seiscientos metros, según figura textualmente en el informe. Nosotros, en vez de copiar el informe de la universidad, hemos puesto de una longitud aproximada de seiscientos metros. El objetivo final es salvar la ladera del monte y de algún modo garantizar las mejores condiciones ambientales y el valor altamente apreciado por los ciudadanos de Vigo del paisaje de esa ladera, que me atrevería a decir que es parte de la postal de Vigo.

En definitiva, lo que traemos hoy aquí es un compromiso para ejecutar una obra pública necesaria con las mejores condiciones ambientales y con el menor daño posible al entorno y al paisaje. El propio Ayuntamiento de Vigo ha hecho el estudio, de acuerdo con la Xunta de Galicia y la empresa concesionaria, y existe un amplio consenso social del conjunto de la ciudad.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señor González Príncipe.

Para el turno en contra, tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Esta moción referida a la construcción del falso túnel del A Madroa ha sido estudiada con el mayor interés. Sobre esta moción hay que informar que estas obras de construcción del tramo Rande-Puxeiros de la Autopista del Atlántico comenzaron en el año 1995. El proyecto de construcción fue aprobado mediante resolución de fecha 31 de enero de 1994, y cuando se llegó a la excavación del desmonte de A Madroa se empezaron a producir desprendimientos localizados que, lógicamente, han dificultado su ejecución. Para resolver este problema entre las diversas soluciones técnicas que se barajaron se incluyó la posibilidad de construir un túnel artificial. Las distintas alternativas fueron estudiadas por la entidad Autopistas del Atlántico, que es la concesionaria de la autopista, por el Ayuntamiento de Vigo y otros interesados, puesto que es cierto que hay una gran preocupación social por este tema, así como por la Comisión de seguimiento de estas obras que está presidida por un representante municipal.

Como resultado de esta preocupación por este tramo de la autopista, se introdujo la construcción de un falso túnel que, según los técnicos, reúne la longitud suficiente en el proyecto modificado de obra del tramo Rande-Puxeiros. Esta modificación fue aprobada el 17 de marzo de 1998 y en la actualidad se encuentra en fase de ejecución la totalidad de las obras del citado modificado. Tal como se está construyendo en estos momentos, según los informes técnicos, se posibilita la restitución del monte existente a su situación primitiva y se considera que es una solución medioambiental que cubre las expectativas y las preocupaciones de las que estábamos hablando. Cualquier posible modificación que se tuviera que hacer de dicha obra daría lugar a un nuevo y considerable retraso en la construcción de la misma. Teniendo en cuenta estas consideraciones y los informes técnicos que se acompañan, sinceramente, en estos momentos no creemos oportuno modificar este pro-

yecto, por lo que votaremos en contra de la moción que presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Turno de portavoces. Tiene la palabra el Senador González Príncipe.

El señor GONZÁLEZ PRÍNCIPE: Gracias, señor Presidente.

Senador Bris, con todo mi afecto y mi respeto, que tiene por anticipado, he de decirle, primero, que van a terminar haciendo un túnel con más metros de los que pongo yo aquí; segundo, lo van a terminar más tarde. ¿Por qué? Porque mucho me temo que va a haber «movida», como decimos en mi tierra. Que quede constancia, señoras y señores Senadores de que, una vez más, vengo con el ramo de olivo, que es el árbol simbólico de mi ciudad. Ustedes —no me refiero a usted, que no es el culpable— no entienden nada. Hace 15 días el Director General del Ministerio de Medio Ambiente recibió a la Junta de Montes de Mano Común y les dijo que no construyeran el túnel de 600 metros, sino de 800. ¡Pónganse de acuerdo! No lo digo por usted. Lo que quiero decir es que los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente se pongan de acuerdo de una vez, porque le puedo asegurar que los vecinos de Teis no van a dejar que se haga un falso túnel menor de 600 metros. Senador Bris, no mire los papeles porque le engañan los ingenieros, hágame caso a mí que siempre le doy buenos consejos. Fíjese lo que le estoy diciendo, no lo van a terminar y el túnel va a ser más largo. Este brindis al sol que usted hace hoy aquí —sin saber de qué va el tema, está leyendo el informe del Ministerio— le va a salir muy caro al Partido Popular porque, además, el alcalde o el candidato a alcalde, uno de los dos, va a decir que hay que construir el túnel de 700 metros, por superar lo que propongo. Por tanto, terminaremos haciéndolo más largo y, desde luego, la cinta de la inauguración la cortará otro alcalde, con toda seguridad.

¿Qué es lo que me preocupa? Que hace 15 ó 20 días, autoridades del Estado, autoridades del Gobierno, se comprometieron con la Junta de Montes de Mano Común de Teis a hacer todo lo contrario de lo que usted está diciendo aquí. Nosotros ya sabíamos que el Partido Popular en Vigo no tenía norte, estaba «desnortado», pero esperábamos que, al menos, si un director general manifestaba algo, su criterio se mantuviera. No ha dado usted un solo argumento, porque los directores generales que se han sentado con la Junta de Montes han dicho lo contrario. El informe técnico encargado a técnicos pactados entre un alcalde, un consejero y el presidente de Autopistas del Partido Popular, que fue antiguo Senador en la Cámara, de toda confianza, dice que dicho túnel se construya de al menos 600 metros. Es decir, se han gastado un dinero público para que los expertos dieran su opinión y ahora ustedes no la tienen en cuenta. No me parece serio. A mí no me parece serio y mucho me temo que algunos ciudadanos de Vigo tampoco lo van a encontrar serio. Y les va a ocurrir lo que ya les ocurrió con este tramo de la autopista en relación al Cabral. No sé si se acordarán de que en su momento vine aquí

con una moción y ustedes votaron en contra, pero terminaron haciéndola cuatro meses más tarde cuando la obra estuvo paralizada un mes; ahora es un magnífico momento para paralizar las obras.

Me gustaría que estos temas que son tan serios se tratan de otra manera y que este ramal de la autopista del segundo cinturón de Vigo empezara a funcionar cuanto antes y en mejores condiciones, que no se jugara desde un punto de vista tecnocrático. He hablado de un problema político grave, que es la construcción de un vial necesario para una ciudad, en un espacio natural sensible. Le he dicho que hay un acuerdo entre las tres administraciones para pedir el dictamen de unos científicos y de unos técnicos, geólogos, ambientalistas, etcétera. Respetemos el dictamen de los árbitros que hemos buscado y, para rematar la jugada, le comunico —usted no tenía por qué saberlo— que desde el Ministerio de Medio Ambiente, en los últimos 20 días, se ha animado a los vecinos diciéndoles que la obra tiene graves defectos ambientales y que el falso túnel cuando menos ha de ser de 600 metros.

En este momento, con su voto, les auguro un mes de enero divertido en lo que se refiere a este tramo de autopista. Menos mal que confío en que el señor Cuiña vendrá rápidamente con el «jeep» a decir que tenemos razón los socialistas y que hay que hacerlo de 600 metros porque, caso contrario, se va a montar una buena.

Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Turno de portavoces. Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Gracias, señor Presidente.

El planteamiento que hace el señor González Príncipe es totalmente político. Por eso trae a los medios de comunicación y se los sienta al lado, para que tomen buena nota de lo que se está diciendo. Lo que se está discutiendo aquí no es un planteamiento político sino un planteamiento técnico. Si los técnicos del Ministerio de Fomento dijeran que ese túnel se tenía que hacer de 800 metros, le estaría diciendo en este momento que el túnel se tenía que hacer de 800 metros; si los técnicos del Ministerio de Fomento dijeran que de 1.000 metros, de 1.000 metros. No es un planteamiento político, señor González Príncipe; el que le estoy exponiendo es un planteamiento técnico. Por tanto, tenemos que atenernos a ellos como políticos, porque es donde se basa el buen funcionamiento de las cosas y es donde se basa realmente lo que todos estamos buscando, que es la permanencia de los aspectos medioambientales y paisajísticos de la zona de A Madroa.

Indudablemente yo no puedo hablar del ayuntamiento de Vigo, pero no me parece correcto que se haga una crítica a la política que allí se realiza, puesto que no hay nadie aquí que pueda defenderse en ese sentido. Pero no estará tan mal cuando en las últimas elecciones, bien sean las municipales o a la Xunta de Galicia, se ha demostrado que el voto no ha ido al Partido Socialista sino al Partido Popular. Vamos a trabajar con seriedad. A usted, que pide tanta seriedad, señor González Príncipe, le diré que la se-

riedad es hacer caso de lo que dicen los técnicos. Y se lo dice una persona que ha sido alcalde de una ciudad y ha tenido que hacer caso —le gustase o no— de lo que decían los técnicos, porque era lo mejor para todos.

Respecto a sus declaraciones sobre los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, son criterios que usted sigue y que yo no comparto, ni muchísimo menos. Aquí únicamente estamos haciendo un planteamiento técnico. Usted me dice que leo los informes que presentan los ingenieros. ¡Faltaría más que si un ingeniero está diciendo que se haga la carretera de una forma u otra, un Senador o un alcalde dijera lo contrario! Es como si a usted, que es médico, le dijera yo mañana el tratamiento que tiene que aplicar a un niño que va a su consulta. Eso no lo consideraría usted serio. Pues aquí ocurre lo mismo. Éste es un planteamiento técnico, señor González Príncipe, y los técnicos han dicho que con eso es suficiente, y si los técnicos —vuelvo a repetir— hubieran dicho al Partido Popular que en lo referente al túnel el planteamiento es del doble o el triple de metros, el Partido Popular lo hubiera aceptado. Como no ha sido así, estamos ante algo que usted pide y que los técnicos afirman que no es necesario. Por tanto, comprenderá que, entre un planteamiento político y un planteamiento técnico, tendremos que aceptar el planteamiento técnico.

Éste es el motivo y no otro, por mucho que quiera usted decir o dejar de decir en Vigo. Aquí hay un planteamiento técnico y si cambiase, indudablemente el comportamiento del Partido Popular cambiaría de acuerdo con dicho planteamiento técnico. Como no ocurre así, estamos en contra de esta moción.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Muchas gracias, señor portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE SENADORES NACIONALISTAS VASCOS, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA UBICACIÓN EN EL PUERTO DE BERMEO (VIZCAYA) DE UNA NUEVA EMBARCACIÓN DE SALVAMENTO MARÍTIMO DESTINADA A ACTIVIDADES DE INTERVENCIÓN RÁPIDA, QUE SUSTITUYA A LA QUE ACTUALMENTE SE ENCUENTRA EN DICHO PUERTO (661/000147).

El señor VICEPRESIDENTE (Sanz Blanco): Pasamos a la moción número dos. Del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos, por la que se insta al Gobierno a la ubicación en el Puerto de Bermeo (Vizcaya) de una nueva embarcación de salvamento marítimo destinada a actividades de intervención rápida, que sustituya a la que actualmente se encuentra en dicho puerto.

Tiene la palabra el Senador que ha presentado la moción.

El señor GATZAGAETXEBARRÍA BASTIDA: Gracias, señor Presidente.

Efectivamente, nuestro Grupo Parlamentario ha presentado esta moción por la que solicita al Gobierno central la ubicación de una embarcación de salvamento marítimo en el puerto de Bermeo, que más que la ubicación sería la sustitución de la actualmente existente.

La vigente Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante de 1992 sufrió una reforma parcial en el año 1997 a través de la Ley 62/1997, de 26 de diciembre. En ella se concibe la actividad pública de salvamento marítimo como un servicio público prestado por la Administración central y por las Comunidades Autónomas para todas las embarcaciones pesqueras de marina mercante, deportivas y recreativas que operan en un espacio de agua del Mediterráneo y del Atlántico asignada al Estado español por la Organización Marítima Internacional (OMI), es decir, es una zona de agua en cuya gestión y responsabilidad, a efectos de transporte, de pesca, de actividades recreativas y deportivas, corresponde al Reino de España y, en concreto, de conformidad con el sistema de distribución de competencias, a las Comunidades Autónomas y al Gobierno central.

En materia de salvamento marítimo, además de la competencia del Gobierno central, diferentes Comunidades Autónomas con litoral ostentan competencias en la materia. En esta situación se encuentra la Comunidad Autónoma de Euskadi, que estatutariamente dispone de competencia para la gestión y ejecución de la legislación estatal de salvamento marítimo en las aguas territoriales correspondientes a su litoral. O sea, que nos encontramos con un sistema de distribución competencial del siguiente tenor: a los poderes centrales del Estado les corresponde la aprobación de la legislación en la materia en su plenitud (legislación y desarrollo, es decir, tanto la potestad legislativa como la reglamentaria) y la ejecución del ordenamiento jurídico en materia de salvamento marítimo, tanto de las fuentes legales como de las reglamentarias, depende de las Comunidades Autónomas. Hay Comunidades Autónomas que tienen competencia en la materia, con el País Vasco, Cataluña, Canarias y Galicia, siempre en aguas territoriales a su litoral, y se entiende jurisprudencialmente que esas aguas territoriales a su litoral son las correspondientes a las doce millas. (*El señor Presidente ocupa la Presidencia.*)

Esto se ha ratificado en una disposición adicional contenida en la Ley 62/1997, de modificación parcial de la Ley de Puertos y Marina Mercante. Por ello, vemos que en materia de salvamento marítimo, en ocasiones, se cruzan y se solapan las actuaciones de la Administración central con las desarrolladas por las Comunidades Autónomas, siendo una materia en la cual es imprescindible la colaboración. El Tribunal Constitucional traslada a estos supuestos la doctrina de los círculos concéntricos —sentada en una sentencia del año 1983 en materia de protección civil, reiterada y asumida nuevamente por la reciente sentencia de 1998 sobre la Ley de puertos de 1992—, en virtud de la cual, las competencias de actuación, de gestión, de ejecución, de un poder público —bien sea el poder central del Estado o las Comunidades Autónomas en función de si tienen o no competencias, porque no todas las Comunidades Autónomas con litoral tienen competencia en salvamento

marítimo— en aquellos supuestos en los cuales un siniestro, una catástrofe, un riesgo, excediera del ámbito de actuación del círculo —llamémosle así— de una Comunidad Autónoma, es decir, el siniestro o el riesgo fuera de un ámbito superior al de una Comunidad Autónoma, serían, bien sea en protección civil bien sea en salvamento marítimo, de los poderes centrales del Estado. Ése es el esquema atípico que se ha establecido a la hora de distribuir las competencias. Por ejemplo, en un siniestro en aguas correspondientes al litoral de la Comunidad Autónoma de Galicia, dentro de las aguas territoriales que no excedieran de doce millas, la competencia de intervención sería de la Comunidad Autónoma de Galicia, pero si ese riesgo o siniestro excediera de las aguas territoriales de la Comunidad de Galicia, por esa teoría de los círculos concéntricos podrían intervenir los poderes centrales del Estado. Eso es lo que viene a consagrar esta reciente sentencia del Tribunal Constitucional —jurisprudencia consagrada en la sentencia de 1983 sobre la protección civil—, qué se entiende por el concepto de protección civil y, en definitiva, el salvamento sería un aspecto más específico dentro de un título competencial más genérico que sería la protección civil.

En lo que concierne al Estado, las funciones de salvamento marítimo se desarrollan en el Ministerio de Fomento a través de una sociedad pública, la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, Sasemar, adscrita a la Dirección General de la Marina Mercante.

El 16 de enero de 1998, el Consejo de Ministros aprobó el Plan de salvamento marítimo 1998-2001 que, aparte de las cuestiones de salvamento marítimo, contiene capítulos importantes para prevenir la contaminación del medio marino. En este plan 1998-2001, según los datos que nosotros tenemos, se contienen previsiones de inversión importantes en centros de coordinación. Entre los diferentes objetivos que tiene el plan, uno de ellos se plasma en acciones concretas, cuales son la construcción de nuevos centros de salvamento marítimo hasta el año 2000, así como la previsión de inversiones en embarcaciones de salvamento marítimo, conocidas también como unidades de intervención rápida en la mar. Nosotros consideramos que en esta materia es necesaria una mayor colaboración —el caso que mejor conocemos y al que nos referimos es el de la Comunidad Autónoma del País Vasco— entre el Gobierno vasco y el Gobierno central, de manera que esas previsiones de inversión que se contienen en el Plan nacional de salvamento 1998-2001 en materia de embarcaciones de unidades de intervención rápida, se plasmaran en la realización de una inversión en el puerto de Bermeo (Vizcaya). Según la información que tenemos del plan se prevé invertir en diez nuevas unidades de intervención rápida, que vienen explicitadas, y no vemos que esté prevista la sustitución de la embarcación que tiene Sasemar, dependiente del Ministerio de Fomento, en el puerto de Bermeo, que es una embarcación, la «Vizcaya I», muy obsoleta y que tiene en este momento 21 años de vida. No obstante, el mismo plan prevé que se pueda exceder de esas diez embarcaciones, con posibilidad de aumentar hasta doce las inversiones y quizá por ahí vemos la posibilidad de que a través del plan se pudiera sustituir la embarcación que Sasemar tiene

desde hace 21 años en el puerto de Bermeo por una nueva embarcación más moderna. Así, después de que parte de aquel litoral ya ha sido modernizada con embarcaciones de salvamento gracias al Gobierno vasco, en el puerto de Getaria o en Ondarroa, sería necesario ahora que el Gobierno invirtiera en la sustitución de esa embarcación de que dispone el puerto de Bermeo. Dado que el plan además de las inversiones previstas contempla otras complementarias, consideramos que se podría realizar esa sustitución de la embarcación «Vizcaya I», de la sociedad pública Sasemar, que se encuentra obsoleta. Ésa es la petición que, para garantizar una buena gestión de las actividades marítimas, pesqueras, recreativas y de transporte marítimo, se solicita con la presentación y defensa de esta moción.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Gatzagaetxebarría.

Para réplica, tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Senador Gatzagaetxebarría, compartimos su preocupación por las cuestiones relacionadas con algo tan importante como es el salvamento y el socorrismo.

Como consecuencia del convenio suscrito entre Sasemar y Cruz Roja Española existe una embarcación, la «Vizcaya», que se encuentra destacada en Bermeo. Es cierto que esta embarcación necesita una modernización. Habría que destacar que en el marco de este convenio desde el año 1995 se han venido suscribiendo diversos planes de actuación entre Cruz Roja y Sasemar en materia de mantenimiento, formación, operatividad y personal profesional de 39 embarcaciones propiedad de la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, distribuidas por todo el litoral español y que complementan el despliegue de medios de la Sociedad Estatal.

Todos estamos de acuerdo y somos conscientes de la necesidad de la renovación de esta flota y, teniendo en cuenta lo que establece el actual Plan de salvamento, el cual contempla, entre otras cosas, el incremento de dicha colaboración, se ha previsto la sucesiva modernización de las embarcaciones, estando programado que a lo largo del desarrollo del citado plan se vayan renovando varias de estas unidades.

Por todo ello, se han recogido las sugerencias efectuadas al Gobierno, que se han tenido en cuenta al realizar el estudio de renovación de estas embarcaciones, contemplándose también la necesidad de una nueva unidad de superiores características a la actual, con base logística en Bermeo, que es lo que solicita el Senador, lo que está incluido en el desarrollo del actual Plan de Salvamento 1998-2001, plan nacional al que también ha hecho referencia su señoría.

Por tanto, lo que podríamos decir en relación a la moción es que ésta sería aceptada si se añadiera «dentro del Plan de Salvamento 1998-2001», referencia que nos aproximaría a la realidad de cuándo se producirá esta renovación, puesto que el año 2001 es el término del plazo. Se

está procediendo ya a la renovación de estas unidades y esta referencia indicaría mejor cómo y cuándo se producirá la sustitución de la embarcación «Vizcaya», si le parece bien al señor Senador.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señoría.

En turno de portavoces, tiene la palabra el Senador Gatzagaetxebarría.

El señor GATZAGAETXEBARRÍA BASTIDA: Muchas gracias, señor Presidente.

Intervengo para manifestar que aceptamos dicha adición a la parte resolutive de la moción. Obviamente, la filosofía es ésta, que la inversión debe ir incluida en el plan nacional 1998-2001.

Por tanto, agradecemos la sensibilidad del Grupo Parlamentario Popular en esta cuestión y nos congratula que se nos haya manifestado que, efectivamente, dentro de las previsiones del Gobierno de ejecución del plan nacional se encuentra la sustitución de dicha embarcación.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro Grupo quiere hacer alguna manifestación al respecto?

Tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: El Grupo Parlamentario Popular está satisfecho de que esta petición pueda llevarse a cabo y que esa renovación que todos consideramos necesaria pueda producirse a lo largo de los tres años que marca el plan.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EJECUTE, EN EL PLAZO DE TIEMPO MÁS BREVE POSIBLE, LA REMODELACIÓN DEL PASEO MARÍTIMO DE MATALASCAÑAS, EN LA PROVINCIA DE HUELVA, SEGÚN ESTABLECE EL PLAN DE DESARROLLO SOSTENIBLE DE LA COMARCA DE DOÑANA (661/000114).

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la moción del Grupo Parlamentario Socialista por la que se insta al Gobierno a que ejecute, en el plazo de tiempo más breve posible, la remodelación del Paseo Marítimo de Matalascañas.

Tiene la palabra el Senador Bella.

El señor BELLA GALÁN: Muchas gracias, señor Presidente.

Quizás en esta ocasión la moción presentada ante esta Comisión responde más al deseo de un Senador y de la población de una determinada zona que a una cuestión de fondo. Por tanto, en este caso, sin querer convertir esta mo-

ción en una cuestión trascendental, sí quisiera lograr transmitir la importancia que tiene, por lo que, para la defensa de la misma, me gustaría establecer, en primer lugar, cuál es la situación en la que se intenta que se desarrolle la acción de remodelación del paseo marítimo de la playa de Matalascañas, en la comarca de Doñana, bien conocida por buena parte de sus señorías, y enmarcada en el Plan de Desarrollo Sostenible que en la misma se viene aplicando.

Como consecuencia del dictamen elaborado por una comisión de expertos en el año 1992, a petición del Presidente de la Junta de Andalucía, se empezó a desarrollar lo que se denominó el Plan de Desarrollo Sostenible en la comarca de Doñana, en el que se contemplaba el desarrollo de una serie de acciones, algunas de las cuales estaban encaminadas fundamentalmente a poner de relieve la actividad turística que se venía desarrollando en la comarca y que se matizaba con una serie de obras de infraestructura que realizaban, sin duda alguna, el papel que el turismo juega en la misma. Como consecuencia —digo— de aquel dictamen de la comisión de expertos, aparece un plan operativo de fondos comunitarios, suscrito entre la Unión Europea, el Gobierno Central y la propia Comunidad Autónoma para el desarrollo de cada una de las acciones contenidas en el mismo. Una de esas acciones es la denominada remodelación del paseo marítimo de playa de Matalascañas, acción que desde el primer momento viene encomendada a la Administración central y cuya descripción es la de ensanche de la zona peatonal, con ajardinamiento y arbolado, con una dotación de 720 millones de pesetas.

A partir de ese momento, se inicia el camino para la ejecución de dicho proyecto, respecto de lo que este Senador que hoy presenta esta moción en nombre del Grupo Parlamentario Socialista ha recabado del Gobierno distintas respuestas.

En concreto, el día 13 de noviembre de 1996, al interesarse por cuál es la situación en que se encuentra el paseo marítimo de Matalascañas, recibe una primera respuesta que dice: En lo que se refiere a las obras previstas por el Gobierno a realizar en el litoral de Huelva, existen varios proyectos, entre los que se encuentra el paseo marítimo de Matalascañas, entre la rotonda de acceso y el faro de Torre La Higuera, término municipal de Almonte, y en segundo lugar, el paseo marítimo de Matalascañas, sector de levante, en el término municipal de Almonte.

Con posterioridad a esta fecha, concretamente, el día 5 de noviembre de 1996, en otra contestación se dice que estaba previsto que las obras se materializasen a lo largo de tres anualidades: 1995, 1996 y 1997. No obstante —se añade—, ha habido retrasos en la ejecución y, a 31 de diciembre de 1995, los pagos materializados ascienden a 0,885 mecus, es decir, el 60 por ciento del importe previsto para dicha anualidad.

También se nos dice que con cargo a una partida de fondos FEDER se han realizado obras de emergencia para la regeneración de las playas de Mazagón y Matalascañas, con un presupuesto de 273.354.000 pesetas, obras que finalizarán en el mes de octubre para la playa de Mazagón y en los primeros días de diciembre para Matalascañas.

Con posterioridad a esta respuesta —una más—, con fecha 25 de febrero de 1997, se dice que ya están realizados los proyectos para la determinada acción. Concretamente, se dice: Por último, en el programa número 4, Turismo tiene asignada la medida 4.9, remodelación del paseo marítimo de Matalascañas. En relación con esta medida, se ha realizado el proyecto, así como un conjunto de actuaciones de emergencia por parte de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente. Está prevista la continuidad de la misma, conforme a la programación establecida en el plan. Es una respuesta, como digo, de 25 de febrero de 1997.

En marzo del mismo año, es decir, un mes después, y ante una pregunta en la que se solicitaba que se nos indicaran cuáles eran las actuaciones que se habían realizado en todas las costas, se nos dice en una coletilla al final de la respuesta que existe además una obra presentada, con fondos FEDER, en el año 1994 denominada «Paseo marítimo Matalascañas (Huelva)», por un presupuesto estimado de 700 millones de pesetas, en la que únicamente se han invertido 141 millones, al no existir disponibilidad de terrenos, que tiene que aportar el Ayuntamiento. Es una respuesta de marzo de 1997.

En febrero de 1998, sorprendentemente se dice que se ha iniciado la ejecución de remodelación de dicho paseo. En concreto, dice la respuesta: Proyectos contratados desde marzo de 1996 con cargo al Plan Operativo de Doñana II, segunda fase, por el Ministerio de Medio Ambiente... —y la última de ellas— ... Medida 4.9, remodelación del paseo marítimo de Matalascañas. Consiste en el ensanche de la zona peatonal, con ajardinamiento y arbolado. Se ha iniciado su ejecución. Esto es lo que contesta el Secretario de Estado de Relaciones con las Cortes el 16 de febrero de 1998.

En otra contestación, en abril de 1998, un mes después, se indica que sólo existe el proyecto. Se vuelve a entrar en contradicción y se dice que lo que existe es la redacción del proyecto del paseo marítimo Balcón del Atlántico y la redacción del proyecto de remate de una urbanización de Matalascañas, por levante, en la confluencia con el Parque Nacional de Doñana.

Con posterioridad a esta fecha, y en concreto en julio del año 1998, se habla de que para ese año tan sólo existe una dotación presupuestaria de 1.513.043 pesetas, y que se está llevando a cabo la redacción del proyecto del paseo marítimo del Balcón del Atlántico, de la remodelación de la playa de Matalascañas, la reconstrucción de una escalera en la zona del hotel Flamero, y el estudio de soluciones para el levantamiento y retirada del muro aparecido en la playa de Matalascañas. En septiembre de este mismo año 1998, hay una respuesta en la que se indica que, asimismo, se está ultimando la redacción de los siguientes proyectos cuya ejecución se realizará con cargo a dicha acción: proyecto de remate del sector de levante de Matalascañas, con un coste estimado de 130 millones de pesetas; sendero marítimo del Balcón del Atlántico, con un coste estimado de la primera fase de 120 millones de pesetas.

En medio de todo esto hay una comparecencia de la señora Ministra de Medio Ambiente, en concreto el 9 de

marzo de 1998, y lo que se nos expone a través de dicha comparecencia es la situación que el Secretario de Relaciones con las Cortes indica para marzo de 1997. Es decir, que la señora Ministra contesta justamente lo mismo que me habían respondido por escrito con un año de anterioridad, con lo cual hay un desfase de un año.

Planteo todo este tipo de cuestiones por una simple razón que expuse al principio, y es que me parece que no es una cuestión de forma, sino de fondo y de contenido. Creo que no se puede hablar de desarrollo sostenible e intentar aplicarlo a todo lo que está relacionado con temas medioambientales. No puede ser que el desarrollo sostenible se haya convertido en una palabra de moda dentro del Ministerio de Medio Ambiente, y que resulte que en aquellas ocasiones, cuando existen realmente las ayudas porque hay dinero europeo que caducará a finales del año 1999, si esta obra no se pone en marcha, a eso no se le dé respuesta. A partir de ahí, le puedo indicar, además, que hay suficientes compromisos, tanto de la Ministra de Medio Ambiente como del Director General de Costas, en el seno del Patronato Nacional de Doñana, para indicar que tales obras se iban a poner en marcha. Comprendo que es difícil la situación, pero, además, pienso que posiblemente sea en esta Cámara donde se tengan que aclarar cuáles van a ser las intenciones del Gobierno o, al menos, del Grupo que lo sustenta. Recabo el apoyo del Grupo Parlamentario Popular en este sentido para que se inste al Gobierno a que esta obra se ponga en marcha, teniendo en cuenta que es colaborar con una comarca con la cual todos estamos comprometidos, que es disponer de unos fondos comunitarios que si no perderíamos a lo largo del año 1999, y sobre todo, porque se necesita, ante toda esta información contradictoria, al menos una llama que derrame un poco de claridad sobre este asunto.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Gracias, señor Presidente.

La obra a la que se se está refiriendo el Senador Bella es la remodelación del paseo marítimo de Matalascañas, y no ha sido realizada en su totalidad a la espera de que el propio Ayuntamiento de Almonte ponga a disposición de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente los terrenos necesarios para ello.

El Senador Bella, que al mismo tiempo es Alcalde de Almonte, sabe que existe allí un paseo construido sobre la ribera del mar, en la primera playa, que venía siendo alcanzado periódicamente por el mar, lo que origina su deterioro y continuos daños, que se tienen que reparar prácticamente cada año, al tiempo que se está perjudicando la regeneración natural de una playa que se encuentra dentro de una zona activa.

En el año 1994, la Dirección General de Costas abordó la redacción del proyecto con el fin de que se cumplieran los siguientes objetivos: Primero, evitar los repetidos daños en el paseo existente, retranqueándolo hacia el interior.

Segundo, dar cumplimiento a lo expuesto en el artículo 44, apartado 5, de la Ley de Costas, que señala, como el Senador sabe, que los paseos marítimos se localizarán fuera de la ribera del mar. Y, tercero, dar cumplimiento al Plan de ordenación del territorio en el ámbito de Doñana, donde se ubica, el cual prevé como uno de sus objetivos específicos la prohibición de nuevas infraestructuras marítimo-terrestres que puedan alterar la dinámica del litoral.

Como ha manifestado el señor Senador, han sido muchas las reuniones y las conversaciones mantenidas por los representantes de la Dirección General de Costas con los del Ayuntamiento de Almonte que, según nuestras noticias, se comprometieron a llevar a cabo una serie de iniciativas de modificación del planeamiento urbanístico que les permitiera obtener el suelo necesario para la ejecución de las obras a las que aquí nos estamos refiriendo.

Por eso decía al principio que se está a la espera, porque la verdad es que, hasta la fecha, esos terrenos no han sido puestos a disposición de la Dirección General de Costas, habiéndose llevado a cabo numerosos requerimientos para ello. El último se produjo con fecha 11 de marzo de 1997. La Alcaldía contestó con el envío de un acuerdo del Pleno del Ayuntamiento, adoptado con fecha 28 de abril, en el que se limitaban a poner a disposición de la Dirección General de Costas los mismos terrenos que ya ocupaba el actual paseo, pero no el necesario para su retranqueo, que era uno de los objetivos principales del proyecto que, según se ha indicado, se habían marcado.

Durante este tiempo ha habido que hacer numerosas obras de inversión —el Senador Bella las ha relacionado casi todas— como consecuencia de que esa ubicación ha producido un desgaste y un deterioro. Entre otras cosas, ha sido necesario proteger urgentemente el paseo marítimo de Matalascañas en la zona de Caño Guerrero, con un presupuesto de 135 millones de pesetas; realizar obras de emergencia para la protección del paseo marítimo de Matalascañas, con un presupuesto de 14.288.000 pesetas; y llegar a la regeneración de la playa de Matalascañas, incluida la reparación de una de las carreras del paseo que se había roto, con un presupuesto de 54 millones de pesetas.

Como se puede deducir de estas cifras, que son continuas y que casi se tienen que realizar cada año, la solución definitiva, o al menos la más adecuada, tiene que pasar por el cambio de ubicación del paseo hacia el interior. Lo que no fuese así nos obligaría, Senador, a continuar llevando a cabo esa serie de obras todos los años, es decir, que sería casi como ir perdiendo un dinero, porque cada año tendrían que volver a invertirse esas cantidades.

Nos preocupa la actitud del Ayuntamiento en el sentido de que el Ministerio, o sea, la Dirección General de Costas está esperando que se faciliten los terrenos necesarios para poder estudiar la reubicación del paseo, teniendo en cuenta los objetivos que se habían marcado y la propia Ley de Costas.

El Director General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente informó en la última Comisión Permanente del Patronato del Parque Nacional de Doñana sobre las obras de Almonte, del litoral y de su ejecución. Este Patronato informó favorablemente dichas obras. Ahora bien, vuelvo

a repetir que es preciso que el Ayuntamiento de Almonte ponga a disposición de la Dirección General de Costas el tramo de terreno que necesitan para la finalización de las obras, si no sería del todo imposible llevarlas a cabo. Por lo tanto, si presentamos algo alternativo siempre sería dependiendo del momento en que Almonte pusiera a disposición del Ministerio los terrenos necesarios para su realización, ya que en caso contrario estaríamos faltando a los diversos acuerdos que hemos planteado aquí, entre ellos el del propio Patronato, y no nos parece correcto aprobar algo que obedece a estos planteamientos. A no ser que el Ayuntamiento se comprometa a que esos terrenos sean puestos inmediatamente a disposición del Ministerio, no podremos votar a favor por las razones expuestas, no por otro motivo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el Senador Bella.

El señor BELLA GALÁN: Muchas gracias, señor Presidente.

Entiendo que el papel del Senador Bris, como portavoz en la Comisión, es difícil, y sobre todo cuando se tienen que abordar múltiples temas aun estando en posesión de todos los informes precisos —que me imagino que los tiene—, pero sin tener la información de primera mano.

Para su conocimiento he de decirle que el paseo marítimo de Matalascañas está terminado desde que Fraga era Ministro de Información y Turismo; que la actual ley de Costas, una vez que hace el deslinde de la zona marítimo-terrestre, incluye el paseo marítimo de la playa de Matalascañas como zona urbana, y que, por lo tanto, no estamos hablando de nada que contradiga en absoluto la actual Ley de Costas.

Si hay que hacer un deslinde adicional en esa zona, yo le pediría imperativamente al Ministerio de Medio Ambiente y a la Dirección General de Costas que lo hicieran cuanto antes. Mientras tanto, están a disposición del Ministerio todos los terrenos que conforman la zona urbana de la playa de Matalascañas.

Por tanto, en cuanto a la aportación de los terrenos, como le digo, es una cuestión que se inventan en el Ministerio en marzo de 1997, pero creo que el propio Ministerio ya lo ha superado, porque en esa misma reunión de la que usted habla del Patronato del Parque Nacional de Doñana, ya el Director General de Costas viene a decir que ha cogido los 722 millones de pesetas disponibles para remodelar el paseo marítimo de Matalascañas y que lo ha subdividido en varios proyectos o en varias actuaciones. Y entre ellas se incluye —fíjese, señoría— hasta una limpieza de la playa de Doñana —la playa que va desde Matalascañas hasta Sanlúcar de Barrameda— por un importe aproximado a los cuatro millones y medio de pesetas cuando Tony Blair visita Doñana. Es decir, que se utiliza dinero del fondo operativo de Doñana, dinero procedente de fondos FEDER incluso para tareas de limpieza, cosa que, evidentemente, hay que hacer con cargo a partidas de mantenimiento normal. Pero no entremos en esa discusión. Como le digo, el tema de los terrenos es un invento del Mi-

nisterio. Los terrenos están disponibles desde que el señor Fraga era Ministro de Información y Turismo puesto que él fue quien hizo el plan especial de playas de Matalascañas.

Por tanto, creo que la información de primera mano es y debe ser la del propio Secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, información en la que se indica clarísimamente, salvo que haya en ella un error muy grave, que la remodelación del paseo marítimo de Matalascañas consiste en el ensanche de la zona peatonal, con ajardinamiento y arbolado, y que se ha iniciado su ejecución.

En esto se tendrán que poner de acuerdo. O se ha iniciado la ejecución, o están haciendo el proyecto, o están esperando, como en 1997, a que el Ayuntamiento responda alguna otra cosa...

Sinceramente, señor Bris, creo que hay un gran confu-sionismo en torno a esta cuestión dentro del Ministerio y en la Dirección General de Costas, pero lo más preocupante de todo sería que unos fondos que están disponibles desde el año 1994 con cargo al plan operativo Doñana II se pudieran perder en 1999 por no haberse ejecutado. Eso por una parte.

Por otra parte, muchas de las inversiones que usted indica, según se dice en la información que yo también tengo por escrito, se han hecho a lo largo de 1996 y 1997, pero resulta que no es cierto. Probablemente se hayan pagado, pero las reestructuraciones llevadas a cabo tanto en la playa de Matalascañas como en la de Mazagón, se hicieron en 1994 y en 1995 con motivo de los temporales que azotaron aquella zona. Hubo que hacer una regeneración aportando arena, pero en absoluto la acción que se pretendía realizar en el plan operativo de Doñana era con cargo a los fondos FEDER.

No sé si su apoyo a la moción se va a producir o no en este momento, en cualquier caso, quiero decirle que pida más datos, pida que realmente le aclaren que los fondos que se están utilizando para muchas de las acciones que allí se están emprendiendo no son los correctos y, por otra parte, pida que se diga lo que se tendría que hacer con cargo a esta acción que, como digo, es la remodelación del paseo marítimo, paseo marítimo que ya existe desde hace bastantes años. Por tanto, si hay algún deslinde, si hay algo nuevo que hacer en la playa de Matalascañas, le sugeriría que, al tiempo que aprobamos esta moción, instáramos al Gobierno a que tuviera el suficiente valor como para plantear un nuevo deslinde en esa playa y también en toda la zona hotelera y urbana que ya está consolidada.

Usted ha aludido a mi función de Alcalde, y en relación con ello tengo que decirle que en cuanto se nos ha solicitado al Ayuntamiento que pusiéramos a disposición los terrenos, después de sorprendernos gratamente —después de esperar cuatro años una acción se nos sorprende diciendo que pongamos a disposición los terrenos—, hemos contestado inmediatamente, después de acordado en el Pleno, y en el menor plazo de tiempo que nos fue posible, y hemos dicho que los terrenos están disponibles. Nuestra sorpresa es también que luego los 722 millones de pesetas se han dividido en varias acciones distintas. Se nos dice que cada una de ellas se ha realizado, cuando en realidad ya se habían hecho años atrás.

Y ante contestaciones como la última, de fecha 16 de febrero de 1998, en la que se nos dice que se ha iniciado la ejecución del paseo, debo decir sinceramente que alguien no está hablando con claridad en todo este asunto. Mucho me temo que lo que se está intentando hacer en todo momento es marear la perdiz, e incluso aún más, se está esperando a que finalice el año 1999 y estos dineros haya que devolverlos a Europa. Sinceramente, me parece que quedaría en muy mala posición el Partido Popular y el Gobierno.

Lo único que yo pretendo con esta moción es que esta Cámara inste a la Dirección General de Costas y al Ministerio de Medio Ambiente para que definitivamente cumplan con lo que ya tenían acordado tanto con la Junta de Andalucía como con la Unión Europea. No se escuden en argumentos tan baladíes como el de que no están disponibles los terrenos porque, como he dicho, ya los puso a disposición el señor Fraga cuando era Ministro de Información y Turismo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.
Tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Indudablemente, no pretendo conocer la zona como la conoce el Senador Bella, ni mucho menos, pero es cierto que cuando se debate un proyecto siempre intento enterarme al máximo de todo y hacer el desarrollo más constructivo que puedo de las mociones correspondientes.

Senador Bella, en el turno de réplica su señoría ha tocado diversas cuestiones. Indudablemente, se pudo haber construido el paseo en unos tiempos determinados, pero hay que tener en cuenta que entre aquellos tiempos en que se construyó el paseo y los momentos actuales se ha hecho una Ley de Costas que todos estamos obligados a cumplir. Pero quiero decir que lo que en cierto modo ha hecho el Ayuntamiento, en función del acuerdo que tomaron en Pleno, y al que se refiere el Alcalde, señor Bella, ha sido poner a disposición de la Dirección General de Costas los mismos tramos que ocupaba el actual paseo. Pero ése no era realmente el objetivo que nos habíamos marcado puesto que se hablaba de un retranqueo y de acomodar a la Ley de Costas el paseo que debía hacerse para el futuro, teniendo en cuenta también que debía ser un paseo que estuviera protegido para evitar el deterioro grave que se ha ido produciendo a lo largo de los años.

Senador, yo no he dado fechas sobre cuándo se producen las obras. Usted ha hablado del año 1997, pero repito que yo no he dado fechas. Podría ser el año 1995 y lo admito, pero yo no me he referido a fecha alguna.

Es cierto, y en ello no hay ninguna contradicción, que se están redactando proyectos alternativos. Se está redactando un proyecto alternativo para que se estudie. Se trata de un paseo de remate relevante consistente en crear una zona peatonal de transición entre la urbanización de Matalascañas, la playa y el Parque Nacional de Doñana, rematando por la zona de levante el actual paseo en sentido per-

pendicular. Ese proyecto se está realizando del mismo modo que se están realizando otros que afectan a la otra pregunta que usted tiene pendiente de que se debata.

Pero si hay esa buena disposición por parte del Ayuntamiento, si al parecer no existe ningún problema en relación con este asunto, en una tarde como la de hoy, en que se están presentando una serie de enmiendas a la moción presentada, yo también presento una que consistiría en lo siguiente: Se insta al Gobierno para que ejecute en el menor plazo de tiempo posible la citada obra siempre que el Ayuntamiento de Almonte ponga previamente a disposición de la Dirección General de Costas los terrenos necesarios para reubicar el paseo marítimo de Matalascañas fuera de la playa, en la zona de servidumbre-tránsito, de acuerdo con las prescripciones contenidas en los artículos 44.5 y 27.3 de la Ley de Costas de 28 de julio, así como el plan de ordenación del territorio del ámbito de Doñana.

Eso cumple los objetivos que se había marcado el Patronato de Doñana y cumple también los que nos habíamos marcado nosotros. Fíjese, señoría, le presento una enmienda a una moción cuando ustedes están diciendo que han hecho prácticamente todo. Por eso presento esta moción alternativa o esta enmienda, como usted lo quiera entender. Creo que podríamos aprobarla todos. Existe una voluntad de hacer las cosas, pero, señoría, tiene que haber también una voluntad de hacerlas bien, y la previsión que se hizo en un principio en relación con el paseo marítimo de Matalascañas fue hacerlo bien para que no sufriera los deterioros anuales dada la situación en que actualmente se encuentra, e indudablemente, cumplir una Ley que son ustedes los que la propusieron cuando eran Gobierno, la propia Ley de Costas. Éste es el planteamiento que hacemos desde el Grupo Parlamentario Popular.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: El Senador Bris ha hecho una propuesta de modificación «in voce». El Senador Bella dirá si la acepta literalmente o no.

El señor BELLA GALÁN: Muchas gracias, señor Presidente.

Senador Bris, no se puede aceptar la proposición que usted hace por una razón simple, y es que al final podría parecer que es el Grupo Parlamentario Socialista el que está solicitando del Gobierno que se haga una obra cuya realización poco más o menos depende de la voluntad del Gobierno. Voy a explicar lo que estoy diciendo.

El plan de desarrollo sostenible de Doñana es un compromiso entre el Gobierno español, la Comunidad Autónoma andaluza y la propia Unión Europea, y ya no caben negociaciones ni caben expertos sobre expertos. Hubo una Comisión de expertos, a petición del Presidente de la Junta de Andalucía en el año 1992, que determinó las acciones que debían realizarse. Una de las acciones que había que abordar, para la cual se asignó un total de 722 millones de pesetas, era remodelar el actual paseo marítimo de Matalascañas para convertirlo en un paseo de cuatro kilómetros y medio y que fuera un frente litoral agradable que apar-

tara una mayor calidad al turismo que se desarrolla en aquella zona.

Eso está determinado, pero si ahora hay expertos, el propio Director General de Costas y personas del Ministerio, que sobrepasan a los otros expertos, pues que discutan entre ellos. Lo que nosotros estamos pidiendo es que se haga algo que el Gobierno español ya se había comprometido a hacer con la Unión Europea y con la Junta de Andalucía. La Unión Europea ha puesto los fondos y está vigilante para que se lleven a efecto todos esos proyectos, y la Junta de Andalucía está ejecutando en un 82 por ciento todas las acciones previstas en el Plan operativo, y estamos pidiendo que se lleve a cabo esa acción, sin necesidad de modificar ni esperar a que se modifique el Plan de ordenación de la comarca de Doñana ni otros muchos planteamientos que usted hace en su propuesta.

Queremos saber si se van a hacer o no, pero no busquen excusas. Usted sabe que cuando está por medio la figura de un Alcalde, porque usted también lo es, resulta difícil tener que asumir el hecho de que permanentemente se esté diciendo desde un Ministerio que es un Ayuntamiento, en este caso pequeño, el que no deja hacer una inversión de este tipo. Eso no es cierto, o dicho más rigurosamente es mentira, tal y como demuestran los escritos del Secretario de Estado para Relaciones con las Cortes, y no podemos aceptar la propuesta que nos hace.

En nuestra moción instamos al Gobierno a que ejecute una acción que ya el propio Gobierno español tiene comprometida con la Unión Europea desde el año 1994, fecha en que se hizo operativo el Plan de Desarrollo sostenible de la comarca de Doñana. Eso es lo único que pedimos, así como que seamos todos consecuentes con lo que decimos. En estos momentos, dentro de la política llevada a cabo por el Ministerio de Medio Ambiente, se habla mucho del Plan de Desarrollo sostenible, y lo que hay que hacer es cumplir con los compromisos que ya están adquiridos.

Por tanto, no podemos admitir ningún tipo de transaccional a la enmienda.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Senador Bris, tiene la palabra.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Precisamente lo que queremos es que se cumplan los compromisos adquiridos en el año 1994, es decir con el Gobierno Socialista. Vuelvo a repetir cuáles son estos compromisos: evitar los repetidos daños en el paseo existente retranqueándolo hacia el interior; cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 44.5 de la Ley de Costas, que dice que los paseos marítimos se localizarán fuera de la ribera del mar. Por otra parte, el Plan de ordenación de la comarca de Doñana está apoyando estas dos situaciones que aquí estamos planteando.

¡Claro que queremos cumplir el compromiso! Pero de acuerdo con lo que se dijo en el año 1994, que era reubicar el paseo por los daños que se venían produciendo, lo cual hace que haya que invertir una cantidad desmesurada de

dinero cada año en el arreglo de los deterioros que se producen. Nosotros decimos que vamos a cumplir el compromiso de acuerdo con lo que se dijo.

Senador Bella, si estamos exigiendo a la iniciativa privada el cumplimiento de la Ley de Costas, cómo no vamos a ser nosotros los primeros obligados en cumplirla. Eso no merece la más mínima discusión. No se trata, como usted apunta, de confrontar a una gran Administración con un pequeño Ayuntamiento, simplemente se pretende que el Ayuntamiento de Almonte ponga a disposición de la Dirección General de Costas los terrenos para que se cumplan estos objetivos. En cuanto tenga los terrenos, el Gobierno se compromete a hacer la obra inmediatamente, de acuerdo con los objetivos que se había marcado.

Como usted ha presentado una moción que no admite las situaciones que yo le estoy exponiendo, no podemos aprobarla.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Bris.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO DE LA NACIÓN A QUE FINANCIE Y EJECUTE LA CONSTRUCCIÓN DE UN PARQUE «DUNAR» EN LA PLAYA DE MATALASCAÑAS, EN EL MUNICIPIO DE ALMONTE (HUELVA), SEGÚN ESTABLECE EL PLAN DE DESARROLLO DE LA COMARCA DE DOÑANA (661/000117).

El señor PRESIDENTE: Pasamos al debate de la moción número 4 del Grupo Parlamentario Socialista sobre la construcción de un parque «Dunar» en la Playa de Matalascañas.

Tiene la palabra el Senador Bella.

El señor BELLA GALÁN: Muchas gracias, señor Presidente.

Esta moción tiene el mismo ámbito territorial que la anterior y, por lo tanto, voy a evitar repetir determinados argumentos que ya conocen sus señorías, aunque son fundamentales de cara a conocer cuál es la intención de la misma. En cualquier caso, he de matizar una serie de elementos que consideramos tremendamente importantes para la comprensión de la moción que se plantea.

En la exposición de motivos manifestamos que se trata de la construcción del Balcón del Atlántico. El dictamen de la Comisión de expertos, que convocó el Presidente de la Junta de Andalucía, don Manuel Chaves, en el año 1992, sacó como conclusión principal que el área de Matalascañas, centro turístico esencial en la provincia de Huelva porque aporta casi el 70 por ciento de las plazas hoteleras que actualmente tiene la provincia, necesitaba de una serie de elementos que complementarían el uso turístico de dicha zona.

La playa de Matalascañas, que es una urbanización turística nacida en los años 60-70 con vocación turística de sol y playa, tiene que remodelar ese papel de turismo de sol

y playa para vencer la estacionalidad que ese tipo de turismo provoca y convertirse en el auténtico soporte de la comarca de Doñana; una comarca de 270.000 hectáreas donde hay tres núcleos fundamentales de población que aportan la mayor parte del turismo: Sanlúcar de Barrameda, Matalascañas y Mazagón.

En ese sentido, el dictamen de la Comisión de expertos estableció que era necesario iniciar una serie de actuaciones parejas territorialmente a la playa de Matalascañas, con idea de dotar a dicha playa de los otros elementos turísticos necesarios para alcanzar el fin que se perseguía. Uno de ellos es precisamente el parque «Dunar»; por el que se convierten 150 hectáreas del margen derecho de la playa de Matalascañas en un parque destinado a la interpretación de lo que es la duna. La duna, un elemento de suma importancia en el Parque Nacional de Doñana, tanto las móviles como las fijas, se aprovecha como elemento interpretativo para montar un parque «Dunar» que, con una inversión total aproximada de unos 3.000 millones de pesetas con cargo a fondos de la Junta de Andalucía, se convertirá en un elemento imprescindible en toda la comarca de Doñana y en la provincia de Huelva.

En dicho parque habrá los consiguientes paseos interpretativos de la duna, un gran aparcamiento que dé respuesta a todo el turismo de día que acuda a la zona; unas instalaciones, patrocinadas por la Universidad de Huelva y la Consejería de Educación de la Junta de Andalucía, en las que se ubicará el denominado centro de convenciones ecológicas y medioambientales, para el que se ha calculado una inversión total de aproximadamente unos 800 millones de pesetas; y un gran centro interpretativo dedicado al mundo marino y, fundamentalmente, a los cetáceos, el primero que se hará en toda la costa andaluza, que tendrá un gran atractivo para los visitantes.

Detrás de todo este gran esfuerzo está la Junta de Andalucía, a través de diversas Consejerías, el propio Ayuntamiento y el Estado. Uno de los compromisos que asume el Estado desde el principio es la realización del proyecto del Balcón del Atlántico. Los expertos de Doñana califican a éste como un elemento esencial dentro del parque «Dunar», porque es uno de los pocos lugares desde donde se puede mirar al océano Atlántico teniendo a la espalda exclusivamente naturaleza virgen de una categoría como la que forma parte del espacio protegido en Doñana.

Ese elemento de gran importancia se lo asigna el propio Estado, a través del Ministerio de Medio Ambiente y la Dirección General de Costas, para ejecutarlo. No voy a citar aquí los compromisos sobre el parque «Dunar», casi son los mismos a los que me he referido cuando he hablado del paseo marítimo de Matalascañas. En principio la intención es que fuera con cargo a los fondos propios del Ministerio y de la Dirección General de Costas, pero según se indica en algunos escritos se va a hacer con cargo a los fondos FEDER. Concretamente, para la acción de remodelación del paseo marítimo de Matalascañas se plantea un primer borrador sobre el que todo el mundo actúa, pero la última posición adoptada por la Dirección General de Costas, dado que hemos tardado mucho tiempo en tramitar esta moción en Comisión, es la de no llevar a cabo ni el pro-

yecto ni la obra del Balcón del Atlántico hasta que el Ayuntamiento de Almonte elimine algunos ranchos de pescadores que permanecen en la zona.

No sé si estamos ante el mismo dilema planteado con el tema del paseo marítimo de Matalascañas; se trata de una cuestión en la que no es competente el Ayuntamiento de Almonte, puesto que estas instalaciones están situadas dentro de la zona marítimo-terrestre y, por lo tanto, es competencia exclusiva del dominio público, en este caso, de la Dirección General de Costas. No sé si al final se espera que concluyan los plazos y el capital disponible hasta finales del año 1999 y, una vez más, nos quedemos sin ver realizado el Balcón del Atlántico.

Yo no quisiera ver en este rechazo la voluntad del Gobierno de la nación de no contribuir en el Plan de Desarrollo Sostenible de la Comarca de Doñana, que no es un compromiso del Gobierno anterior, sino del Estado español. Un compromiso del Estado español que está basado fundamentalmente en acuerdos presupuestarios y económicos para la utilización de los fondos europeos. No me gustaría ver una utilización baladí en este tipo de cuestiones. Creo que esos compromisos adquiridos por el Estado, firmados por el Ministerio de Economía y Hacienda en representación del Estado español, por la Junta de Andalucía y por la Unión Europea, tendrán que ser asumidos por los gobiernos que vengan, porque, si no, apañados estamos. Es decir, si el argumento que utilizamos aquí es que ése era un compromiso del Gobierno anterior, apañados estamos.

Respecto a la Ley de Costas, tengo que indicar una vez más que se cumple escrupulosamente lo establecido en dicha ley. De hecho, el deslinde de la zona marítimo-terrestre es distinto en la zona ocupada por el Parque «Dunar», que es un kilómetro y medio de costa, frente a los cuatro kilómetros y medio que tiene Playa Matalascañas a continuación. Con la nueva Ley de Costas se hace un nuevo deslinde que permite que exista ese paseo así como el llamado Balcón del Atlántico. Luego, no hay problemas ni de carácter jurídico, ni de carácter patrimonial de suelo, ni de nada que se le parezca; sencillamente estamos ante la voluntad de la Dirección General de Costas y del Ministerio de querer llevar a cabo este Parque «Dunar» o, en este caso, el Balcón del Atlántico que, como digo, es una pieza fundamental de dicho Parque.

Es más, los compromisos que están sobre la mesa han sido asumidos por parte de las Administraciones Públicas, todos están trabajando, y lo único que falta es que la Dirección General de Costas, tal como dicen algunas contestaciones escritas, presente el proyecto y ejecute esas obras que son fundamentales y complementarias. No se trata de que lo haga una Administración u otra, sino de que entre todos hagamos lo que hace mucho tiempo creímos y seguimos creyendo que era bueno para la Comarca de Doñana, y lo que se hace en todos los parques nacionales, que es llevar a cabo un Plan de Desarrollo Sostenible, pero en la parte que corresponde a la inversión pública, no nos debemos echar atrás.

Por tanto, Senador Bris, sin ánimo de entrar en contradicción ni en polémica, tanto en un caso como en otro no existen problemas de carácter jurídico, ni patrimonial; no

hay nada que contradiga la Ley de Costas, sencillamente nos encontramos ante la voluntad de querer invertir en una zona donde, eso sí, el voto es socialista, pero ello no es condición, en absoluto, para rechazar permanentemente las acciones que ya estaban comprometidas y que, además, en este caso tienen hasta financiación.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias.

Tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

No es la dirección del voto lo que debe incentivar a los grupos políticos o a los Gobiernos a hacer las inversiones necesarias. Creo que se debería recapacitar sobre si se están cumpliendo por parte del Ayuntamiento de Almonte sus compromisos, porque lo que no se ha podido explicar bajo ningún concepto es que no se cumpla la Ley de Costas al tomar determinadas iniciativas, máxime cuando los compromisos del Gobierno anterior, de 1994, exigían una actividad y una actuación por parte del Ayuntamiento que no se han producido. Desde luego ésa no es la intención del Gobierno del Partido Popular, ni muchísimo menos.

En relación con esta moción, debo señalar que en la pasada reunión que el Patronato de Doñana celebró el día 1.º de octubre, en la que estuvo representado el Ministerio de Medio Ambiente a través del Secretario General de Medio Ambiente y el Director General de Costas, se asumió la realización de la primera fase, no del paseo marítimo, sino del sendero marítimo —supongo que usted, como miembro de ese Patronato, escucharía las explicaciones que allí se produjeron—, con un proyecto denominado Balcón del Atlántico y un presupuesto que se estima en 120 millones de pesetas.

Dice usted que no dejemos perder ese dinero; ese dinero no se está perdiendo. De los 720 millones de pesetas que había destinados para Matalascañas, en el año 1995 una parte de ese dinero se ha gastado en obras de mejora y de arreglo del paseo de Matalascañas y, después, para que hubiera proyectos alternativos se ha hablado del proyecto del Paseo de Levante, que le he expuesto hace un momento, y que está ahí preparado por si sucediera algo que no permitiera hacer legalmente las obras que se están solicitando, con el fin de invertir ese dinero en un proyecto como es el del Balcón del Atlántico. Vuelvo a repetir que en la reunión del Patronato de Doñana se determinó que fuera un sendero y no un paseo. En estos momentos se ha redactado el pliego de bases necesario para la contratación del proyecto constructivo.

Por otra parte, hay que ver si queremos tener en cuenta o no la Ley de Costas. Si la tenemos en cuenta, cosa que debemos hacer, el sendero no se va a construir sobre la Playa de Matalascañas, sino fuera de la ribera del mar, porque eso es lo que exige la Ley de Costas. No es que nosotros digamos que se haga por aquí o por allá, se tiene que hacer donde nos permite realizarlo la Ley de Costas. En estos momentos se está redactando el pliego de bases y el presupuesto estimado del proyecto que se está elaborando

para la primera fase del sendero del Balcón del Atlántico es de aproximadamente 120 millones de pesetas.

¿En qué consiste? No se lo voy a explicar a usted, que lo conoce perfectamente, pero sí lo comentaré para que lo conozcan los componentes de la Comisión. Consiste en prolongar el paseo por el lado poniente mucho más retranqueado y con una tipología de sendero menos agresiva para el entorno. El presupuesto, de 120 millones de pesetas, estaría incluido en el proyecto de remodelación del paseo marítimo de Matalascañas.

Con su moción pretende que la Comisión inste al Gobierno de la nación a que financie la citada obra, pero la financiación no corresponde al Gobierno de la nación, sino a los fondos que existen precisamente para la remodelación del Paseo de Matalascañas. Yo le pediría que aceptara una enmienda en la que se dice algo más completo: por la que se insta al Gobierno a contratar, en función de las disponibilidades presupuestarias de esos fondos, la construcción de la primera fase del sendero marítimo peatonal previsto en el marco del anteproyecto Balcón del Atlántico de Matalascañas, Huelva, garantizando su adecuación ambiental al entorno y previa cesión por parte de la Junta de Andalucía de los terrenos necesarios para tal fin.

¿Por qué? Usted sabe, Senador Bella, que esos terrenos son de la Junta de Andalucía y se pone simplemente porque es necesario recibir esa cesión. Esto sería un poco más completo de lo que usted está deseando que se apruebe o, por lo menos, así parece deducirse de su explicación. Vamos a ir a cosas más concretas. No es que el Gobierno financie, sino que dentro de las prioridades presupuestarias que marcan esos fondos, se realice el contrato de construcción de esa primera fase del sendero marítimo de Matalascañas. Lógicamente tenemos que garantizar los terrenos, y estoy seguro de que ahí no habría ningún problema, porque usted mismo lo ha manifestado. La Junta de Andalucía, a la que pertenecen estos terrenos, indudablemente estaría dispuesta a ponerlos a disposición de manera inmediata para la realización de estas obras. Ésa sería la moción alternativa que le presento.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Bris.

Senador Bella, si quiere responder a la propuesta de modificación «in voce» que ha efectuado el Senador Bris, tiene la palabra.

El señor BELLA GALÁN: Muchas gracias, señor Presidente.

Senador Bris, sin duda, voy a aceptar la propuesta que me hace. Tenga en cuenta que yo venía con el ánimo de que el denominado Balcón del Atlántico, sendero o paseo, como se quiera llamar, no se iba a realizar. Ésa era la noticia que yo tenía del Director General de Costas. Por tanto, es magnífico que el Partido Popular, a través de esta Comisión, acepte instar al Gobierno a que se ejecute esta obra, con el presupuesto que sea, 120, 40, 30 millones de pesetas, pero que se haga, que muestre su voluntad de que realmente se va a hacer.

Sin embargo, hay unos conceptos que es imprescindible aclarar, sobre todo aludiendo a su condición de alcalde, que es importante, porque cuando uno es alcalde siente las cosas más de cerca. Yo sé que usted lo es y seguro que lo va a entender. La Playa de Matalascañas es regresiva, no porque se haya avanzado en la urbanización, sino porque funciona de esa manera. Hay una torre, que llaman Torre de La Higuera, que es una piedra dentro del mar, que en su día estaba fuera, a la misma altura de otras torres de almenara a lo largo de la provincia de Huelva. ¿Qué es lo que ha ocurrido? Que la dinámica litoral funciona de tal manera que ha hecho que en determinados sitios la orilla se vaya hacia dentro y esa torre sea un testigo mudo, silencioso, bonito, apreciable, que ahora mismo está dentro del mar, una torre con los cimientos al revés. Esa dinámica sigue existiendo.

Así pues, no es argumento suficiente decir que todos los años ocurre un desastre en la Playa de Matalascañas, porque eso no es así ni mucho menos. En 1995 se produjo una fuerte marea que rompió parte del paseo marítimo, pero eso se ha arreglado y punto. Lo que pasa es que debido, sobre todo, a determinados espigones que se han construido en la zona de poniente de la propia provincia de Huelva y en la zona de Faro, en Portugal, la dinámica litoral no es la normal, no se regenera la arena de manera natural y, por tanto, hay que hacer aportes de arena artificial. Pero ya se hizo ese aporte, por un valor de 135 millones de pesetas; aunque insisto en que esa cantidad no se puede cargar a los fondos FEDER, porque ese dinero no estaba previsto para esa actuación, sino para otro tipo de obras.

Por otro lado, después de toda la información que le han proporcionado quisiera saber si usted se ha planteado por qué no se han iniciado ya las obras del paseo de Levante, es decir, el que va a unir la Playa de Matalascañas con el Parque Nacional de Doñana, porque allí no hay problemas para que el ayuntamiento ceda terrenos, ni para el deslinde de costas, ni para el propio paseo marítimo. No hay nada: sólo las dunas, el mar, la naturaleza, y un proyecto que establece que se va a hacer un sendero peatonal en el interior del parque nacional. Además, la Presidenta del Patronato es la propia Ministra, el Director General de Costas ha estado en el terreno, y el Secretario General de Medio Ambiente pertenece al Patronato. No entiendo, pues, la razón para que no se acometan las obras, por lo que permítame que siga albergando ciertas dudas sobre la voluntad del Gobierno actual sobre esa zona. No sé si la contribución de algunos —que en este caso no es escasa, sino importante— va a dar al traste con el esfuerzo que estamos haciendo todos los demás en la zona. Por supuesto, como Alcalde, y como Senador por la provincia de Huelva, voy a insistir en estos temas hasta el extremo de que todos y cada uno de los ciudadanos de Huelva entienda cuál es el papel de cada uno y su responsabilidad, porque eso me parece fundamental.

En cuanto al respeto a la Ley de Costas, le diré que el Ayuntamiento de Almonte tiene 56 kilómetros de costas: desde Sanlúcar de Barrameda —es decir, desde la desembocadura del Guadalquivir— hasta Mazagón. Y de esos 56 kilómetros de costa tan sólo cuatro kilómetros doscientos

metros están urbanizados; el resto forma parte del Parque Nacional de Doñana, del Parque Natural, o son zona virgen. Insisto, de los cien kilómetros de costa con arena y playas que quedan en España, 56 kilómetros pertenecen a dicho municipio. No cabe, pues, más respeto a la Ley de Costas. Por otro lado, los deslindes están hechos y firmados, tanto en la zona del Parque «Dunar», como en la de Matalascañas. Lo que ocurre es que para construir un paseo marítimo en Matalascañas por encima del que actualmente existe hay que derribar cuatro hoteles y no sé cuántos chalés. Háganlo ustedes. Yo ya he dicho en el Ministerio que lo plantee así, pero no puede servir de excusa decir que el Ayuntamiento de Almonte no va a derribar los chalés, que no pone a su disposición ese suelo como urbano y que no va a indemnizar a los propietarios —lo que no se sabe lo que costaría— para construir un paseo marítimo que cuesta 720 millones de pesetas, cantidad con la cual lo único que se va a hacer es ese paseo y nada más.

Y con respecto al valor de las obras, lo admito, porque he venido pensando que no se iba a hacer nada, según lo que ya han expresado los propios técnicos del Ministerio. Por tanto, si de esos 720 millones se destinan 120 millones a realizar la obra correspondiente al Parque «Dunar», no tendremos paseo marítimo en Matalascañas, según parece. Pero al menos contaremos con un paseo en el Parque «Dunar» que complementará la acción que ya han emprendido el resto de las Administraciones, que están comprometidas muy seriamente con el plan de desarrollo sostenible de la comarca de Doñana.

Por tanto, agradezco al Grupo Popular su apoyo y la enmienda transaccional que nos ofrece, que aceptamos plenamente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el Senador Bris, a quien ruego que haga llegar a la Mesa una copia de esa enmienda transaccional.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, la voluntad del Partido Popular se manifestó precisamente en la reunión que el 10 de octubre pasado —hace poco más de un mes— tuvo lugar en Doñana, cuando en la reunión del Patronato el Secretario General de Medio Ambiente y el Director General de Costas asumieron la realización de esa primera fase del sendero. Por tanto, no entiendo su temor, porque esa obra ya estaba asumida. Se trata de un proyecto de 120 millones de pesetas, y únicamente se necesita la garantía de que esos terrenos, que pertenecen a la Junta de Comunidades, se puedan ceder —cuestión en la que no habrá ningún problema— para hacer el mencionado sendero. Por otro lado, quiero destacar la belleza de la zona, que tuvimos la suerte de que nos fuera mostrada por usted mismo, que acompañó a los miembros de la Comisión de Obras Públicas y Medio Ambiente del Senado, y así pudimos conocerla en toda su extensión y belleza.

Asimismo, ha hecho usted una llamada a mi condición de alcalde, pero precisamente esa condición muchas veces

nos hace ver las cosas sin la amplitud de miras que deseáramos, a lo que hay que añadir la dificultad que puede conllevar la demolición de edificios. Estoy totalmente de acuerdo en eso. Conseguir el retranqueo del que estamos hablando supone la demolición de algunos edificios —aunque no sé si también de hoteles—, pero hay que tener en cuenta que la Ley de Costas ya contempla esas situaciones, y en algunos lugares se han llegado a demoler edificios. No sé si ése sería el único obstáculo que podría existir, pero, como digo, eso ya ha ocurrido.

Indudablemente, es voluntad del Ministerio llevar a cabo esas obras, pero tiene que realizarlas bien, y en ellas también tiene que intervenir el ayuntamiento. Por tanto, la voluntad del Gobierno del Partido Popular es seguir trabajando en una de las zonas más bonitas de España y más necesitada de protección. Y para ello siempre encontrará nuestro apoyo, cumpliendo, como es lógico, las normas que en estos momentos regulan todas las situaciones que puedan producirse en los entornos parecidos a los terrenos de los que estamos hablando.

Muchas gracias, señor Presidente.

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR LAS ACCIONES NECESARIAS PARA REDUCIR AL MÍNIMO POSIBLE EL PLAZO DE TERMINACIÓN DE LAS OBRAS DE EJECUCIÓN DEL DESDOBLAMIENTO DEL TRAMO DE LA CARRETERA NACIONAL N-IV COMPRENDIDO ENTRE EL NUDO DE LA ARDILA Y EL CRUCE DE TRES CAMINOS, EN EL MUNICIPIO DE SAN FERNANDO (CÁDIZ), ASÍ COMO A HABILITAR UNA ALTERNATIVA TEMPORAL QUE, DURANTE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUENTE SOBRE EL CAÑO DE SANCTI-PETRI, PUEDA SOLUCIONAR LA FLUIDEZ DEL TRÁFICO DE AQUELLA CARRETERA A SU PASO POR DICHO TRAMO (661/000197).

El señor PRESIDENTE: Por último, pasamos a la moción número siete, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el desdoblamiento del tramo de la carretera nacional IV comprendido entre el nudo de La Ardila y el cruce de Tres Caminos, en el municipio de San Fernando, Cádiz.

Tiene la palabra la Senadora Castro Mateos.

La señora CASTRO MATEOS: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, en un periódico de Cádiz del día de hoy, 23 de noviembre de 1998, se dice literalmente: El puente Suazo provocó retenciones de tráfico de dos kilómetros aproximadamente durante la tarde de ayer.

Pero las retenciones de dos kilómetros que se produjeron en la tarde de ayer no tienen nada que ver con lo que ocurre en el período estival, donde en las horas punta estas retenciones pasan a ser de quince kilómetros. Cualquier repaso a las hemerotecas hará ver que en la bahía gaditana las ciudades se encuentran entre sí a una distancia de entre

10 y 20 kilómetros, y en las situaciones a las que acabo de aludir se tarda más de una hora en ir de una ciudad a otra.

Ya en febrero de este año esta Senadora preguntó por el retraso de las obras del desdoblamiento de la carretera nacional IV a su paso por la localidad de San Fernando, antigua isla de León, y la construcción de un paso elevado sobre el caño de Sancti-Petri para desdoblarse la variante. Dichas obras, que estaban adjudicadas desde junio de 1996, tenían un plazo de ejecución de veintidós meses, por lo que de haberse cumplido el plazo previsto el problema de tráfico de la ciudad debería haberse resuelto antes del verano de 1998.

La demora de las obras está ocasionando incalculables pérdidas y perjuicios en los sectores económicos de la bahía de Cádiz. Además de los problemas económicos, la situación se hace insostenible para los ciudadanos de la bahía, ya que, por sus características de área metropolitana y contando con una población aproximada de medio millón de habitantes, deben desplazarse diariamente por motivos de trabajo, estudios, etcétera, entre esta conurbación de ciudades a la que nos estamos refiriendo.

Como consecuencia de esta situación insostenible se han realizado manifestaciones ciudadanas y ha habido cortes de tráfico para denunciar el estrangulamiento que en el corazón de la bahía produce el paso por el puente Suazo. Y hay anunciadas otras manifestaciones en el caso de que no se terminen en un plazo prudencial las obras que actualmente se están llevando a cabo.

El pasado verano el Ministerio de Fomento anunció que la finalización de las obras se produciría en junio de 1999. Posteriormente, y una vez que esta Senadora ya había presentado la moción que estamos debatiendo en el Senado, el Ministerio anunció la posibilidad del uso de dos carriles en el puente que se está construyendo, paralelo al de Suazo, para paliar este problema circulatorio.

A partir del mes de marzo, por las condiciones climatológicas de la zona y como consecuencia de que muchos ciudadanos de la Bahía empiezan a habitar su segunda vivienda, el tráfico en esta zona aumenta de forma muy considerable, por lo que la situación será de nuevo insostenible.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente moción que insta al Gobierno a realizar las acciones necesarias para reducir al mínimo posible el plazo de terminación de las obras de ejecución del desdoble de la Nacional N-IV, desde el nudo de La Ardila hasta el cruce de Tres Caminos, así como habilitar una alternativa temporal que, durante la construcción del puente sobre el caño de Sancti-Petri, pueda solucionar la fluidez de tráfico de la nacional N-IV a su paso por dicho tramo.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senadora Castro.

Tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Gracias, señor Presidente.

Las obras de duplicación de la calzada en la variante de San Fernando N-IV, de Madrid a Cádiz, en el tramo de

San Fernando, como muy bien ha señalado la Senadora Castro, fueron adjudicadas el 28 de junio de 1996, firmándose el acta de comprobación de replanteo el 31 de agosto de ese año e iniciándose las obras el día 2 de septiembre de 1996.

El concurso de adjudicación incluía un proyecto de tramo inicial en variantes sobre el proyecto base, de un kilómetro y medio aproximadamente, que afectaba al Parque Natural Bahía de Cádiz y al dominio público marítimo terrestre. Por tanto, fue necesario solicitar, con posterioridad a la adjudicación de las obras, los correspondientes permisos a la Consejería de Medio Ambiente y a la Demarcación de Costas, respectivamente.

Este proyecto se remitió a ambos organismos en julio de 1996 y en diciembre del mismo año se suspendieron obligatoriamente las obras en el tramo inicial a la espera de las autorizaciones que debían llegar de la Consejería de Medio Ambiente y de la Demarcación de Costas.

Fue en enero de 1997 cuando se autorizó por la Consejería de Medio Ambiente la ejecución de las obras dentro de los límites del Parque Natural Bahía de Cádiz, imponiendo dicha autorización una serie de medidas correctoras y compensatorias que debieron de realizarse, y la Dirección General de Costas autorizó la continuación de las obras, pero imponiendo de igual forma una serie de prescripciones.

Para cumplir esas medidas correctoras y dichas prescripciones fue necesario modificar ese proyecto tal como se había adjudicado. Se redactó un proyecto modificado de las obras que afecta, fundamentalmente, a las estructuras del nuevo puente de Suazo, y acceso al Polígono Industrial Tres Caminos, con un coste adicional de 283 millones de pesetas.

Una vez redactado este proyecto, superados los trámites reglamentarios, de informe de la Inspección General, así como la fiscalización por la Intervención del Estado y la aprobación económica, las obras se reanudaron en septiembre de 1998. No obstante, como se sabía que podían aprobarse e iniciarse las obras en septiembre de 1998, en junio comenzaron los trabajos para la construcción del nuevo puente, consistente en el relleno parcial del cauce.

El plazo vigente para la finalización de las obras es el 31 de octubre de 1999. Sin embargo, se han ajustado en todo lo posible los plazos para tratar de terminar las obras el 30 de junio de 1999, adelantando cuatro meses el plazo oficial y unos seis meses el plazo real, teniendo en cuenta que las obras han estado paralizadas, aproximadamente, 18 meses y el plazo inicial es de 22 meses. Esto hubiera supuesto acabar las obras a finales de 1999. Las previsiones son, por tanto, terminar las obras a 30 de junio de 1999. Ésta es mi contestación a la primera fase de la moción que nos presenta.

En cuanto al segundo punto de la moción en la que se dice que se habilite una alternativa temporal para que durante la construcción del puente sobre el caño de Sancti-Petri pueda solucionarse la fluidez de tráfico de la carretera N-IV a su paso por dicho tramo, me contestan que no es posible, ya que para acceder a San Fernando hay que pasar ineludiblemente por el cauce de Sancti-Petri y, por

tanto, no se puede construir ninguna infraestructura provisional que no fuera una que tardase más que la construcción de la obra e hiciese que la misma elevase su presupuesto económico a unas cifras imposibles lógicamente de asumir.

Ésta es la explicación que podemos darle en cuanto a esta moción. Se ha realizado un gran esfuerzo por parte del Grupo Parlamentario Popular. No vamos a poder aprobarla, pero creo que las explicaciones han sido suficientes e importantes para el objetivo que usted, Senadora Castro, venía persiguiendo.

Muchas gracias, señores Senadores.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra la Senadora Castro.

La señora CASTRO MATEOS: Gracias, señor Presidente.

Me gustaría realizar algunas aclaraciones. Es cierto que si la obra se termina el 30 de junio se adelantará en cuatro meses el plazo oficial, pero hay que recordar que, cuando se adjudicó la misma, se produjeron una serie de circunstancias, algunas de las cuales comprendo dado lo problemático de la zona ya que es parque natural La Bahía en sí y, sobre todo, estas zonas son muy complejas a la hora de realizar alguna intervención en ellas, pero ha habido otra serie de circunstancias —a la que no vamos a referirnos— que han hecho que la obra se demore de forma ya inaceptable por parte de la población.

Asumimos que el plazo de finalización de dichas obras sea el mes de junio; el Grupo Parlamentario Socialista así lo entiende. Lo que solicitábamos en la moción era la posibilidad de habilitar dos carriles de la nueva obra que se está realizando y utilizar los que hay ahora mismo en funcionamiento mientras que se llevan a cabo las obras hasta el mes de junio, habilitar dos carriles de ida y dos de vuelta con objeto de poder acelerar el tráfico, porque a las personas que tienen que trabajar en esta zona les supone dedicar cuatro horas más de su tiempo debido a estas dificultades.

Y esto no sólo lo digo yo. Después de presentar la moción, no sé si como consecuencia de la cantidad de instituciones y personas que estamos protestando por esta situación, en la prensa de la provincia aparece una noticia según la cual fuentes del Ministerio de Fomento manifiestan que podrían utilizarse dos carriles cuando se finalizase la construcción del puente mientras no se terminasen las obras del desdoble de la variante. Aunque esta noticia aparece a mediados de noviembre y mi moción es de principios de octubre, parece que abunda en lo que estábamos defendiendo. La propuesta es la que los técnicos me han trasladado: que para habilitar estos dos carriles desde La Ardila hasta Tres Caminos y el paso del Puente, la solución podría estar en funcionamiento en el mes de marzo, porque el tramo desde La Ardila hasta el puente paralelo al puente Suazo puede estar terminado en el plazo de un mes, a contar desde ahora. El otro tramo de carretera desde el puente a Tres Caminos, al ritmo que lleva en los dos últimos meses, podría estar finalizado perfectamente en el mes de enero. Y nuestra propuesta era que esa posi-

ble utilización de dos carriles que dice el Ministerio de Fomento que se podría hacer al finalizar las obras del puente, se hiciera ahora mediante la construcción de uno de los dos tableros, con lo que podríamos utilizar el puente, que ya tiene los pilares y todo lo demás acabado, para el mes de marzo.

Rogaría a su señoría que lo volviese a consultar porque ya le digo que no es sólo una propuesta mía, sino que el Ministerio también recoge esta posibilidad. La fecha de finalización de las obras, después de los problemas que han surgido, podemos aceptar que sea para finales de junio, pero cabría la posibilidad de realizar primero uno de los tableros del puente, con la finalización del desdoble de la vía sin los ramales de acceso, para que el puente con los dos carriles se pudiera empezar a utilizar en marzo, porque en esa época empieza de nuevo a haber una densidad de tráfico mucho mayor debido al uso de la segunda vivienda que poseen en esa zona gran cantidad de ciudadanos, con el consiguiente incremento de kilómetros de atasco que llegan a crear un verdadero problema.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senadora Castro. Tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

La primera parte de la moción creo que está cumplida. Es cierto que ha habido un retraso, aunque como ocurre muchas veces no es culpa del organismo ejecutor, sino que hay que cumplir unas normas para que en la zona de referencia no se llegue a producir un impacto ambiental. Por ello, tanto la Consejería de Medio Ambiente como la Dirección General de Costas pidieron una serie de modificaciones y unas prescripciones que lógicamente ha habido que cumplir, lo que ha producido el retraso. Ahora bien, después del mismo habría que agradecer el esfuerzo del Ministerio de Fomento para comprometerse a unos plazos que nos llevan hasta junio de 1999. Por tanto, repito, la primera parte de la moción se cumple con ese esfuerzo que se está haciendo para que se pueda agilizar la realización de esas acciones.

En cuanto a la segunda parte, se trata de una cuestión muy técnica. En la Cámara no tenemos elementos suficientes como para poder decir, con objetividad, que se aplique lo que propone la Senadora Castro, aunque yo la entiendo perfectamente; nos faltan los planteamientos técnicos para poder asegurarlo. A lo que yo me comprometo, como portavoz de la Comisión, es a decir cuáles son las alternativas que se están planteando y la necesidad de las mismas. Pero una cosa es poder explicar eso y como portavoz hablar de ese tema, y otra cosa es que haya un acuerdo fundamentado en unos planeamientos que no tienen esa base para poder realizarlos. Por tanto, vuelvo a repetir, aunque esta moción no la podemos aprobar en su contenido, sí compartimos el espíritu de la misma y la necesidad de que esos problemas que nos plantea la Senadora Castro, que indudablemente se van a hacer mucho más graves a medida que vaya acercándose el verano, época en

que se incrementa el turismo, se resuelvan. Por ello haré las gestiones oportunas ante el Ministerio para exponerle esta situación.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Bris.

Finalizado el debate, se van a someter a votación las mociones, no sin antes solicitar a sus señorías que designen a la persona que deba presentar ante el Pleno la proposición de ley relativa a la declaración del Parque Nacional de Sierra Nevada. *(Pausa.)*

¿Tienen inconveniente en que sea presentado ante el Pleno por la Secretaria de la Mesa, la Senadora López Yébenes? *(Pausa.)* Queda designada, porque se lo merece.

Vamos a dar lectura, en primer lugar, si a sus señorías les parece, a las transaccionales, de tal forma que las mociones correspondientes podrían aprobarse por asentimiento.

La moción número 1 tiene una transaccional, que dice así: ...insta al Gobierno para que, en el plazo más breve posible que permitan las fases del proceso, presente en las Cortes Generales un proyecto de ley de actualización del derecho marítimo español, adaptándolo a la realidad y necesidades actuales del transporte marítimo.

¿Se aprueba? *(Pausa.)*

Queda aprobada por asentimiento.

La moción número 2 tiene también una transaccional, que dice así: El Senado insta al Gobierno central a la ubicación, en el puerto de Bermeo, de una nueva embarcación de salvamento marítimo destinada a actividades de intervención rápida, que sustituya a la que se encuentra en la actualidad en dicho puerto, dentro del Plan Nacional de Salvamento 1998-2001. ¿Es correcto este texto? *(Pausa.)*

¿Se aprueba la enmienda transaccional? *(Pausa.)*

Queda aprobada por asentimiento.

Las dos primeras mociones a que he hecho mención son del Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos. Las dos próximas son del Grupo Parlamentario Socialista.

La moción número 4 tiene también una transaccional o propuesta de modificación, que dice así: La Comisión de Obras Públicas, Medio Ambiente, Transportes y Comunicaciones insta al Gobierno a contratar, en función de las disponibilidades presupuestarias, la construcción de la primera fase del sendero marítimo peatonal, previsto en el marco del anteproyecto Balcón del Atlántico, de Matalascañas (Huelva), garantizando su adecuación ambiental al entorno y previa cesión, por parte de la Junta de Andalucía, de los terrenos necesarios para tal fin.

¿Se aprueba? *(Pausa.)*

Queda aprobada por asentimiento.

La moción número 5, también transaccionada dice: La Comisión de Obras Públicas, Medio Ambiente, Transportes y Comunicaciones, insta al Gobierno a que, en el más breve plazo posible, se acabe de efectuar el proyecto de redacción y se puedan realizar las obras en 1999 que permitan dotar al aeropuerto de Vigo (Pontevedra), de la señalización luminosa completa e idónea para mejorar su operatividad actual y dar un mejor servicio a los usuarios del

área metropolitana de Vigo, sur de Galicia y norte de Portugal.

¿Se aprueba? (*Pausa.*)

Queda aprobada por asentimiento.

Quedan pendientes de votar, en consecuencia, las mociones números 3, 6 y 7. Votamos la número 3, relativa al paseo marítimo de Matalascañas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, ocho; en contra, 11; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos la moción número 6, del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la empresa Autopistas del Atlántico para que construya un falso túnel.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, ocho; en contra, 11; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos, por último, la moción número 7, del Grupo Parlamentario Socialista, que hace referencia a la carretera nacional N-IV.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, ocho; en contra, 11; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

Eran las diecinueve horas y quince minutos.