



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 98

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 6

celebrada el martes, 7 de noviembre de 2000

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Por la que se insta al Gobierno a aprobar un plan extraordinario de inversiones para la provincia de Cádiz que permita abordar las mejoras de sus infraestructuras de comunicación. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000001.) | 2814 |
| — Relativa a la liberalización del peaje de la autopista Cádiz-Sevilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000003.) | 2819 |
| — Relativa a la ejecución de la ronda Oeste en Fene (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000024.) | 2821 |

	Página
— Relativa al trazado en Galicia de la autovía del Cantábrico. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000061.)	2824
— Por la que se insta al Gobierno a que inicie a la máxima brevedad y en el menor tiempo posible, la ejecución material de la duplicación de la carretera N-340 entre Algeciras y Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000075.) . . .	2827
— Sobre proyecto de ejecución del plan especial de ordenación de la zona de servicio dependiente de la autoridad portuaria de Castellón. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000099.)	2830
— Sobre la autovía ronda Este-Rincón de la Victoria. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000146.)	2832
— Relativa a la terminación del tramo de autovía Adra (Almería)-Nerja (Málaga) para el año 2005. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000156.)	2835
— Relativa al traslado del barrio de la Estación de Coslada (Madrid). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000210.) . .	2838
— Sobre la eliminación de los pasos a nivel en la provincia de Ourense y, de manera inmediata, el paso a nivel de Barco de Valdeorras y Barra de Miño. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000223.)	2841
— Sobre modificación del proyecto de construcción variante de Cervelló y conexión con la autovía del Baix Llobregat, carretera N-340 de Cádiz a Barcelona por Málaga, punto kilométrico 1.238 al punto kilométrico 1.243. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000255.)	2844

Se abre la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenas tardes. Va a dar comienzo la sesión de la Comisión de Infraestructuras.

Antes de empezar, señorías, me van a permitir que les haga referencia a una invitación que se ha recibido en la Comisión de Infraestructuras por parte del ministro de Fomento para asistir a un acto que se llama *Ejercicio de salvamento y lucha contra la contaminación. Algeciras 2000* a celebrar mañana en Algeciras a partir de las 9,30 horas de la mañana. Hemos pasado esta información a través del letrado de la Comisión a todas las personas a las que nos ha sido posible, en el bien entendido que han debido recibir todos ustedes la información. El que no la haya recibido —por eso hago mención en este momento a esa invitación— y tuviera intención de asistir al acto puede ponerse en contacto con nosotros a lo largo de la Comisión o después de la misma para decirle las posibilidades de asistencia.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A APROBAR UN PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIONES PARA LA PROVINCIA DE CÁDIZ QUE PERMITA ABORDAR LAS MEJORAS DE SUS INFRAESTRUCTURAS DE COMUNICACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000001.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos comienzo al orden del día de la sesión de la Comisión. Proposición no de ley número 1 por la que se insta al Gobierno a aprobar un plan extraordinario de inversiones para la provincia de Cádiz que permita abordar las mejoras de sus infraestructuras de comunicación. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y su portavoz, el señor Centella, tiene la palabra.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Hay momentos en los que algunas iniciativas pueden ser oportunas y otros

en los que a uno le entra ciertas dudas. Digo esto porque discutir temas en la Comisión de Infraestructuras hoy cuando estamos aprobando los presupuestos y estamos viendo cómo enmienda tras enmienda de la oposición no son tenidas en cuenta, a uno le quitan bastante moral a la hora de convencer al Grupo mayoritario en esta Cámara de una serie de necesidades que no son, ni muchos menos, capricho de este grupo, sino la plasmación de lo que debe de ser una forma de gobernar. En este sentido hablar de problemas en la provincia de Cádiz cuando se están aprobando los presupuestos, repito, es bastante descorazonador. No obstante, voy a tratar de defender esta iniciativa con la intención de trasladar al menos el debate e intentar que el Partido Popular sea capaz de hacer una reflexión que le convenza de que estamos hablando de una provincia que está compuesta por hombres y mujeres iguales a los del resto del Estado, que pagan sus impuestos y que, por lo tanto, tienen que ser ciudadanos de primera, y no de segunda o de tercera categoría, en lo que parece que alguien en la Administración pretende convertirlos.

Da la impresión de que en la provincia de Cádiz hay una mano negra que retrasa, cuando no elimina, cualquiera de los instrumentos que debe tener para propiciar su desarrollo y para poder sacar provecho de las muchas posibilidades de desarrollo que tiene. Y así nos encontramos con una provincia donde se registra más del 33 por ciento de paro, muy por encima de la media andaluza, que ya es alta, y que casi triplica la media estatal. A esto se suma que más de un 30 por ciento de la población se encuentra en situación de precariedad social o de pobreza, todo lo cual hace de Cádiz una provincia que debería estar en el primer puesto de las prioridades del Gobierno. Sin embargo nos encontramos con que no solamente no se desarrollan los proyectos, sino que incluso en algunos casos, como veremos en las siguientes proposiciones no de ley, se castiga y se trata a los ciudadanos de esta provincia como si pagasen sus impuestos en otro país o como si no fuesen ciudadanos iguales a los del resto del Estado español.

Por todo ello, planteamos hoy una proposición no de ley que viene a señalar la necesidad de una serie de inversiones, porque la provincia de Cádiz puede jugar un papel de liderazgo en Andalucía y en el Estado en muchas cuestiones, fundamentalmente en lo relacionado con el turismo y también con el desarrollo de zonas agrícolas, pero se requieren unas comunicaciones que no son las que tiene esta provincia. Unir el puerto de Algeciras con el de Málaga de una forma directa por tren y por carretera sería una de las mayores aportaciones que se pueden hacer a este desarrollo. Por eso creemos que hacen falta más inversiones, que se ha de hacer justicia con esta provincia, y de ahí viene nuestra propuesta de que se haga un plan de inversiones que debería estar contemplado en estos presupuestos, porque no estamos muy lejos de la campaña electoral, en la que se hacían ciertas promesas, y muchos de los

temas que hoy se plantean aquí por Izquierda Unida son los que el Partido Popular planteaba a sus electores. Creemos que hay que invertir y que hay que mejorar las comunicaciones de la provincia de Cádiz como un elemento clave para su desarrollo, y por ello planteamos unas iniciativas que pretenden que las actuaciones no sean aisladas, sino que se haga un verdadero plan de actuaciones para que de forma coordinada se pueda situar a Cádiz en las mejores posibilidades de competitividad. Proponemos unas actuaciones que estamos dispuestos a consensuar y a discutir y estamos dispuestos también a que se nos planteen enmiendas, pero nos encontramos con la llamada por respuesta del Partido Popular, que imagino que no va a ser una aceptación, sino que va a ser un rechazo sin ni siquiera plantear una posibilidad de encuentro.

Explicar uno por uno todos los planteamientos que se hacen sería una reiteración, pero sí quiero señalar algunos porque repito que son elementos importantes. A la hora de hablar de actuaciones ferroviarias, hay que destacar las comunicaciones en el interior de la provincia, pero sobre todo las comunicaciones entre Cádiz y Sevilla, pues en la época del AVE todavía hay líneas férreas que podíamos catalogar de finales del siglo XIX o de la primera parte del XX. Además se ha mantenido en un cierto engaño a la población, porque respecto a la línea Bobadilla-Algeciras se ha dicho durante muchos años que por ella no podía circular el Talgo porque no tenía capacidad para ello, y de buenas a primeras se puso a circular y la verdad es que el tren llegaba, aunque sin duda la línea podría estar mejor. Es fundamental conectar Cádiz con Sevilla, Algeciras con Bobadilla y Algeciras con Málaga. Estas tres comunicaciones podrían permitir que el puerto de Algeciras y la zona de Cádiz desarrollaran su economía, que Cádiz pudiese ser una potencia turística, que ya lo es, y sacar de ello mucho más provecho.

Respecto a las actuaciones en carretera, queremos destacar, junto con el desdoblamiento de la circunvalación de Jerez, la nueva ronda y el desdoblamiento del tramo Puerto Real-Tres Caminos, la comunicación entre Cádiz y Málaga —después tenemos otra proposición de ley que redundará en lo mismo—, porque es curioso que en una provincia que señalamos que está tan necesitada —las comunicaciones con Cádiz y pronto con Málaga— sean de autopistas de peaje. Parece como si alguien quisiera castigar al ciudadano que quiera entrar o salir de Cádiz. Por eso entendemos que la iniciativa de Izquierda Unida sobre esta cuestión viene a poner de manifiesto la necesidad de que hay que invertir en Cádiz, que Cádiz también existe y que los ciudadanos y ciudadanas de Cádiz son ciudadanos de este país con los mismos derechos que los demás. Por eso nos preocupa que el Partido Popular dé la llamada por respuesta, que mire para otro lado, que las declaraciones de la alcaldesa y candidata y anterior diputada Teófila Martínez no se vean corroboradas con las inver-

siones —y si no ahí están los presupuestos de este año para demostrarlo— y que lo que podía ser hoy un punto de encuentro siga siendo de desencuentro, repito, porque el Partido Popular ni siquiera nos ha presentado una enmienda para intentar llegar a algún efecto. A partir de ahí, seguimos manteniendo nuestra propuesta, y repito que estamos convencidos de que hoy aquí cada grupo podrá votar lo que considere oportuno, pero que se tendrá que dar la cara luego en Cádiz y habrá que justificar por qué se castiga a Cádiz y por qué no se invierte en Cádiz lo que esta provincia se merece.

El señor **PRESIDENTE**: Hay enmiendas del Grupo Socialista. Tiene la palabra su portavoz para fijar su posición sobre las mismas.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Señor presidente, espero que, además de fijar nuestra posición sobre las enmiendas, me deje hacer una breve exposición para fijar también nuestra posición sobre el texto de la proposición no de ley que vamos a discutir. Muchas gracias.

La provincia de Cádiz, señorías, es la provincia más al sur de la Península, por lo tanto más al sur de Europa, límite entre dos continentes, una provincia que geográficamente tiene una extensión de 7.440 kilómetros cuadrados y 252 kilómetros de costa; una provincia singular, donde la sierra y el mar se dan la mano; una provincia singular también porque está en un fondo de saco y no se pasa por ella para ir a otro sitio, sino que hay que ir a ella para conocerla. Desde el punto de vista demográfico, tiene 1.110.000 habitantes a la fecha, repartidos de una forma desigual en la provincia, fundamentalmente en el eje de las dos bahías, de Algeciras y de Cádiz, en las que se congregan cerca de 800.000 habitantes, y el 25 por ciento restante repartidos en 30 municipios, de los que hay que decir que recogen también poblaciones muy densamente pobladas. Es una provincia, como decía, singular también en el aspecto demográfico, por la estructura poblacional.

Desde el punto de vista social, como ha dicho ya el portavoz de Izquierda Unida, desgraciadamente es la provincia que ostenta el récord de desempleo en el Estado español, récord que hoy por hoy persiste, con más del 30 por ciento de paro, que implica grandes dosis de marginalidad en la provincia, que implica además desequilibrios territoriales dentro de la propia provincia y que implica que aparezcan con frecuencia la economía sumergida y la marginalidad y que tenga problemas relacionados con el narcotráfico, con el tráfico ilícito de drogas, y últimamente también problemas con el tráfico ilegal de inmigrantes. Esa es la radiografía social de la provincia actualmente. Y a esta situación se ha llegado, señorías, sencillamente por tres razones. La primera razón hay que buscarla en el comportamiento de los sectores productivos de la provincia. En el sector primario, tanto la agricultura como la pesca están en

una crisis desde hace años, crisis que actualmente es mucho mayor; primero, el sector de la agricultura por el consabido elevado precio de los carburantes y por la falta de regadíos y, segundo, el sector de la pesca por la falta de acuerdo de pesca con Marruecos, por lo que, como ustedes saben, desde hace un año está prácticamente amarrada la flota pesquera, cuando una gran parte de la riqueza de la provincia se consigue a través de la flota pesquera. Amarrada a puerto significa que sectores económicos que dependen de la pesca están actualmente parados. El sector industrial tampoco sale muy bien parado en los últimos años. Como todos saben, hay una crisis en la construcción naval, y la provincia de Cádiz tenía un importante peso en ese sector, que está en crisis, lo que lleva aparejada crisis también para las industrias auxiliares, crisis, en definitiva, para la riqueza de la zona, es decir, para el empleo. En ese mismo sentido, dentro del sector industrial, el marco vinícola de Jerez tampoco ha quedado muy bien parado, con un retroceso en los últimos años.

Lo que quizás despunta —se ha dicho aquí por el portavoz de Izquierda Unida— es que en el sector terciario, en el sector de servicios, en el sector del turismo, gracias a la política llevada a cabo en los últimos años ha habido un avance en el mismo, creyendo que puede ser un factor decisivo para el desarrollo de la provincia de Cádiz, porque miren ustedes lo que pasa en esta provincia. Tiene una grave carencia en infraestructuras, carencia que se ha visto acrecentada durante los últimos cinco años, ya que prácticamente no se ha construido ningún metro de autovía en la provincia.

Las propuestas que se debaten hoy aquí lo que hacen es corregir esa grave carencia de infraestructuras en la provincia de Cádiz. Tengo que decir que Cádiz es una provincia en la que sus dos principales entradas son dos autopistas de peaje, la A-4, Sevilla-Cádiz, y la Guadaro-Estepona, que prácticamente está terminada. Y además hay un grave déficit de comunicación entre las bahías de Cádiz y de Algeciras, donde, como decía anteriormente, confluye la mayor población de la provincia de Cádiz, actualmente cerca de 800.000 habitantes. Pues bien, tanto en comunicaciones viarias como en comunicaciones ferroviarias actualmente no hay nada, solamente la N-340, cuyo desdoblamiento estamos pidiendo desde hace ya años y que todavía no se ha llevado a cabo. ¿Qué crea esto? Pues crea una situación de colapsos circulatorios en esta vía, en la N-340, muy importantes para estas poblaciones de las dos bahías y además hay que decir que actualmente es la carretera con el índice de siniestralidad más alto de toda España. Este déficit crónico en infraestructuras que ha creado esta no competitividad de la provincia de Cádiz con respecto al entorno que le rodea, con respecto a Andalucía y con respecto a España, hay que arreglarlo y hoy tenemos la oportunidad de hacerlo aquí votando favorablemente la propuesta que se trae de un plan extraordinario de inversiones. Y no es una cues-

tión de partidos, porque, si así fuera, el Partido Popular, que yo creo que debería apoyar estas propuestas, debería hacer lo mismo que dicho partido ha hecho en la provincia de Cádiz en la Diputación Provincial. El día 3 de octubre el Pleno de la Diputación Provincial de Cádiz aprobó un plan extraordinario de inversiones para la provincia de Cádiz con el fin de instar al Gobierno para que en los Presupuestos Generales del Estado del 2001 se llevaran a cabo todas estas actuaciones que hoy traemos aquí para votar, todas, tanto viarias como ferroviarias. Tengo que decir que todos los grupos votaron favorablemente, incluido el Partido Popular, por lo cual, por la similitud entre lo que se votó en Cádiz y lo que se va a votar aquí hoy, ustedes están obligados a votar favorablemente, porque, si no, tendrían que explicar por qué votan una cosa en un sitio y otra cosa en otro.

Quiero terminar diciéndole que nosotros pedimos un tratamiento especial para la provincia de Cádiz, ya que no puede estar sumida en el abandono en el que está actualmente. No tenemos ni una sola infraestructura que podamos decir que se haya puesto en marcha en los últimos cinco años y que de alguna manera resuelva algún problema de la provincia de Cádiz.

Señor presidente, las enmiendas que presento, que son tres, en relación con las cuales el Grupo de Izquierda Unida ha anunciado que va a aceptarlas, son prácticamente de corrección, excepto la última. Leo las enmiendas para que se tengan en cuenta por los señores diputados. En la primera, donde dice nueva línea entre San Fernando, Jerez y Algeciras, nosotros proponemos una nueva línea entre San Fernando y Algeciras, con prolongación hasta la Costa del Sol y conexión con la línea de alta velocidad Madrid-Málaga. Simplemente creemos que refleja lo que pensamos que Izquierda Unida quería traer a votar aquí hoy, esto es, la unión, una vez terminada esa conexión de San Fernando con Algeciras, con la Costa del Sol y con la línea de alta velocidad Madrid-Málaga. La segunda es una mera corrección técnica. Cuando habla de línea de tren ligero-(metro de superficie) entre San Fernando, Conil y Chiclana, nosotros decimos que entre San Fernando, Chiclana y Conil, puesto que así están dispuestos los pueblos y técnicamente es más correcto. Y en la tercera, en la que se habla del desdoblamiento de la carretera N-340, nosotros proponemos el siguiente texto: Desdoblamiento de la N-340 desde Chiclana hasta Vejer y tratamiento de urgencia del tramo comprendido entre las poblaciones de Chiclana y Conil.

Termino, señor presidente, esperando que el Partido Popular vote en consecuencia lo mismo que votó en la provincia de Cádiz en el Pleno del día 3 de octubre de la Diputación Provincial. Votó favorablemente a estos temas porque se recogía un plan extraordinario de inversiones, un tratamiento especial para la provincia de Cádiz, que es ni más ni menos lo que traemos hoy aquí a votar.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición?

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: El señor portavoz de Izquierda Unida no tiene que tratar de convencer al Partido Popular de las carencias y de las necesidades de Cádiz, en absoluto, puesto que somos conscientes de todas ellas. Ha dicho el señor portavoz que puede que en Cádiz haya habido una mano negra y yo le digo que a lo mejor, pero le aseguro que no ha sido durante estos últimos cuatro años. Cuando llegamos al Gobierno hace cuatro años y medio, los índices de Cádiz eran aún peores que los que usted ha relatado en su exposición y nosotros los hemos mejorado, sobre todo en el tema del paro. Así pues, por favor, no traten de hacernos cargar con una culpa que yo creo que sería bueno que asumiésemos todos, porque resulta que en la intervención del portavoz del Partido Socialista los problemas de Cádiz son curiosos, ya que de ellos todo el mundo tiene la culpa menos el Gobierno anterior. Le echan la culpa al sector pesquero, al sector de la industria, al turismo, al bodeguero, todos son malos empresarios y todos tienen la culpa menos ellos. Mire usted, alguna culpa tendrá su Gobierno. Ustedes son diputados del Partido Socialista, tienen un Gobierno en la comunidad y son oposición aquí. Pues bien, en la comunidad el 90 por ciento de las competencias están transferidas y es donde realmente tiene que actuar la Junta de Andalucía y resulta que usted no le exige nada a la misma, sino solamente al Gobierno central. En su exposición no le he oído hablar de las infraestructuras de la provincia de Cádiz, que son competencia de la Junta de Andalucía, ni de la Diputación, que también es socialista, y el convenio de las dos bahías está firmado por el Gobierno central, la Junta de Andalucía y la Diputación y ustedes solamente le exigen a una Administración. Las carreteras, independientemente de la Administración que sea competente, son una necesidad de todos y ustedes, como responsables políticos, tendrán que exigir a aquella Administración que no cumpla, por lo que creo que no es correcto lo que usted está diciendo.

Tampoco entiendo su enmienda. Usted dice que elimina el proceso de la N-340 desde Chiclana hasta Vejer y dice: Desdoblamiento entre Chiclana y Vejer y tratamiento de urgencia al tramo comprendido entre Chiclana y Conil. Resulta que entre Chiclana y Conil es un tramo y entre Conil y Vejer es otro y qué casualidad que éste le compete realizarlo a la Junta de Andalucía, a la que usted no le exige nada. El Gobierno central lo va a hacer para evitar los retrasos a que ya nos tienen ustedes acostumbrados, pero por supuesto pasando factura al Gobierno autónomo. ¿Cómo enmienda usted quitando el tramo que le corresponde a la Junta de Andalucía? Eso me parece una desfachatez y no creo

que sea de rigor, porque usted está exigiendo aquí un compromiso con Cádiz y resulta que es el primero que se lo salta en su enmienda. Me parece absurdo.

Contestando directamente al proponente, tengo que decir que usted habla de dos cosas: infraestructuras viarias y carreteras. Aunque resulte un poco extenso, le diré que usted propone en la línea férrea Sevilla-Cádiz la ejecución de las obras de duplicación de ese tramo. Pues bien, para duplicar ese tramo están ya en marcha los estudios previos para realizarlo y eso también contiene otra cosa, que es la duplicación del tramo entre el aeropuerto de Jerez y Cádiz, que es la parte que corresponde fundamentalmente a nuestra provincia, que está sometida a estudio informativo y pendiente de la declaración de impacto. Mientras esta declaración de impacto se está estudiando, se ha iniciado la contratación de la asistencia técnica necesaria para hacer los proyectos, de manera que no se pierda el tiempo y no se haga una cosa detrás de otra, sino que podamos ir ganando tiempo al tiempo, porque existe un compromiso del Gobierno del Partido Popular con este plan de infraestructuras que usted propone. **(La señora Romero López: ¡Cuatro años, casi cinco!—El señor López-Amor García: ¡Catorce años!)** También se encuentran en ejecución las obras de duplicación de la integración del ferrocarril en el municipio de Cádiz. Para ser conscientes de ello no hay más que ir a Cádiz y verlo, con 4.500 millones que figuran en los presupuestos de este año. Tenemos que señalar asimismo que están en relación los proyectos constructivos de la estación del aeropuerto de Jerez —habrán ido y lo habrán podido ver—, la remodelación de la estación término de Cádiz, la rehabilitación del edificio histórico de esta estación y la renovación del tramo de La Salud-Dos Hermanas. Con respecto a la conexión de la bahía de Cádiz con la de Algeciras, que usted ha expuesto aquí, tengo que decirle que también se encuentra actualmente en redacción el estudio de alternativas para esa nueva conexión ferroviaria y lo mismo pasa con la Bobadilla-Algeciras, para no cansarles. En consecuencia, ustedes proponen un plan extraordinario para Cádiz, donde no viene nada extraordinario. Lo único extraordinario es la implantación de unos trenes ligeros o metros de superficie que enlazan las distintas ciudades, con lo que nosotros estamos totalmente de acuerdo, pero que da la casualidad de que es competencia de la Junta de Andalucía y no del Ministerio, con lo cual difícilmente podemos instar al Gobierno a que lo haga.

Respecto a las carreteras, tenemos el desdoblamiento de la circunvalación de Jerez, que está en fase previa de licitación del concurso para la redacción del proyecto de construcción. Figuran en los presupuestos 65 millones de pesetas. Quiero recordarle que este convenio, que se llama convenio de Jerez, se va a financiar al 50 por ciento entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Jerez por importe de 2.100 millones de pesetas. Hablan también de la nueva Ronda Sur y Este

de Jerez para el enlace de la N-IV con las carreteras A-381, la 502 y la 382. Esto es competencia absoluta de la Junta de Andalucía, con lo cual tampoco podemos instar al Gobierno.

Respecto al desdoblamiento del tramo Puerto Real-Tres Caminos se ha terminado ya el proyecto y está pendiente de supervisión para poder licitar las obras, así que consideramos que puede ser inminente. **(La señora Romero López: Cinco años.)** El desdoblamiento de Chiclana hasta El Colorado es la parte que yo he criticado del PSOE, no sé por qué retira esa enmienda y por qué retira la parte que es competencia de la Junta de Andalucía, que no lo podemos entender.

En cuanto a la N-340 —que es motivo de otra proposición no de ley donde entraremos más en detalle puesto que es específica para ese cometido— le puedo adelantar que se han anticipado las actuaciones, que ya está aprobado el proyecto de impacto, que ya están dadas las órdenes de estudio para la redacción de los proyectos de construcción y que es inminente. Hay un compromiso del Ministerio para no perder ni un solo minuto y poder actuar de forma urgente, porque este es el compromiso del Partido Popular con la provincia de Cádiz y con una plataforma que se ha creado para reivindicarlo. **(Varios señores del Grupo Socialista: Cinco años.—Varios señores del Grupo Popular: Catorce.)** Cuando se pongan de acuerdo continuaré. **(Risas.)**

En definitiva, señor presidente, lamentándolo mucho me dirijo al portavoz de Izquierda Unida para decirle que no podemos aprobar la proposición no de Ley no porque no compartamos la necesidad de hacer estas actuaciones, que las compartimos absolutamente, sino porque no podemos aprobar una cosa que está ya en marcha y que no trae ninguna cosa extraordinaria ni nueva. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Un momento, don Aurelio.

Señorías, quieren guardar un poco de silencio. Parece un bingo, con el 14, 5, 7... y van a tomar una impresión malísima de nosotros. Les ruego que guarden silencio y dejen terminar a don Aurelio, a quien encarrezco que termine con la máxima velocidad posible.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS:** Señor presidente, termino inmediatamente ratificando que criticamos la enmienda del Grupo Socialista y lamentamos no poder aprobar la proposición no de Ley —repito— no porque no estemos de acuerdo con la necesidad de este plan, que ya está en marcha y que sí compartimos, sino con la oportunidad, puesto que todo está en marcha. Todos los expedientes están cada uno en una fase del proyecto y existe el compromiso del Gobierno de acelerarlo al máximo. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a intentar calmar los ánimos y le doy la palabra al señor Centella para

que se atenga a decirnos si acepta o no las enmiendas que le han presentado. Sea usted lo más breve posible.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Señor presidente, acepto las enmiendas y si diese la palabra al portavoz del Grupo Socialista podría explicar al portavoz del Grupo Popular lo que dice la enmienda, porque yo creo que no la ha leído.

El señor **PRESIDENTE**: Si quiere explicarla, hágalo luego tranquilamente.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Solamente le diría que lea bien la enmienda, porque no lo ha hecho. Nosotros aceptamos las tres enmiendas porque entendemos que complementan nuestra iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, queda pendiente de votación en su momento esta proposición no de ley con las tres enmiendas incorporadas.

— **RELATIVA A LA LIBERALIZACIÓN DEL PEAJE DE LA AUTOPISTA CÁDIZ-SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000003.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley relativa a la liberalización del peaje de la autopista Cádiz-Sevilla. El señor Centella vuelve a tener la palabra.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Para continuar con el debate, podemos evitarnos algunas intervenciones porque es un tema redundante y viene a completar de un modo específico la propuesta anterior. Yo no sé de qué se queja la gente de Cádiz porque no solamente lo tienen todo, sino que lo tienen mejor que nadie. Yo me imagino que se quejan de vicio. (**Risas.**) Dicho esto, también se pueden seguir quejando de que haya que pagar peaje para entrar en Cádiz, sin vía rápida alternativa. Puede estar en proyecto eliminar el peaje, pero podemos estar esperando otros cuantos años esperando a que esto ocurra. La verdad es que podíamos haberlo englobado en la misma proposición, pero hemos querido resaltar este tema con una proposición específica para dejar en evidencia ese doble lenguaje que aquí se ha dicho que tiene el Partido Popular antes de las elecciones y cuando en otro momento la propia Teófila Martínez se comprometía a eliminar el peaje, que aquí nosotros venimos a plantear, de la autopista Cádiz-Sevilla y cuando el anterior ministro de Fomento hacía declaraciones en ese sentido. Sin embargo, pasaron las elecciones y a la mayoría del Partido Popular se le olvidaron sus compromisos y allí donde se dijo una cosa ahora se dicen otras, que entendemos que incluso son hirientes, como lo que se ha dicho para justificar ese cambio de postura. Podía decir lo que ha dicho el por-

tavoz del Grupo Popular a los gaditanos: que están muy bien y que no hay motivo para quejarse y que en Cádiz va todo viento en popa. (**El Señor Sánchez Ramos: ¿Yo he dicho eso?**) Lo que ha dicho el señor ministro de Fomento puede ser hiriente, porque decir que como alternativa al peaje está la N-340 puede sonar a broma, puede sonar a irresponsabilidad, pero nosotros creemos que es una verdadera declaración de guerra a la zona, a la gente del lugar. A lo mejor el ministro de Fomento no conoce la N-340, a lo mejor no conoce el tráfico pesado que soporta, a lo mejor no conoce el riesgo que para la seguridad existe en esa carretera para plantear que es una alternativa a una autopista de peaje. Parecería que existieran en algún lugar de la Administración elementos para castigar a la gente que quiere llegar a Cádiz y poner obstáculos para que esta provincia y esta zona no se desarrolle. En este caso encuentran en el señor ministro de Fomento uno de sus mayores aliados, porque —repito— no se puede decir desde Cádiz, como ha dicho el señor Álvarez-Cascos, que la N-IV es una alternativa a la autopista de peaje y quedarse luego tan tranquilo y luego venir aquí a defenderlo.

Nosotros creemos que hay que eliminar este peaje, que es un peaje que viene a frenar aún más una provincia que, como decíamos anteriormente y no nos vamos a alargar más, necesita apoyar, necesita una discriminación positiva —como se dice—, porque no es justo que esta zona que paga los mismos impuestos que el resto del Estado tenga menos posibilidades de desarrollo que otras. Por ello planteamos directamente en nuestra proposición no de ley la supresión del peaje, porque creemos que es de justicia, porque creemos que ya se ha castigado y penalizado suficientemente a esta zona y que lo que corresponde es que, en colaboración con la Junta de Andalucía, el Gobierno central proceda a liberalizar de peaje la autopista Cádiz-Sevilla. Aprovechamos también para decir que nos hubiese gustado que la otra comunicación, la autopista Estepona-Guadiaro, que estaba prevista que fuese libre de peaje y que también alguien en el Partido Popular, cuando ha llegado al Gobierno, se le ocurrió cambiar y lo que era libre de peaje ahora no lo es. También nos hubiese gustado que esta autopista fuese libre de peaje porque resulta curioso que las dos entradas a Cádiz sean de peaje. A estas alturas es más difícil, pero por lo menos podríamos alcanzar aquí un acuerdo para instar al Gobierno a que inicie el procedimiento para liberalizar de peaje la autopista Cádiz-Sevilla.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Señor Fernández Navarro.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: No voy a intervenir. Quería aclararle que mi madre se llama Chacón y yo soy Fernández Chacón. Para que conste.

El señor **PRESIDENTE**: Usted perdone, señor Fernández Chacón, pero me habían dicho que era usted Navarro. Mi familia es de Pamplona, me ha dado una gran alegría y he seguido con el Navarro para adelante. Lo corrijo.

Tiene la palabra la señora Romero, portavoz del Grupo Socialista.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: No es por casualidad que sea esta la cuarta proposición no de ley que sobre Cádiz viene al Congreso y todavía queda otra, que es la quinta. Es curioso que, después de la intervenciones que ha habido, esta y otra vez volvamos a hablar de este mismo tema, y la verdad es que cuando se ha hecho una oposición tan prometedoras no se pueden ofrecer resultados tan chuscos. Concretamente esta es una de las grandes promesas falsas que en todas las campañas electorales se han hecho, incluida la señora Martínez, donde incluso se ha llegado hasta la casetilla de los trabajadores del tramo de la autopista Jerez-Puerto Real para decirles que esta sería la última elección sin que ese tramo estuviera liberado. Por tanto, esa promesa falsa sigue ahí —todavía estamos esperando la reacción del Gobierno—, por más que los diputados del Partido Popular vayan a decir ahora que la liberación del peaje sea inminente. No nos merecemos unos diputados tan ágiles y tan diligentes en su preocupación por la provincia de Cádiz. La verdad es que se ha triplicado el presupuesto destinado a defensa en la provincia de Cádiz y, sin embargo, en los presupuestos de fomento todavía no se ha alcanzado el nivel de inversión del año 1996. Es muy fácil ir al archivo del Congreso de los Diputados a mirar los presupuestos desde el año 1996 y ver que el presupuesto de Fomento y Medio Ambiente, que sumaba 13.000 millones de pesetas, ha ido descendiendo a 7.000, 5.000, 8.000 y el último, 12.000 millones, no supera siquiera la cifra del presupuesto de 1996 del último Gobierno socialista. Es fácil para nosotros reclamar los convenios no cumplidos y las promesas falsas, por más que quieran esmerarse ahora diciendo que son inminentes todas las promesas que siguen estando sobre el tapete. Entretanto han descendido los tipos de interés y se han incrementado los tráficos, por lo que es más fácil renegociar o liberar los peajes, como se ha hecho en tramos de Cataluña y Valencia, pero que no ha servido para afrontar el rescate en el caso de Sevilla-Cádiz; al contrario, como en otros sitios se ha producido la renegociación, de manera que se ha establecido a favor de Aumar una prórroga de trece años. Las rebajas no han sido más que simbólicas para una vía de primera necesidad. La Diputación de Cádiz ha puesto un recurso contencioso administrativo que todavía no tiene respuesta, y la Junta de Andalucía ha ofrecido, sin ser de su competencia, el 50 por ciento del rescate. De hecho, este año hay incluido un presupuesto de 1.500 millones no siendo su responsabilidad. Así que cuatro años después o cinco, como

queramos verlo, que son los años de las vacas gordas, ni ha habido liberación del peaje ni desdoblamiento para la nacional y para colmo nos hemos ganado el otro peaje de Estepona-Guadiaro. Es decir que Cádiz, además de ser líder en paro, ahora también es líder en peajes.

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

El señor **ALBENDEA PABÓN**: Antes de nada, señor presidente, quiero felicitarle por su reciente elección, creo que casi por unanimidad, como presidente de esta Comisión, en mi primera intervención y espero que única en ella.

Entrando en el tema de la proposición no de ley de Izquierda Unida, quiero recordar que las peticiones de liberalización de los peajes de las autopistas tienen ya solera en esta Cámara. En la V Legislatura, en la que como SS.SS. recuerdan no gobernaba el Partido Popular, hubo hasta treinta y nueve iniciativas en ese sentido. Además, al aprobarse el Plan director de infraestructuras, el 21 de diciembre de 1995 —tampoco gobernaba el Partido Popular—, se aprobó por unanimidad una resolución que en su punto 23 decía textualmente: El Congreso recomienda establecer un marco de negociación con los concesionarios de autopistas de peaje a fin de que, respetando el equilibrio financiero de la concesión —y subrayo lo de respetando el equilibrio financiero de la concesión—, pueda incrementarse el tráfico de estas autopistas mediante una reducción en los peajes. Esto, señorías, es lo que ha hecho el Gobierno del Partido Popular: reducir los peajes sin romper el equilibrio financiero de la concesión. La rebaja del IVA del 16 al 7 por ciento es reducir el peaje. Además, las rebajas establecidas por el Real Decreto 1.674/1997, de 31 de diciembre, del 30 por ciento para los vehículos ligeros y del 40 por ciento para los vehículos pesados en esta autopista es, sin duda, un avance importantísimo y cumple con el mandato del Congreso. Ya sé que me van a decir ustedes que se han rebajado los precios prorrogando la concesión. Si no hubiera sido así no se estaría cumpliendo el mandato de esta Cámara, porque junto a la recomendación de reducir los peajes también existe la de preservar el equilibrio financiero de la concesión, cosa que no hizo el Partido Socialista cuando gobernaba, que en tres ocasiones renovó la concesión y ni una sola vez rebajó el peaje.

El señor Centella, dice que no es una alternativa la N-IV y se enfada con el ministro porque ha dicho que es una alternativa. Es una alternativa como tantas otras carreteras que hay en España que no están desdobladas todavía y que se acabarán desdoblando. ¿Pero cómo que no es una alternativa? ¿Cuántas carreteras nacionales hay en España? Muchísimas. Por tanto, no se ofenda usted porque el ministro de Fomento diga que hay

otra alternativa, que es la N-IV. Usted mismo ha dicho que tiene mucho tráfico, luego fíjese si es alternativa.

Señorías, el levantamiento de un peaje no puede considerarse de forma aislada, ya que sin duda alguna conlleva una opción política de fondo sobre todo el sector de autopistas, que acarrearía el pago por el Estado de indemnizaciones de muy elevada cuantía, no sólo las indemnizaciones sino también asumir toda la deuda —puesto que está avalada por el Estado— que tienen sobre las autopistas, y por ambos conceptos se calcula que una liberalización del peaje de todas las autopistas oscilaría en el orden del billón y medio de pesetas. Por todas estas razones es lógico que mi grupo vote en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tengo que agradecer al señor Albendea la gentileza que ha tenido al felicitar me y, por otro lado, el disgusto que me da al decir que no va a volver a esta Comisión.

El señor **ALBENDEZ PABÓN**: Si me encargan otro asunto sí, pero es que no soy miembro nato de esta Comisión.

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LA RONDA OESTE EN FENE (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000024.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la iniciativa número 3 relativa a la ejecución de la Ronda Oeste en Fene (A Coruña), propuesta por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra don Francisco Rodríguez para defenderla.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: A raíz del desastre del *Discoverer Enterprise*, el 13 de enero de 1998, esta Cámara aprobó una moción consecuencia de interpelación que dejaba clara la dificultad del acceso a Ferrol y su comarca, tanto por carretera como por ferrocarril. En aquel momento, el Gobierno, ante una situación tan evidente y clamorosa de marginación de una comarca, de la que después hablaré, a la que solamente se podía acceder por una carretera de las llamadas nacionales por núcleo urbano, el Partido Popular llegó a aprobar una moción presentada por el Bloque Nacionalista Galego en la que se decía en su punto 2.2: Reconstruir el puente de As Pias —el puente del desastre que había roto el *Discoverer Enterprise*— con criterios que permitan una fluidez de tráfico apropiada a las necesidades actuales. Se contemplará la propuesta de ronda de circunvalación sudoeste de Perfío-Fene, una vez aprobada la revisión del Plan general de ordenación urbana por el Pleno del Ayuntamiento de Fene. Era marzo de 1998.

Señorías, es una comarca que tiene una población de 170.000 personas de las cuales el 84 por ciento está centrada en los municipios de Ferrol, Narón, Fene,

Neda y Mugardos. El área Ferrol-A Coruña es un conjunto de medio millón de habitantes y el término municipal de Fene tiene que soportar principalmente las relaciones exteriores, ya que justo antes de llegar a Ferrol pasan por el centro urbano la N-651 y la A-9, autopista de peaje que va a desembocar a esta N-651, prácticamente quinientos metros antes de entrar en el núcleo urbano de un municipio de 15.000 habitantes. La N-651 es en el tramo urbano una travesía de 2.000 metros con alta densidad de tráfico, a la que hay que añadir la concentración de carreteras autonómicas y provinciales que van a dar justo al centro de Fene. La actitud del Ministerio de Fomento fue —a pesar de que estaba aprobada esta moción por el Pleno de la Cámara— agarrarse como a un clavo ardiendo a que en el año 2005 tendremos el acceso norte por Fene, Neda y Narón, que es la continuidad de la autopista de peaje. Esta autopista, convertida en autovía para los nueve kilómetros últimos de entrada a Ferrol, no estará operativa hasta el año 2005. Por tanto, por el centro de Fene está pasando el tráfico durante todos estos años y en el 2005 una parte fundamental seguirá pasando por esta vía urbana de 2.000 metros, justo antes del puente de As Pías. La solución era la que se propuso y fue aprobada por esta Cámara una alternativa rápida, la N-651, que descongestionase el núcleo más poblado de Fene, Perfío-San Valentín del tráfico interurbano, con dos objetivos fundamentales: primero, no provocar en la población los efectos de ruidos y accidentes y, segundo, en el propio tráfico, porque así los tiempos de viaje se reducirían. Les voy a dar un dato. En concreto, el tramo Ferrol-Coruña, de 50 kilómetros, se hace prácticamente en una hora cuarenta y cinco minutos cuando hay densidad de tráfico en Fene, que son tres veces al día todos los días del año; es decir, prácticamente 35 minutos se pasan en los nueve últimos kilómetros del acceso a Ferrol. Por tanto, los tiempos de viaje y el alejamiento de los núcleos muy poblados sería el segundo objetivo de esta Ronda Oeste, que sería una alternativa rápida a la actual N-651. Sería además un alivio para la policía local y de tráfico, que tienen que compartir todos los días del año la regulación del tráfico en horarios de mañana, mediodía y tarde noche. Es más, en 1993, el entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes reconocía que había un tráfico de 20.000 vehículos los días laborables como media en la N-VI y que, por tanto, el cuello de botella que se creaba nos está haciendo famosos en la Dirección General de Tráfico y en las emisiones del tráfico para todo el Estado español, y eso que se censura la mayor parte de los días. A esto hay que añadir la conexión de varias carreteras comarcales que van a dar a esta N-VI; las dos fundamentales, la AC-115 y la AC-133, tienen 11.500 y 13.300 vehículos al día, respectivamente. El Ayuntamiento intentó todos los trámites necesarios para el planeamiento urbanístico y tramitó la revisión del Plan general de ordenación municipal, aprobándose el 13 de

junio del año 2000. Están ahora en fase de estudio las alegaciones presentadas y se ofertaba ya el posible trazado de una vía alternativa, la N-651, la llamada Ronda Oeste, como vía de interés general, que por tanto el Ministerio de Fomento tiene que asumir, tal y como aprobó esta Cámara, que es de clara competencia estatal. Además, el Ministerio de Fomento me reconoce, en respuesta el 23 de octubre, que con fecha 3 de agosto de 2000 el Ayuntamiento de Fene presentó una solicitud para la Ronda Oeste que está siendo informada. Es curioso que a pesar de que las competencias son claras, de que el Ayuntamiento quiere someterse al Reglamento general de carreteras en todos los aspectos, el Ministerio dé la callada por respuesta o una serie de respuestas totalmente huidizas. En todo caso, debe saberse que el avance de revisión en trámite y el documento de aprobación inicial del Plan general de ordenación municipal está en la demarcación de carreteras del Estado y, por tanto, el Estado debía ser consecuente con una situación que se viene arrastrando desde hace 20 años y que tendremos que aguantar otros cinco años más, en unas circunstancias que no son de recibo para una comarca ya excesivamente castigada desde el punto de vista de las infraestructuras y de la crisis laboral y económica.

Señorías, acabo haciendo las reclamaciones que enviaba el propio Ayuntamiento hace unos meses al Ministerio de Fomento. Primero, asunción por parte del titular de la carretera N-651 de la necesidad de afrontar y resolver el problema planteado; segundo, urgencia en la búsqueda de la solución definitiva y su concreción en las obras necesarias; tercero, colaboración entre el Ayuntamiento de Fene y Ministerio de Fomento para tratar de encajar la mejor solución posible inicialmente en el planeamiento en trámite antes de la aprobación definitiva; cuarto, inicio, de forma efectiva por parte del Ministerio de Fomento, como titular de la carretera N-651, de los trámites necesarios, orden de estudio, estudio previo y estudio informativo, conducentes a un proyecto de construcción y ejecución de las obras necesarias para resolver una alternativa adecuada a la actual N-651. Esta alternativa adecuada a la actual N-651 son exclusivamente dos kilómetros de carretera, prácticamente toda ella sin problemas urbanos por medio, excepto un pequeño problema al final, justo cuando empata con el puente de As Pías, que fue el destruido por el *Discoverer Enterprise* en el año 1998.

Señorías, pensamos que una petición de este tipo en una comarca que no tiene autovías de ningún tipo, que no tiene acceso por ferrocarril, que está en unas condiciones lamentables, no es mucho pedir, y lo que no se puede hacer es esperar a que se construya el resto de la autopista de peaje, convertir los últimos nueve kilómetros en autovía, después de una cesión de 25 años más, a Audasa y de los peajes más caros que hay en toda la Autopista del Atlántico, que son los que existen entre

Guísamo y Fene, precisamente donde desembocan estos 20.000 vehículos diarios.

El señor **PRESIDENTE:** Para defender la enmienda del Grupo Popular tiene la palabra el señor Fariñas.

El señor **FARIÑAS SOBRINO:** En primer lugar, antes de entrar en matices me voy a referir a un aspecto de la intervención del proponente, y es que Ferrol y su comarca han sufrido durante bastantes años, años que han resultado a la postre definitivos, la depauperación del entramado económico y social de nuestra comarca y un aislamiento y una marginación política desmedida, sobre todo lo que a grandes infraestructuras se refiere de comunicación, tanto por carretera como por vía férrea. Estas marginaciones han sido importantísimas para la depauperación de ese entramado socioeconómico de reconversiones navales, de las que ahora nos estamos recuperando, gracias precisamente al Gobierno del Partido Popular, al traslado de parte de la flota de la marina española, de la que también estamos recuperándonos a pasos agigantados, durante el Gobierno del Partido Popular.

Voy a admitir la marginación histórica que sufrió la comarca de Ferrol, incluso el aislamiento físico en lo que a las vías de alta capacidad se refiere, porque la autovía en aquellos años era un sueño en el que al dormirnos no podíamos más que pensar en que algún día podría suceder. Una de las fórmulas estudiadas para solventar este aislamiento de Ferrol y su comarca fue lo que se da en conocer como Ronda Oeste en el municipio de Fene. Con esto quiero decir que el proyecto de la Ronda Oeste es bastante anterior a lo que en estos momentos está siendo una realidad palpable y a la vista, porque tenemos el proyecto de la autovía, como dijo el proponente, Fene-Ferrol por Neda y Narón, que está en fase de ejecución con las expropiaciones de terrenos y cuyo proyecto contempla también las conexiones en estos tres ayuntamientos que he citado: Fene, Neda y Narón. Creemos que con la construcción de esta autovía (autopista libre de peaje, dicho sea de paso; ha sido el Consejo de Ministros del Gobierno popular el que ha cambiado la nomenclatura de este tramo de autovía, por llamarle así), la Ronda Oeste pasa a ser innecesaria como alternativa rápida y válida para la mejor comunicación de Ferrol por carretera. Los estudios de flujo del tráfico, que muy bien se citaron aquí por parte del proponente, indican que esta nueva vía va a detraer la gran mayoría de ese tráfico rodado que cruza por el centro del Ayuntamiento de Fene y por el puente de As Pías hacia Ferrol. Estamos absolutamente seguros, por todos los criterios técnicos, de que ese tráfico va a ser detraído de lo que es hoy el centro neurálgico, el centro urbano de este municipio, que sí es verdad que está sufriendo estos atascos, que nosotros ignominiosamente nombramos como marginación. Decir que esta autovía Fene-Ferrol no va a ser

la solución a los problemas de Ferrol es tanto como decir que estamos asistiendo a la invasión de unos gigantes malignos que quieren seguir marginando a Ferrol. Estamos hablando ya de obras concretas, de alternativas válidas, viables, y no de molinos de viento; estamos hablando de hechos constatables, avalados además por todos los criterios técnicos en cuanto a flujos se refiere.

Por otra parte, construir la Ronda Oeste no significaría ese avance cualitativo ni cuantitativo, ni siquiera en el espacio temporal, en lo que a la marginación de comunicaciones se refiere. Decir, como se dice en la exposición de motivos, que un año sería suficiente para que esta nueva vía estuviera en funcionamiento es sencillamente una tontería, por no decir otra cosa. Aquí, todos conocemos los trámites de construcción de una obra pública, máxime cuando tenemos que asistir a un proceso completo de contratación, con expropiaciones, exposición pública y demás, impactos ambientales aparte. Desde luego, no estaríamos hablando de un año para que la vía pudiera ser utilizada. Cuando nosotros llegamos al Gobierno, la autovía del noroeste, ésa que ahora pretendemos prolongar al centro de Ferrol, estaba en Benavente; ahora, curiosamente, lo está en Fene y, como ya he dicho, con la prolongación hasta el mismo corazón de Ferrol en fase de ejecución y con un coste aproximado de 24.000 millones de pesetas. Estamos convencidos de que Ferrol necesita esta obra y no otra sucedánea, alternativa, para resolver los problemas que tenemos en este momento. Decir como se dijo aquí que, a raíz del desgraciado suceso del Discoverer Enterprise, Ferrol había quedado marginado y sólo era accesible por una carretera era cierto; pero quiero indicar aquí que no sólo la comisión correspondiente aprobó una moción del BNG, sino que el Consejo de Ministros, a raíz del desgraciado accidente, en seis días dotó la partida presupuestaria necesaria para la reconstrucción del puente no con dos carriles, como tenía, sino con cuatro carriles, que es como está ahora. No sólo hizo eso sino que, además, las obras se construyeron en un tiempo récord de poco más de un mes, insisto, con cuatro carriles en lugar de los dos que tenía anteriormente. Insistir en la construcción de esta Ronda Oeste, proyecto, como digo, posterior al de la autovía Fene-Ferrol es exacerbar una necesidad de comunicaciones que, como queda dicho, se va a resolver con la autopista libre de peaje.

Coincido en señalar que la situación actual del Ayuntamiento de Fene, como anteriormente a la apertura del último tramo de autovía lo fue la del Ayuntamiento de Puente deume, es escandalosa y que es punto negro, como se dice textualmente, en cuanto a colapso, lentitud e incomodidad para los conductores. Es verdad también que este tapón ocasiona considerables efectos económicos negativos a los ciudadanos y especialmente al conjunto de empresas de una comarca con graves problemas, pero sería curioso y argumento definitivo

para cualquiera señalar lo que hacen unos y otros para resolver estos problemas.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Si, señor presidente, termino en seguida.

El Gobierno del PP puso los medios y el dinero necesarios para hacer la autovía hasta Fene, también los medios necesarios para su continuación hasta Ferrol por Neda y Narón. Otros —conviene no olvidar que el Ayuntamiento de Fene está gobernado por el Bloque Nacionalista Galego— niegan toda ayuda y toda posibilidad para que ese tráfico circule más fluido, y hay que decirlo así. No debe importar demasiado en este caso si son privados o si son empresas los que están utilizando esta vía. También conviene no olvidar que, en ese término municipal, con ese mismo alcalde, de ese mismo partido, hace no muchos años, se colocaron macetas de hormigón en plena carretera nacional para suprimir uno de los carriles, el tercero, que daba fluidez al tráfico. Aquí queda claro cuál es la posición de unos y de otros. Después se pueden hacer reivindicaciones, manifestaciones, plataformas en defensa de no sé qué, pero a la hora de predicar con el ejemplo estamos asistiendo al cero patatero, que es bien evidente en la comarca de Ferrol. Cualquiera que la conozca y que sepa su problemática entiende a lo que me estoy refiriendo.

Para terminar, señor presidente, debo desmadejar una ambigüedad que aparece en la exposición de motivos, debida a una de las comarcas con más graves problemas derivados de la marginación adicional a que es sometida por las administraciones públicas. Hay que destacar quién es el que margina aquí, porque parece ser que todo el monte es orégano y que la historia es diferente en función de quien la interprete. Curiosamente, los que protestan, el Bloque Nacionalista Galego, son los que pactan con los que nos han marginado durante años, en contra de los que estamos haciendo las cosas, el Partido Popular.

Dicho esto, señor presidente, el Grupo Parlamentario Popular presenta un texto alternativo que sí creemos que es productivo a la hora de facilitar y de acelerar lo que es la comunicación integral de Ferrol con las vías de alta capacidad, que queda redactado de la siguiente forma: El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento a acortar lo máximo posible los plazos previstos en la cláusula segunda del convenio entre la Administración general del Estado y Autopistas del Atlántico Concesionaria Española S.A. sobre la construcción, conservación y explotación del tramo de autopista (acceso norte) a Ferrol, por Fene, Neda y Narón.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señorías, creo que todo absolutamente está ya dicho sobre esta cuestión. Es más, ya conocemos en Galicia algunas promesas que se han hecho en torno a esto. Entre Ferrol y Fene se esperaba que en el mes de octubre comenzara el replanteo de los terrenos para construir la autopista. De hecho, ya han empezado las actas previas de ocupación de fincas en Ferrol, en Neda y en Narón en concreto. Simplemente quería añadir una cosa, no se puede concebir Ferrol sin su presencia en el mapa de autopistas de Galicia, pero tampoco se puede llegar a que Ferrol soporte durante cuatro años más, como mínimo, el que no existan vías alternativas para circunvalar —y perdonen el verbo— esta ciudad. Por todo ello, votaremos a favor de la proposición no de ley del Grupo Mixto. Interesa, en este caso, pedir al Grupo Popular, como partido gobernante, y a la Xunta de Galicia, velocidad y agilidad en el tratamiento del tema.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, don Guillermo, por su brevedad en la exposición.

Tiene la palabra el señor Rodríguez, para decirnos si acepta o no la enmienda.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente, señor presidente.

No puedo aceptar la enmienda porque no tiene nada que ver con la propuesta que se plantea en la proposición no de ley. Sólo quiero hacer dos pequeñas matizaciones, ya que se ha entrado en otro terreno. Únicamente quiero decir que en la contradicción de las palabras va la propia penitencia. En todo caso, sólo quiero aclarar que ustedes saben que en una carretera que pasa por un centro urbano, que tiene casas alrededor, y el ayuntamiento tiene el deber de proteger las vidas humanas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, permita que no entremos en debate.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Primera cuestión, básica, fundamental que quede claro esto

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Señor Rodríguez, se trata sólo de posicionarse.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Y también debe privar de accidentes a la ciudadanía, es una obligación fundamental.

Segundo, ya dije que la policía local tenía que cargar horas y horas con la regulación del tráfico, que no le corresponde porque es una carretera del Estado. Con eso queda dicho todo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Si quiere usted hacemos una comisión monográfica exclusivamente para escucharle a usted. No vamos a establecer diálogo, le ruego que en la próxima ocasión se mantenga usted en el límite de lo permitido.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Pero es que esto no es lo mismo que una autopista de peaje.

El señor **PRESIDENTE**: Al no aceptarse la enmienda queda la proposición no de ley tal como estaba redactada, para someterla a votación en su momento.

— **RELATIVA AL TRAZADO EN GALICIA DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000061.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 4, relativa al trazado en Galicia de la autovía del Cantábrico, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra nuevamente el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Vamos ahora a una cuestión de carácter más estratégico respecto del diseño del territorio, de la cuestión de las regiones insulares y periféricas y de si las grandes redes transeuropeas ahondan o rectifican e impulsan la marginalidad de muchas zonas periféricas. Volvemos otra vez a hablar de una zona, en este caso de 300.000 habitantes y 3.000 metros cuadrados, constituida por las comarcas de Ferrol-Terra, Ortegal y A Mariña lucense, es decir, prácticamente toda la Galicia situada al norte del río Tambre. Está claro que la vertebración interior del territorio es fundamental, y también la relación de este territorio con las grandes infraestructuras del transporte y comunicación a nivel europeo. En todo caso, estas comarcas a las que acabo de aludir, que tienen 300.000 habitantes, sumadas a las que están cerca del golfo Ártabro, todo lo que es la zona de A Coruña-Ferrol —a la que antes aludí también—, representan un quinto de la población gallega; es donde están concentradas las grandes industrias (por supuesto, muchas de ellas fueron del Estado, como Endesa, por ejemplo, y otras aún lo siguen siendo, como toda la industria naval) y reúnen el 35 por ciento del producto interior bruto de Galicia, en concreto, Alúmina-Aluminio, la central térmica de As Pontes de García Rodríguez, la construcción naval, la madera (es la zona del Estado con más producción de madera) y la pesca. De los puestos del Cantábrico, el más importante es Burela, también en A Mariña, por no citar Celeiro, y un conjunto de puertos de interés general, como puede ser el de Ferrol, San Cibrao, con redes de transporte, aunque en un estado bastante lamentable, como puede ser la red de FEVE o la red de Renfe. Hasta ahora, los diseños que se aplicaron a todas estas comarcas fueron de abandono y de marginación, y tuvieron ya efectos negativos que no voy a contemplar. En todo caso, estamos ahora con el trazado de la autovía del Cantábrico, que forma parte de la red de transportes europeos. Curiosamente, señorías, esta autovía del Cantábrico deja de ser del Cantábrico justo cuando llega a la frontera de Galicia, es

decir, a Ribadeo; un dato inexcusable y objetivo. En segundo lugar, el Gobierno opta precisamente por decantarse por una variante de la conexión de la autovía del Cantábrico, que justo cuando llega a Galicia entra directamente, con una conexión, a la A-6 en Rábade, con lo cual se excluye A Mariña lucense, Ortegá y Ferrol-Terra, con una visión, en el caso de Galicia, ya no en relación con el Cantábrico o con Europa, sino con una visión radial exclusivamente, que es llevar cuanto antes la comunicación al centro, a Santiago de Compostela, y bajar, cuanto antes también, a Portugal. El abandono de la vertebración externa de Galicia por el norte es claro e incluso se reincide en una zona ya muy incomunicada, abundando en su incomunicación. Si ustedes van hoy por la carretera de la costa, por ejemplo de Ribadeo a Burela, verán que incluso hay tramos de esas carreteras que tienen una anchura que prácticamente es un camino de carros, como ocurre antes de llegar a Ortigueira. No se tiene en cuenta, por lo tanto, ni la interoperabilidad ni la intermodalidad que recomiendan las directivas europeas; no se tiene en cuenta FEVE, Renfe, los puertos a los que antes aludí, y así sucesivamente, y tampoco el carácter periférico de toda esta zona, abiertamente discriminada en esos trazados de redes transeuropeas. El Ministerio de Fomento, de forma sutil, intentó justificar muchas veces la cuestión a través de un denominado impacto ambiental muy fuerte, pero no es ésta la razón porque pudieron salvarse los impactos ambientales en Euskadi, en Cantabria y en Asturias. La realidad es que el Ministerio de Fomento sabe que la opción escogida es la más barata y le deja a la Administración autonómica —que no está sobrando de dinero precisamente— que construya después todo tipo de conexiones, desde Ferrol, desde Viveiro o desde Burela, para enlazar con esta red transeuropea. No es un deber de la comunidad autónoma enfrentar lo que son competencias del Estado, sino un deber del Ministerio de Fomento. En todo caso, son 20 ayuntamientos de la comarca de Ferrol, Eume, Ortegá y A Mariña, el pleno de la Diputación de A Coruña, las cámaras de comercio, las confederaciones de empresarios de Galicia, el Consejo Económico y Social de Galicia y todos los alcaldes del eje atlántico los que piden al Ministerio de Fomento que se respete la continuidad de la autovía del Cantábrico por la costa, lo cual no quiere decir ni a dos ni a tres kilómetros de la costa, pero sí integrando todas las villas costeras del Cantábrico gallego con el punto de llegada a Ferrol.

En todo caso, señor presidente, acabo con una serie de alegaciones que tienen en cuenta la necesidad de diálogo social, el carácter periférico de todas estas comarcas, que la autovía se hace con subvenciones europeas y el importante peso demográfico y del PIB de esta zona dentro de Galicia. Sucintamente, las alegaciones que fueron enviadas al ministro de Fomento, que son suficientemente expresivas en sí mismas, rezan

de la siguiente manera: Primero, considerar que se incumple el artículo 154 del Tratado de la Unión Europea, que determina que las redes transeuropeas de transporte tendrán como objetivo prioritario favorecer que los ciudadanos y ciudadanas de la Unión, los operadores económicos y los entes regionales y locales participen en la creación de este espacio común. Segundo, pensar en concreto que no se está promoviendo la cohesión económica y social ni se garantiza la movilidad sostenible de las personas y bienes en las mejores condiciones en el caso de no hacer el trazado costero. Tercero, que realmente no se están respetando las orientaciones que deben de reunir los proyectos subvencionables como es éste. Por último, he de aludir a la importancia que da el principio décimo de la Declaración de Helsinki a la aplicación del diálogo social estructurado en el caso de la construcción de estas infraestructuras, aspecto que fue muy recordado por el dictamen del Comité Económico y Social de Galicia y por el propio marco comunitario de apoyo del año 2000 al 2006.

Señorías, esta es nuestra propuesta. No se trata de una cuestión caprichosa, sino de obligar al Ministerio de Fomento a que asuma las competencias y los deberes que tiene, igual que los asumió en Asturias, en Cantabria o en Euskadi.

El señor **PRESIDENTE**: Hay presentada una enmienda del Grupo Socialista.

Tiene la palabra don Guillermo Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Vamos a modificar *in voce* la enmienda ahora mismo.

Es la enésima vez que se trata en Comisión esta proposición no de ley relativa a la construcción de la autovía del Cantábrico en su tramo gallego. La enmienda que presenta el Grupo Socialista no tiene otra finalidad que mejorar las posibilidades ofrecidas por la proposición no de ley del Grupo Mixto, que anuncio ya que votaremos a favor. Además, esta enmienda ofrece a todos ustedes la posibilidad de votar a favor con la seguridad de que la atención y el servicio a la franja costera norte quedará garantizado. Todos sabemos que la transcantábrica tiene un trazado polémico. Sabemos, por ejemplo, que entre el municipio asturiano de Otur y Ribadeo hay importantes explotaciones ganaderas que se quejan del perjuicio que se causa a sus explotaciones y rechazan el proyecto. En Galicia ocurre justamente lo contrario. La Xunta ha solucionado en su proyecto el alejamiento de la costa con una vaga promesa de que se construirá una vía de alta capacidad que conectará la autovía con Ferrol, por Foz, Cervo, Viveiro, etcétera; no nos lo creemos. Además, esto ya se trató y ha sido objeto de iniciativas, algunas de ellas precisamente aprobadas.

Estamos mareando la perdiz. Ahora, en diciembre el Ministerio de Fomento y la Xunta tendrán la oportuni-

dad de remodelar el trazado y atender las necesidades ciudadanas. No sólo Ferrol no puede quedar aislado. En la proposición no de ley se habla también de As Pontes, Burela y Xove, y cualquier gallego sabe de la importancia industrial de estas zonas. No podemos olvidar ninguna de ellas, porque sería condenarlas al aislamiento. Por ello añadimos esta enmienda que vamos a señalar ahora, para que no existan dudas sobre nuestros intereses. Acábenla de una vez, pero teniendo presente esa proposición no de ley y la enmienda que proponemos, que dice: Instar al Ministerio de Fomento para que agilice los tramos gallegos de la autovía del Cantábrico y que además garantice la integración en él de la costa norte de Galicia hasta Ferrol.

El señor **PRESIDENTE**: En el caso de que la enmienda sea aceptada, tendrá usted que pasarla a la Mesa.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: El señor Rodríguez, en nombre del Bloque Nacionalista Gallego, plantea en su proposición que el Gobierno escoja un trazado de la autovía del Cantábrico en Galicia que contemple el trazado por la franja costera de la zona norte, que se inicien las obras en el año 2001 y que se consigne una partida presupuestaria para este fin.

Cuando el señor Rodríguez formuló aquella proposición carecía de una información de la que sí dispuso a partir del 28 de agosto, cuando el Gobierno le contestó cumplidamente a una pregunta que formuló sobre el tema. Resulta pertinente recordar aquella respuesta. Decía entonces el Ministerio de Fomento que se había realizado un estudio informativo de los posibles corredores y alternativas, con arreglo a criterios técnicos en los que se analizaban no sólo aspectos medioambientales y de costes de inversión, sino que se incidía en aspectos territoriales y funcionales. Se buscaba con ese estudio que el corredor seleccionado fuera compatible no sólo con las condiciones medioambientales y el medio físico, sino con aspectos socioeconómicos y de planeamiento. También, como no, se tuvieron en cuenta criterios de movilidad mediante encuestas de origen y destino. Finalizado este estudio, desde el punto de vista de movilidad, que era el objetivo básico, desde el punto de vista ambiental, técnico y socioeconómico, se determinó como más conveniente el corredor central que sigue sensiblemente el trazado de la N-634, es decir, partiendo desde el límite provincial de Lugo, en el municipio de Ribadeo, desdoblado el puente de Los Santos sobre la ría del Eo, recorriendo el litoral hasta el núcleo de Barreiros, desde donde cambia hasta el sur, siguiendo el itinerario de la N-634 y, después de circunvalar el núcleo urbano de Vilalba, finalizar en la autovía del noroeste A-6, en las inmediaciones de Baamonde. No obstante, el Ministerio de Fomento no sólo

le contestó esto sino que le informaba que en el estudio se preveía la disposición de enlaces que permitieran conectar a través de nuevas vías de la red autonómico-estatal la vertebración de todo el territorio tanto de los núcleos de la cornisa cantábrica como del núcleo de Ferrol. Este estudio informativo se ha aprobado provisionalmente, se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado del pasado día 7 de agosto, por la demarcación de carreteras del Estado en Galicia, se ha sometido a trámite de información al público, al que por cierto han podido acceder todos aquellos que lo han deseado, trámite que finalizó el 7 de octubre del 2000, y en él se contemplan diversas alternativas del trazado dentro del corredor previamente seleccionado. Dicho estudio informativo está en la fase de estudio de las alegaciones presentadas. También en esa respuesta se le decía que el Ministerio de Fomento había valorado, a petición del presidente de la Xunta de Galicia el estudio conjunto de la realización de la conexión As Pontes-Vilalba, entre la red estatal de autovías y la red autonómica de Galicia. Conviene recordar, señorías, que en este tema la Administración autonómica gallega y la Administración central no divergen sino circulan de la mano y mantienen posiciones similares. Existen unas inversiones programadas para la articulación de la red viaria norte de Galicia. El Grupo Parlamentario Popular, el Partido Popular, tiene un planteamiento claro de lo que pretende para el norte de Galicia. Esta programación está constituida, en primer lugar, por las vías de gran capacidad del Estado en el noroeste, constituidas por la autovía A-6 de conexión con la meseta, la autopista A-9 del Atlántico y la futura autovía del Cantábrico. En segundo lugar, las actuaciones propuestas en la red de carreteras del norte, La Coruña y Lugo, pretenden básicamente alcanzar dos objetivos: por una parte, establecer una red de alta capacidad que vertebre todo el territorio norte de Galicia, buscando el equilibrio entre los distintos factores a tener en cuenta, y después conectar el norte de la Comunidad Autónoma de Galicia con el resto de Galicia y España y también con Francia y Portugal, a través de los grandes ejes de comunicación que suponen las tres grandes vías antes mencionadas. Nos llama poderosamente la atención que ahora se hable de centralismo cuando se pretende comunicar esta autovía del Cantábrico con Santiago, con Portugal, cuando otras veces se acusa justamente de lo contrario a otras infraestructuras que se diseñan en nuestro territorio.

Por otra parte, este gran eje viario de tan alta capacidad se articula en base a dos ejes transversales: la autovía Ferrol-As Pontes-Vilalba y su conexión con la autovía del Cantábrico y la vía de alta capacidad por la costa desde Ferrol hasta la conexión con la autovía del Cantábrico en Barrerios. Para cerrar esta malla que constituirán estos dos ejes con la autopista A-9, autovía del Cantábrico y A-6, se harán, entre otras, las siguientes actuaciones: La mejora de la conexión entre Orti-

gueira y As Pontes y la mejora de la conexión desde Viveiro hasta Cabreiros. Por lo tanto, señorías, existe un planteamiento articulado de vertebración de todas las comunicaciones del norte de la provincia de A Coruña y de la provincia de Lugo, y todas estas inversiones serán acometidas en parte por el Ministerio de Fomento y en parte por la Xunta de Galicia, dependiendo de las respectivas competencias o de diferentes carreteras.

Ya voy a terminar, señor presidente. El Gobierno de Galicia y la Xunta de Galicia responde a una mayoría parlamentaria derivada de la voluntad de los electores, que determina los posicionamientos políticos ante los temas, y en éste la Xunta de Galicia tomó un posicionamiento claro, y el Ministerio de Fomento responde también a la voluntad política de los electores españoles manifestada en las urnas, que también determinaron que era el gobierno de cada momento el que tenía que tomar decisiones. Pues bien, se toman decisiones, se asumen decisiones, se siguen los procedimientos establecidos y aquí se ha decidido que el corredor más ventajoso para este trazado de la autovía cantábrica es el corredor central. ¿Por qué el más ventajoso? El más ventajoso por varios motivos, porque el tiempo de recorrido es menor para el itinerario Ferrol-As Pontes-Vilalba-Ribadeo que para el itinerario costero Ferrol-Viveiro-Ribadeo, ya que el primero es 17 kilómetros más corto y su orografía permite un mejor trazado y, por lo tanto, una mejor velocidad media de recorrido, por lo que los costes de transportes son menores; porque potenciamos así el eje Ferrol-As Pontes, de grandísima importancia económica; porque esta autovía sí que forma parte de la red transeuropea de transporte y el trazado propuesto tiene una mejor conexión respecto del tráfico de largo recorrido para el conjunto de Galicia y para Portugal, ya que el corredor costero sólo beneficiaría al 14,4 por ciento del total del tráfico de largo recorrido, teniendo, según los estudios realizados, sólo un 3,7 por ciento de los viajes procedentes del norte de España su destino en Ferrol. Termino, señor presidente. Hay 60 kilómetros de diferencia entre la construcción de la autovía por la costa hasta Ferrol, que por Vilalba, hasta la A-6 en Baamonde. Esto supone un ahorro de entre 45.000 y 50.000 millones de pesetas, y no es un ahorro que vaya a ir a otros fines. Es un ahorro que se va a destinar a completar la red estatal con la construcción de la vía de alta capacidad a San Cibrao-Barreiros y el ramal desde la autovía de Vilalba a Cabreiros.

El impacto ambiental no es baladí. El Bloque Nacionalista Galego se ha distinguido siempre por ser muy sensible ante estos temas. Existe una evidente contradicción con el posicionamiento que ahora defiende. Por todos estos motivos, señorías, vamos a votar en contra de esta proposición no de ley del Grupo Mixto.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rodríguez tiene que decirnos exclusivamente si acepta o no la enmienda.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, no puedo aceptarla porque es importante que el texto que se vote sea claro respecto de esta cuestión y que no se preste a ambigüedades de ningún tipo.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, se someterá a votación tal y como se presentó la proposición no de ley.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE INICIE A LA MÁXIMA BREVEDAD Y EN EL MENOR TIEMPO POSIBLE, LA EJECUCIÓN MATERIAL DE LA DUPLICACIÓN DE LA CARRETERA N-340 ENTRE ALGECIRAS Y CÁDIZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000075.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la iniciativa número 5 por la que se insta al Gobierno a que inicie a la máxima brevedad y en el menor tiempo posible la ejecución material de la duplicación de la carretera N-340 entre Algeciras y Cádiz. Esta iniciativa la presenta el Grupo Socialista quien, a su vez, ha presentado una enmienda. Por tanto, rogamos al portavoz del Grupo Socialista que nos explique la proposición no de ley y, a la vez, la enmienda que ustedes mismos han presentado.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que el desdoblamiento de la carretera nacional entre Chiclana y Algeciras es de vital importancia porque, independientemente de que la situación de esa carretera esté impidiendo el desarrollo económico de las dos bahías, la de Cádiz y la de Algeciras, el desarrollo turístico, está poniendo en riesgo permanentemente la vida de los ciudadanos que circulan por esa carretera nacional. Cualquiera que haya transitado esa vía observará que la misma tiene un trazado difícil y sin desdoblamiento. En ella se han producido, a lo largo de 1999, ni más ni menos que 380 accidentes, de los cuales 20 han sido mortales. A lo largo de este mismo año ya se había producido otro importante número de accidentes, que ahora no puedo cuantificar, con ocho muertos. Por tanto, estamos hablando de un doble sentido: el freno a la provincia de Cádiz en el ámbito económico que supone la situación de esta carretera, porque une dos zonas de una gran densidad de población, como es la bahía de Cádiz con la de Algeciras, con dos puertos que necesitarían estar mucho mejor comunicados por esa vía de lo que están, con el segundo aspecto que señalo que es el riesgo al que se somete a los ciudadanos que transitan por esa zona. Cualquiera que este verano haya escu-

chado los partes de los informativos en el mes de agosto cuando daban las noticias relacionadas con el estado de las carreteras, habrá podido oír: punto negro en las carreteras nacionales: Chiclana; zona que, además, tiene un alto índice de ocupación hotelera en el mes de agosto. Hasta tal punto ha llegado la situación que desde el mes de agosto hasta hace una semana los ciudadanos de Conil, constituidos en plataforma, han estado cortando la carretera durante cinco semanas, con retenciones de varias horas y en número de varios miles de personas. Por tanto, va siendo hora de que el convenio que se suscribió en 1994 entre el antiguo Ministerio de Obras Públicas (MOPMA) y la Junta de Andalucía para la ejecución de esa carretera se lleve a la práctica.

Nosotros hemos modificado y hemos presentado una autoenmienda en la que decimos que, dadas las últimas manifestaciones y reclamaciones de todos los ciudadanos afectados por las obras del desdoblamiento de la N-340 y después de haber anunciado al Ministerio de Medio Ambiente que se ha finalizado la declaración de impacto ambiental, es necesario instar al Gobierno para que, en un plazo de seis meses, a contar desde la aprobación de esta iniciativa, se ejecute materialmente el desdoblamiento de esta carretera. Nosotros, tras este anuncio, entendemos que lo que queda (que es la aprobación definitiva del estudio informativo, la emisión de las órdenes de estudio para la redacción de los proyectos, la supervisión y la aprobación de los mismos para la licitación de las obras) en un plazo de seis o siete meses, si el Gobierno tiene voluntad de hacerlo, lo podría ejecutar. Pero lo que yo me temo es que el Gobierno, además de estos cinco años de incumplimiento, no quiere comprometerse con un tiempo para iniciar esas obras. De ahí que no entienda la enmienda que ha presentado el Grupo Popular, en la que sí dice que se compromete a ser breve en la ejecución de la obra, pero no señala un plazo concreto de ejecución. Además, incluye en su enmienda a la Junta de Andalucía, la cual no tiene aquí ninguna participación más que la financiación de un tramo entre Conil y Vejer. La Junta de Andalucía tiene que financiar ese tramo, pero no es la responsable de la redacción de los proyectos y la licitación de las obras, que es el Estado.

Nos tememos que con esta enmienda el Grupo Popular quiere introducir aquello que permanentemente niega, que es la confrontación con la Junta de Andalucía. En esa reivindicación ciudadana para que se ejecute materialmente la obra quiere también incluir al Gobierno de la Junta de Andalucía. Es decir, incumple su obligación después de seis años sobre un convenio que está firmado y, además, quiere meter perversamente a la Junta de Andalucía en una responsabilidad que no la compete. Ya sabemos que van a decir: y ustedes cuando estuvieron, ¿por qué no cumplieron? Les tengo que recordar a los señores del Grupo Popular que este convenio se firma y al año el Gobierno socialista, por los votos de la democracia, abandona el poder. Por con-

siguiente, hubo un año. Son cinco los que lleva el Partido Popular, que son los que ha tenido para realizar la ejecución material de esta obra. Nosotros apelamos al sentido común no sólo de los diputados, sino en especial de los diputados del Grupo Popular, que lo conocen muy bien y ellos mismos han dicho en múltiples ocasiones que la mayor reivindicación que tiene la provincia de Cádiz es el desdoblamiento de esta carretera. Por eso les decimos que sean consecuentes con esas palabras y que apoyen la enmienda que hemos presentado a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular también tiene presentada una enmienda. En este momento la defiende don Aurelio Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: Esta carretera se encuentra recogida, como ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, en el convenio de las dos bahías. Por cierto, el portavoz ha iniciado su intervención con el desdoblamiento Chiclana-Algeciras. Eso para mí es novedoso, porque este convenio de las dos bahías (que quiero recordar que fue firmado por la administración central socialista, por la administración autonómica socialista y por la diputación provincial socialista) solamente desdoblaba Chiclana-Vejer y después el acondicionamiento de Vejer-Algeciras. O sea, ese desdoblamiento hasta Algeciras es totalmente novedoso y no figura en ningún documento oficial. De todas formas, también nosotros deseamos —cuando esta carretera pase a la Junta de Andalucía, que es el final previsto en este convenio— que la Junta de Andalucía la desdoble con la celeridad que la caracteriza. Este convenio recogía dos actuaciones importantísimas para vertebrar la provincia de Cádiz. Ellos solamente citan una, que es la 340, pero también está la 381 Vejer-Los Barrios. El Partido Popular en esa época, en 1994 que es cuando se firmó este convenio, optó por comenzar por la 340 y no por la 381, que es como se hizo. Era responsabilidad del Partido Socialista, la ejerció y a mí me parece correcto.

Se nos acusa de retraso, lo ha dicho el señor portavoz. Según el convenio de las dos bahías, la actuación del Ministerio de Obras Públicas en una primera fase, de 1994 a 1997, recogía la variante de Chiclana —los tramos Chiclana-Conil, Vejer-Tarifa y Tarifa-Algeciras que he citado— y además la Junta de Andalucía, que él dice que no entiende por qué la incluimos aquí. La incluimos porque es un convenio firmado por la Junta de Andalucía. Hay 21.000 millones de compromiso por parte del Ministerio y otros 21.000 millones por parte de la Junta de Andalucía. Los señores del PSOE, como en la propuesta anterior, solamente exigen al Gobierno central, pero se olvidan del suyo, que tiene competencias también. En este sentido, en esta zona hay que hacer el desdoble Conil-Vejer, que ahora ha pedido que sea el Gobierno central el que lo ejecu-

te, por eso habla de financiación. Pero todavía está en el aire, se habla pero todavía no hay un convenio firmado en ese sentido.

Se habla del acondicionamiento de Medina-Vejer, del acondicionamiento de Puerto Real con la intersección de la A 440 o la A 381, del acondicionamiento de Medina-Chiclana. Todas son actuaciones previstas en este convenio que obliga a las dos administraciones. Dice que ellos han estado un año. No, señor De la Encina. Le recuerdo que el Gobierno socialista estuvo de 1994 hasta mayo 1996, dos años y medio. Por cierto, cuando el señor Borrell se fue del departamento su cajón de la izquierda estaba lleno de convenios firmados, totalmente nulos, porque ninguno tenía consignación presupuestaria (se había dedicado a firmar con todos los alcaldes de España miles y miles y miles de convenios sin valor ninguno) y el de la derecha, el que no le interesaba, estaba vacío y lleno de telarañas. Nosotros hemos estado un año y medio, hasta 1997, que es la primera fase de este convenio que nos obligaba, y ellos dos años y medio. De todas formas nosotros lo que hemos hecho es iniciar todos los expedientes que ellos no hicieron y, desde luego, lo que no hacemos es eludir responsabilidades. Yo creo que hay que reconocer un gran retraso y un incumplimiento achacable a las dos administraciones, a la anterior y a la actual. Por eso, señorías, y es nuestro compromiso, el Gobierno asume y comparte la urgencia del desdoble de la carretera nacional 340 y se ha llegado a una negociación con esta plataforma que se ha citado, donde, aparte del compromiso del Ministerio de acelerar al máximo este desdoble, se están negociando una serie de obras complementarias para mejorar la seguridad vial y evitar las retenciones que tanto perjudican a una zona turística en expansión: afecta a zonas como Rocher, El Colorado a las cooperativas agrícolas, la Casa de Postas, Conil, la Lobita, etcétera. Diría a los señores del Grupo Socialista que esta plataforma sí, pero ustedes no están legitimados para exigir unas actuaciones que, como bien ha dicho el señor De la Encina, pudieron hacer y no hicieron. Efectivamente, sabía que lo iba a decir porque es así y porque es de justicia hacerlo.

Es curioso, señor presidente, que los señores del Partido Socialista han utilizado esta plataforma mientras se manifestaban públicamente con su descontento, con cortes de carreteras, como ha citado —porque lo utilizaban para la confrontación—, pero resulta que cuando llega una negociación del Ministerio, ya no les interesa —porque ya no cortan la carretera— y entonces arremeten contra ello diciendo que son fáciles de engañar y que prácticamente les estamos tomando el pelo. También hay una cosa aquí que ha sido novedosa para mí. El señor De la Encina habla de la confrontación a que nos tiene acostumbrado el Gobierno central con la Junta. Yo creo que todo el mundo conoce la confrontación de la Junta con el Gobierno central, pero es novedosa la confrontación del Gobierno central con la

Junta. Habremos entrado en una nueva etapa y yo todavía no me he dado cuenta. Como decía antes, vamos a asumir la urgencia de este desdoblamiento. Ya se ha dado un paso muy importante con la aprobación del estudio de impacto y, como muy bien decía el señor De la Encina, esto va a permitir la aprobación definitiva del estudio informativo. Además, para no perder tiempo, se ha dado orden de estudio para la redacción de los correspondientes proyectos y, una vez que culminen, se podrán acometer de inmediato las obras.

El señor De la Encina pide una fecha. No se puede dar una fecha, puesto que el Ministerio no quiere hacer como hizo el Gobierno anterior, y tengo que citar lo y también la 381. Durante cuatro años figuraron 1.500 millones de pesetas en los presupuestos, que no se utilizaron para nada porque no estaban terminados los proyectos. No vamos a hacer eso porque es engañar. Además también hay que decir que en esos cuatro años —son seis los que ya llevamos— se ha duplicado el valor de esa carretera. Nosotros no vamos a hacer lo que se hacía con el Gobierno anterior en las carreteras, de ninguna de las maneras. El ministro dice, y el Grupo Popular lo apoya, que no se hace carretera con planes, sino con plano, y así se evita el incremento del presupuesto, maletines, muchos baches y muchos badenes y no por falta de dinero, sino por falta de materia prima, es decir, capas de asfalto.

Dice también que nosotros incluimos a la Junta de Andalucía. Pues sí, ya lo he explicado, por eso nuestra enmienda es a su propuesta inicial. Es curioso, yo no había visto nunca que se autoenmendaran y que cambiaran totalmente el texto de la proposición no de ley. Decían a la mayor brevedad. Cuando saben que se la vamos a aceptar, entonces se autoenmiendan poniendo un plazo de seis meses que saben que no vamos a aceptar; es decir, ellos lo que buscan es la confrontación, que digamos que no para poder vender mediáticamente una negativa del Gobierno central, eso es lo que hacen. Entiendo que rechazan la enmienda, porque así me lo ha expuesto antes el señor De la Encina. Nosotros no podemos dar una fecha y mucho menos de seis meses porque, entre otras cosas, señor De la Encina, usted tiene una propuesta aquí que dice que se inicie a la máxima brevedad, en el menor tiempo posible, pero después en la prensa usted vende otra cosa. Dice: el diputado socialista espera del debate parlamentario que salga un compromiso político por parte del Gobierno concretado en la declaración de urgencia de las obras —esto no viene en la proposición— y en la consignación de 2.500 millones de pesetas para la misma en los presupuestos —esto tampoco viene aquí—. No diga usted cosas que no son. Hay que estar a las duras y a las maduras. Yo le puedo decir una cosa. Como para su campaña mediática, que es lo que realmente les interesa, lo que ustedes están buscando es que no lo aprobemos, les tengo que decir que la realidad es que a nosotros y al Gobierno central sí le interesa. Que vamos a

hacer esa carretera y se va a hacer bien y no como ustedes las hacían antes.

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

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Simplemente, quiero manifestar nuestro apoyo a la iniciativa y, al hilo del debate, poner un simple ejemplo, porque me parece que hay una doble vara de medir. La autopista de la Costa del Sol —autopista de peaje, eso sí— tardó año y medio en hacerse; tardó año y medio desde la nada hasta estar terminada y puesta en marcha. Si eso es posible, ¿por qué otros proyectos tardan años y años en hacerse? Eso tiene que tener una explicación, ni más ni menos que la falta de voluntad política. Por tanto, si no está hecho este desdoblamiento, no es por problemas técnicos, sino porque no se le ha dado prioridad por parte del Gobierno, igual que ha pasado con el tema anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Obviamente, rechazamos, por los motivos antes expuestos, la enmienda que ha presentado a última hora el Grupo Popular. En este asunto nos mueve única y exclusivamente la urgencia, la necesidad social de iniciar esa obra. De hecho acabo de conocer ahora mismo, cuando he entrado a esta sesión, la enmienda del Grupo Popular. Por tanto, difícilmente puedo presentar una autoenmienda de mejora técnica. Le pido al señor Sánchez que la lea, porque de sus palabras se deduce que no ha leído el texto. Hablamos de la urgencia, de la necesidad social.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De la Encina, como se trata de decir si acepta o no la enmienda y puede haber dudas, quiero decirle que tiene usted tiempo hasta que se produzca la votación para ponerse de acuerdo con el portavoz del Grupo Popular. En principio, damos por rechazada la enmienda, pero esperamos que puedan llegar a un acuerdo después de su parlamento.

— **SOBRE PROYECTO DE EJECUCIÓN DEL PLAN ESPECIAL DE ORDENACIÓN DE LA ZONA DE SERVICIO DEPENDIENTE DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE CASTELLÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000099.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la iniciativa número 6, sobre el proyecto de ejecución del plan especial de ordenación de la zona de servicio dependiente de la autoridad portuaria de Castellón.

Por el grupo proponente, tiene la palabra el señor Edo.

El señor **EDO GIL**: En primer lugar, quiero agradecer al anterior presidente, así como a los miembros de esta Comisión, el detalle que tuvieron conmigo en la anterior sesión, que era cuando se tenía que debatir esta proposición no de ley. Actitudes de este tipo son de agradecer. Por otra parte, quiero felicitar al actual presidente por su elección.

El motivo de presentar esta proposición no de ley es evitar que en Castellón se cometa un atropello urbanístico y de gran relevancia social. En la actualidad, se encuentra siguiendo los procesos previos a su aprobación definitiva el plan especial de ordenación de la zona de servicios del puerto de Castellón y, dentro de ese plan especial, cobran singular relevancia las actuaciones en el muelle-costa. La realidad es que, aun sin estar aprobado el citado plan, ya se ha concedido por parte de la autoridad portuaria la construcción y explotación en el suelo del muelle-costa, por parte de unas empresas privadas, de un edificio con una ocupación de planta de 7.200 metros cuadrados y una altura de elevación de, en principio, 13 metros, que luego fueron 18,5 y en la actualidad ya no se sabe. Este edificio está destinado a la explotación de unos cines, concretamente 10 ó 12, con un parking subterráneo. Y cuando digo que ya no se sabe es porque los últimos acontecimientos ya no dejan nada claro. En principio, cuando se presentó, el proyecto era de 13 metros de alzada. Cuando se presentó el proyecto de ejecución, ya alcanzaba los 18,5 metros y, justo un día antes de acabar el plazo de exposición del proyecto, se cambia. Este es un hecho inaudito y se decide disminuir la alzada de una forma insólita: enterrando el edificio. En estos momentos, la opinión pública en general ya no sabemos en qué situación se encuentra. Además, hay que añadir el dato de que las empresas adjudicatarias de la explotación de los multicines son constructoras urbanísticas, por lo que se deja entrever que el máximo interés lo tienen puesto en la propia construcción del edificio y, cómo no, en lo más suculento, que es la explotación del parking, justo en la fachada marítima.

A lo anteriormente descrito hay que añadir un plus a tener en consideración, que es el riesgo de accidente sobre las personas. En la actualidad, en el espacio que hay entre los edificios de la ciudad y el futuro edificio de multicines existe una vía férrea por la que circulan diariamente trenes con materiales peligrosos para la salud pública, y todo ello a una distancia de 8 ó 10 metros de la fachada del futuro edificio de los multicines. Es evidente que ahí se darían concentraciones humanas que se someterían al grave riesgo derivado de la peligrosidad del paso físico de los trenes y del material que transportan. Y no me baso, créanme, señorías, en opciones futuribles; me baso en lo que ya ha ocurrido. No hay que remontarse en el tiempo para encontrar

el último caso de riesgo real de trenes que pasan por esta vía. El pasado mes de febrero de este mismo año, un tren descarrilaba en pleno casco urbano. Diez metros separaron la tragedia, justo lo que distanciaban los vagones del primer edificio. Estos vagones descarrilaron llevando en su interior, en sus cisternas, 509 toneladas de ácido sulfúrico. Se acarició, créanme, la tragedia, que, gracias a la profesionalidad del maquinista, se pudo evitar. Evitemos desde aquí que vuelva a ocurrir, porque creo que es también nuestro cometido. El tren circula hoy en día por una vía que es la misma, salvo pequeños retoques, que se utilizaba por un pequeño tren con una maquinaria de vapor que transportaba piedras desde una cantera cercana para ampliar y construir los diques del puerto. Hoy en día los trenes que pasan por allí no tienen absolutamente nada que ver con el tren originario, y el circuito que recorre la vía es exactamente el mismo. Port Castelló cuenta dentro del mismo recinto, en dirección norte, y a partir de unos 200 metros, con cientos de miles de metros cuadrados de suelo disponible para la ubicación de multicines y otros menesteres, como podrían ser restaurantes, acuario, museos, etcétera, sin dañar en ningún caso el aspecto paisajístico, medioambiental o de seguridad ciudadana, pues la vía que anteriormente he descrito no pasa por allí.

Desde 1995 hasta la actualidad, siguiendo criterios similares a los del puerto de Alicante y Barcelona, Port Castelló decidió abrir la ciudad al mar. No podía ser de otra forma. Era un tributo que, debido a la clara influencia del Mediterráneo sobre los habitantes de Castellón, debía pagar el puerto al pueblo, dejando de ser barrera entre la ciudad y el mar para que volvieran, como debe ser, a estar unidos. Y se inició el derribo de lo único que les separaba: una valla de unos dos metros de altura. Se preparó un gran acto, con una parafernalia digna de las mejores ocasiones. Declaraciones, con foto incluida, del alcalde de la ciudad aseguraban que ya no existirían otras barreras que los separaran. Pues vean ustedes cómo ha quedado la cosa o cómo pretenden que quede. Progresivamente se ha ido acondicionando la franja del moll de costa, dotándola de restaurantes, jardines, espacios lúdicos, pero siempre cuidando con buen criterio que la alzada de los edificios no sobrepasase una altura. Las últimas actuaciones al respecto fueron acabadas este año, curiosamente, por la misma autoridad portuaria que dirige el puerto en la actualidad y que, por cierto, en estos momentos se encuentra bajo sospecha —me refiero al presidente de la autoridad portuaria— por el uso de unas tarjetas de crédito a cuenta de Port Castelló. Una serie de acontecimientos posteriores de difícil explicación, todos en este mismo año, han llevado a un cambio radical en la política a seguir por la autoridad portuaria con respecto al desarrollo del moll de costa, que, como ya he explicado, con tanta satisfacción estaba siendo acogido por los ciudadanos, no así las nuevas actuaciones ya descritas,

por lo que un amplio colectivo de ciudadanos de Castellón ya han puesto de manifiesto su clara y rotunda oposición a las actuaciones que allí se pretende realizar, por considerar que lesionan los intereses de la colectividad.

Del mar a las casas, del mar a la ciudad hay escasamente 150 metros. En esa franja se quiere construir esa barbaridad. Estoy convencido de que no existe lógica política alguna para consumir este hecho porque, sinceramente, este tema no es de izquierdas o de derechas —acabo en dos minutos, señor presidente—; este hecho sólo es cabezonería interesada acompañada de grandes dosis de prepotencia. **(Rumores.)** Sin lugar a dudas, señorías; sin lugar a dudas.

No leeré la proposición no de ley para abreviar, señor presidente, pero sí digo que se adopte la decisión de trasladar la ubicación a otra zona portuaria. Todo ello, para que los ciudadanos de Castellón y su ayuntamiento no nos veamos obligados a cambiar el nombre del paseo que allí existe y que curiosamente en la actualidad recibe el nombre de paseo Buenavista.

Quisiera que la defensa de esta proposición no de ley se entendiera, desde una óptica de defensa de la ciudad, como un organismo integral. Mañana, cuando yo vuelva a Castellón, puedo asegurar a SS.SS. que podré mirar a los ojos de los vecinos porque aquí he defendido la razón, lo cual me exime de ser cómplice negativo de esta barbaridad histórica. Señorías, espero su voto afirmativo, aunque sólo sea para ayudar a que en este tema los diputados del Partido Popular también lo puedan hacer.

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

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

El señor **ORTIZ PÉREZ**: La verdad es que, después de escuchar la exposición del señor Edo, tengo que decir que no me ha defraudado porque sigue en su afán de descalificar y de catastrofismo al que estos días nos tiene acostumbrados en declaración a los medios de comunicación. Además, S.S. está llevando a cabo una política que nos sigue beneficiando, se lo digo sin acritud y con mucho respeto, pero estas actitudes no benefician en nada al conjunto de la sociedad castellanense que usted y yo pretendemos defender. Dice usted que se va a cometer un atropello urbanístico. Yo creo que toda iniciativa que esté ubicada dentro de un plan general de ordenación aprobado por órganos competentes no constituye ningún atropello siempre, como digo, que esté dentro de lo que establecen las normas urbanísticas. Ha omitido S.S. un dato importante. La proposición no de ley la presentó el 5 de junio del año 2000 y a partir de ese momento se han producido hechos que usted no ha mencionado porque no le interesan, pero le diré para su conocimiento que el plan

especial formulado por la autoridad portuaria se aprobó por el consejo de administración el 21 de diciembre de 1999. Además, con fecha 24 de junio del corriente también se aprobó el citado plan especial, que está consensuado entre las administraciones competentes en la materia.

El citado plan —usted lo conoce perfectamente en la parte expositiva— permite una transformación del muelle de la costa para integrar (desde nuestro punto de vista, el suyo es diferente y lo respetamos) puerto ciudad. En una segunda fase, que es la que estamos debatiendo en este momento, el plan especial prevé la construcción de un edificio multifuncional, unos aparcamientos subterráneos para 600 vehículos y la creación de una plaza central donde se ubicaría el antiguo faro del dique de Levante. Hay una tercera fase, que está todavía en estudio, en la que se conservarían los edificios de la Comandancia de Marina, de la Aduana y del cobertizo para mercancías porque, como usted conoce muy bien, tienen un alto valor arquitectónico.

Ha hecho S.S. referencia a la peligrosidad que supone para los ciudadanos que en el recinto de las instalaciones portuarias discurra una vía de ferrocarril. Señoría, no hay que alarmar. Cada 15 días hay un convoy de trenes que circula por esa vía en la franja horaria de 8 a 11 de la mañana exclusivamente y su final es la planta Petromed, que usted conoce muy bien. Dice también que estas instalaciones han causado una gran alarma social. Usted sabe muy bien que el Grao de Castellón cuenta con 13.000 habitantes censados y que esa alarma social ha sido contestada por no más de 200 personas, por no más de 200 ciudadanos que han presentado legítimamente su oposición a estas instalaciones. Luego no me venga usted a decir aquí que han causado una gran alarma social y un gran rechazo por parte de la mayoría de los ciudadanos del núcleo urbano del Grao de Castellón, porque no es así, señor Edo. Las cifras son como son y una cosa es lo que usted pretende que sea y otra cosa es la realidad que le estoy mostrando en este momento. Quiero decirle también, y no voy a ser más extenso de lo normal, señor presidente, que hay algo importante que comentar en relación con esta cuestión. Si nosotros apoyáramos los puntos de la proposición no de ley que usted expone aquí, sería inmiscuirnos en las competencias que tiene la autoridad portuaria.

Para terminar, señor Edo, quisiera decirle con toda simpatía, si usted me lo permite, que hay importantes cosas que establecer. Hay una previsión de cambiar, a pesar de que no existe ningún gran peligro, excepto el incidente que usted ha mencionado, al modificar ese recorrido del ferrocarril dentro de las instalaciones portuarias por una conexión a la futura estación de Vilarreal y también, y eso nosotros nos lo creemos, otra conexión por carretera cuando estén iniciados y finalizados los nuevos accesos al puerto de Castellón.

Por último, señor presidente, quiero decir al señor Edo para su información que la Ley de Puertos y Marina Mercante prevé dos herramientas para la ordenación del espacio portuario. Primero, el plan de utilización de los espacios portuarios, cuya aprobación corresponde al Ministerio de Fomento, aunque el plan especial de ordenación que estamos ahora debatiendo del espacio portuario es formulado por la autoridad portuaria y su tramitación y aprobación se realiza de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística, en este caso por la Consellería de Obras Públicas y Urbanismo. Por tanto, el Ministerio de Fomento y el Ente Público Puertos del Estado no tienen ninguna competencia en la tramitación en esta clase de planes especiales.

Reiterando, por los motivos expuestos, nuestra oposición a esta proposición no de ley, le doy las gracias por su atención.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, finalizado el debate de la proposición número seis, pasamos al de la número 7, aunque antes de ello quisiera comunicar a SS.SS. que en este debate ya hemos pasado el ecuador de las iniciativas que se habían propuesto y que han empleado ustedes una media de 20 minutos por iniciativa, por lo que a partir de ahora les ruego que sean más rápidos y más eficaces para que consigamos rebajar dicha media.

Voy a ceder la Presidencia durante unos minutos al señor vicepresidente, con el ruego de que le atiendan por lo menos tan bien como a mí me han atendido. Muchas gracias. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)**

— **SOBRE LA AUTOVÍA RONDA ESTERINCÓN DE LA VICTORIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000146.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley número 7, sobre la autovía Ronda Este-Rincón de la Victoria, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en cuyo nombre tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor presidente, señoría, los socialistas consideramos fundamental que se inicien de una vez por todas las obras de la prolongación de la Ronda Este entre su tramo final y el comienzo de la variante del Rincón de la Victoria, por dos razones. La primera de ellas es que la realización de este proyecto evitaría el peligroso tramo de la N-340 entre La Araña y La Cala del Moral, que es uno de los puntos donde se produce un mayor número de accidentes de tráfico en la provincia de Málaga. Y la segunda razón es que este tramo tiene una intensidad de vehículos muy elevada, del orden de 26.000 por día, por lo que su realización beneficiaría a muchos malagueños

que diariamente utilizan esta carretera. El Ministerio de Fomento anunció a finales de 1996 que este tramo de autovía de casi seis kilómetros de longitud y casi 10.000 millones de pesetas de presupuesto comenzaría a construirse durante 1997. Sin embargo, no cumplió con este compromiso. Posteriormente, el partido Popular dijo que las obras se iniciarían en 1998 y tampoco lo cumplieron. Más tarde plantearon que comenzarían en 1999 y, una vez más, el Partido Popular faltó a la verdad. Y eso no es todo. Para el presente año figuraba en los Presupuestos Generales del Estado una partida de 1.000 millones de pesetas para esta autovía. Estaba previsto, ya que así lo anunció el Ministerio de Fomento, que las obras saliesen a concurso en el mes de junio y que se iniciaran antes de finales de año. Sin embargo, el Partido Popular ha vuelto a engañar a los malagueños. Estamos en el mes de noviembre y aún no se ha licitado la obra y, lo que es peor, no se sabe cuándo se va a licitar.

No se entiende cómo, después de cinco años de anuncios, el Partido Popular no ha tenido la más mínima voluntad política de gastar una sola peseta en una actuación tan necesaria para la provincia de Málaga. Pero esto, siendo grave, no es lo peor; lo peor es que para el próximo año, de los 1.400 millones de pesetas que estaba previsto invertir, sólo aparece en los presupuestos la ridícula cantidad de 102 millones. En definitiva, queda claro el desinterés manifiesto del Partido Popular por nuestra provincia y su total falta de voluntad por tratar de solucionar tanto los atascos como el elevado número de accidentes de tráfico que se producen en esta zona. Por ello, los socialistas exigimos al Gobierno central que se tome en serio la cuestión, que deje de hacer anuncios y demagogia barata, y que comience de una vez por todas con esta obra, que es básica para asegurar la fluidez del tráfico a la costa oriental de la provincia de Málaga.

Por eso no entendemos una respuesta parlamentaria que me acaba de llegar hace breves minutos al despacho y en la que el Partido Popular dice que la solución a los numerosos accidentes que se producen entre la Cala del Moral y la Araña es colocar conos en la carretera. Como digo, es una respuesta que acaba de llegar hace breves minutos. Esa es la solución que el Partido Popular da a este problema.

Por todo ello, los socialistas hemos planteado una proposición no de ley, a la que hemos presentado una enmienda. ¿Por qué? Por una razón muy sencilla. Esta proposición no de ley se presentó en el mes de junio y en ese mes los socialistas todavía teníamos la esperanza de que las obras comenzasen de forma inmediata y de que se iniciara la obra de la autovía Ronda Este-Rincón de la Victoria este mismo año. Sin embargo, eso ya no es posible, no se pueden comenzar las obras este mismo año como consecuencia de que no se ha hecho absolutamente nada hasta la fecha.

Por ello, hemos presentado dos enmiendas. En la primera se pide al Gobierno que se comprometa a iniciar la obra de la autovía de forma inmediata; eso sí, antes de finales de año. Y la segunda insta al Gobierno a que se comprometa a iniciar la obra de esta autovía en el plazo máximo de seis meses.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Queda aclarado, por tanto, que el señor Heredia ha defendido no solamente la proposición no de ley, sino las dos enmiendas del propio Grupo Socialista.

También se ha presentado una enmienda del Grupo Federal de Izquierda Unida. Para defenderla, tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Estamos discutiendo una iniciativa que viene cargada de razón. Pero, además de ello, viene en un momento oportuno, porque cuando estos días se está sufriendo el rodillo que está impidiendo la aprobación de enmiendas a los presupuestos que vendrían a resolver problemas de este tipo, algo hay que hacer desde la oposición para que por lo menos no seamos cómplices de una política del Gobierno que está retrasando actuaciones que son necesarias y urgentes en la provincia de Málaga. Por eso, repito que el día de hoy es un día muy apropiado para este debate.

Ya se ha dicho antes —y es bueno repetirlo— que no estamos hablando de un tramo cualquiera, que no estamos hablando de uno de los miles y miles de kilómetros en los que se puede actuar, sino de un tramo muy concreto. Ya se ha señalado el grado de peligrosidad que tiene por el número de accidentes; además, supone un tapón de tráfico y, por último, significa un serio perjuicio para el desarrollo de una zona turística importante de Málaga. Por tanto, tendría todos los elementos necesarios para ser considerada prioritaria cualquier actuación por parte del Gobierno. Sin embargo, parece ser que el Partido Popular considera a este tramo el del año que viene. Cuando toque hablar al portavoz del Partido Popular seguramente nos dirá que el año que viene estará hecha esta obra. Esa es la realidad, porque hasta ahora, año tras año, el Partido Popular le da un empujoncillo y lo pone para el año siguiente. Bromas aparte, existe una gran preocupación en Málaga y en todos sus visitantes por resolver este tramo. La iniciativa que se presenta podría poner las cosas en su sitio. Hubiese sido mejor que el Grupo Popular esta mañana hubiese dado una alegría a los malagueños aprobando alguna enmienda en los presupuestos. La verdad es que no ha sido así y ha preferido votar en contra de Málaga que votar a favor y dar una solución. Todavía estamos a tiempo de iniciar un camino que significaría acelerar al máximo estas actuaciones —y nuestra enmienda iba en ese sentido—, porque no podemos esperar ni un año más. Yo antes ponía el ejemplo de otra autovía. En un año y medio se ha hecho la autopista de la Costa del

Sol, autopista de peaje, y en un año y medio no ha habido problemas, se han desbloqueado todos, desde las expropiaciones hasta la inauguración. Por tanto, cuando hay voluntad y hay interés la obra se acelera, cuando no hay voluntad y no hay interés las obras se eternizan. Estamos hablando de una obra que es pequeña en su ejecución comparada con otras actuaciones y que, sin embargo, es un tapón para el desarrollo de toda la comarca axárquica malagueña.

Nosotros vamos a votar a favor de esta iniciativa. Esperemos que la frustración que han producido en Málaga los presupuestos relativos a esta autovía, hoy por lo menos se pueda ver compensada por la aprobación por parte de la mayoría de esta Comisión de esta iniciativa que —repito— es interesante, pero además es muy oportuna.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Grupos que deseen tomar la palabra para fijación de posición? **(Pausa.)**

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

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señorías, señor Heredia —autor de la iniciativa—, señor Centella —que ha defendido una enmienda—, la iniciativa que trae aquí el Grupo Socialista se refiere a un tramo de una autovía que afecta fundamentalmente a la circunvalación de la ciudad de Málaga en su parte oriental. Pero aquí se ha dado una explicación de la historia, de lo que ha ocurrido en los últimos años, bastante singular por parte del señor Heredia.

Señor Heredia, vamos a recordar bien los acontecimientos. En el año 1992, en Málaga, se inaugura la autovía de circunvalación, las llamadas rondas tanto Este como Oeste. Un año antes se había inaugurado una autovía que circunvalaba el Rincón de la Victoria; quedó en medio un tramo que ustedes, Gobierno de España en ese momento, Gobierno de la nación, dejaron sin llevar a cabo, el tramo, que finalmente se inauguró, Ronda Este y la variante del Rincón de la Victoria. Durante todos los años de gobierno socialista, hasta que ustedes perdieron las elecciones en el año 1996, fueron absolutamente incapaces de resolver los problemas de seguridad y de embotellamiento. Había un punto negro en el tráfico en Málaga, que era la curva famosa de la Araña, colindante con el arroyo Totalán, y también el problema de la densidad del tráfico. Durante los años de gobierno socialista, posteriores a la apertura de las autovías de las rondas de Málaga, fueron absolutamente incapaces siquiera de terminar de proyectar esa obra y mucho menos de empezar los trámites administrativos para su licitación. Por tanto, vamos a dejar las cosas en su sitio.

En el año 1996 gana las elecciones el Partido Popular y considera esta actuación prioritaria, hasta el punto de que cuando se elabora el Plan de infraestructuras,

actualmente en vigor, se contempla esta obra, hasta el punto de que se elabora el proyecto y hasta el punto de que los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 contemplan esta obra con una partida presupuestaria cercana a los 10.000 millones de pesetas, el total de la obra, y la consignación económica que figura en el anexo de los Presupuestos Generales del Estado para este año 2000. Es decir, de un período en el que ustedes optaron por arreglar la vía planificada en la obra del general Primo de Rivera —la duplicaron en un trazado absolutamente peligroso, tercermundista e impropio del siglo XX y más aún del XXI—, y hemos pasado a la realidad, y es que en este momento está en los planes de infraestructura, está en los presupuestos del Estado y está en condiciones de que se licite. Por cierto, primero tendrá que licitarse con el método correspondiente que establezca el trámite administrativo y después tendrá que firmarse el oportuno contrato. ¿Es prioritaria esta obra para el Partido Popular y para el Gobierno del Partido Popular? Por supuesto. Pero, por la vía de los hechos, por la vía de la realidad de los pasos dados en las decisiones políticas, en las decisiones administrativas y en las decisiones económicas.

Por tanto, señorías, esta iniciativa puede ser todo lo interesante que quieran porque habla de un tramo que nos preocupa, que queremos que se resuelva y que se corresponde con nuestro compromiso electoral, pero no podemos respaldar su iniciativa porque es innecesaria. El Gobierno del Partido Popular, el Ministerio de Fomento, tiene el mandato político de llevarlo a cabo porque corresponde a su propio compromiso político y electoral, y además tiene la dotación económica necesaria.

Estén tranquilos, señorías, esta obra se va a licitar y se contratará de acuerdo con los trámites administrativos previstos. El Gobierno del Partido Popular pasará a la historia por haber resuelto este asunto igual que ha resuelto los problemas —de los que después se hablará— de la parte de la autovía del Mediterráneo que formaba parte de la prolongación del tramo de que hablamos y de la ronda Este de Málaga, concluida en su práctica totalidad durante los cuatro años de Gobierno del Partido Popular en la anterior legislatura, y si no se ha terminado entera es por problemas que SS.SS. no se atreven a sacar aquí, porque se refieren exclusivamente a un defecto del proyecto elaborado en la época socialista. **(El señor López-Amor García: ¡Muy bien!)**

Igual que se ha realizado la autovía del Mediterráneo en sus tramos entre el Rincón de la Victoria y Nerja y se va a continuar hacia Motril y hacia Adra, se realizará este tramo. **(La señora Pleguezuelos Aguilar: No me lo creo.)** Ustedes pueden no creérselo, pero será simplemente porque se estarán mirando en el espejo de la realidad del Gobierno socialista. **(Rumores.)** Ustedes podrán decir aquí lo que quieran, pero en Málaga no se puede atrever a decirlo. Después de cuatro años en los que se ha invertido en la provincia de Málaga

tres veces más de lo que se invirtió en la última legislatura socialista, ustedes podrán hablar porque tienen derecho a ello, pero la diferencia es que el papel no se sostiene; los argumentos no se contrastan con los presupuestos ni con las realizaciones.

Después de los saltos de gigante que ha dado la provincia de Málaga en inversiones, especialmente por parte del Ministerio de Fomento —y no voy a hablar del AVE, de las autopistas ni de las autovías—, sin duda tendrán que reconocer que, aunque hay cosas que se pueden conseguir aligerar en el tiempo, el resultado después de la legislatura concluida es bastante ilustrativo de lo que hace el Partido Popular. Además, señorías —lo ha sacado el señor Centella— no han tenido ustedes argumentos para oponerse a los presupuestos del año 2001, los más importantes para Málaga en los veintitantos años de historia democrática. **(Rumores.)** Sin duda, puede haber más, pero se acometen todas las necesidades básicas de la provincia de Málaga.

Por ello, señorías, coincidiendo con ustedes en que es una obra prioritaria, y así lo estiman el Ministerio de Fomento y el Partido Popular, les decimos que su iniciativa es innecesaria porque el Gobierno de España va a llevar a cabo la licitación, contratación y ejecución de esta obra en sus pasos correspondientes y todos ustedes la verán hecha realidad. **(Rumores.—El señor López-Amor García: ¡Muy bien, Manolo!)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Heredia, como portavoz Grupo Socialista, autor de la iniciativa, tiene usted la palabra a los solos efectos de aceptar o no la enmienda de Izquierda Unida.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Los socialistas aceptamos esa enmienda, pero quiero hacer una pequeña matización: de cada tres cosas que dice el Partido Popular, cuatro no son verdad. La autovía oriental no está terminada, todavía queda un tramo pendiente de terminar. **(Rumores.—El señor López-Amor García: ¡No, no!—El señor Centella Gómez: Se ha disparado.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Heredia, por favor, el trámite estaba tasado y no debemos sobrepasar el Reglamento.

Se entiende asumida la enmienda de Izquierda Unida por el Grupo Socialista y, por tanto, se votará la proposición en los términos resultantes.

— **RELATIVA A LA TERMINACIÓN DEL TRAMO DE AUTOVÍA ADRA (ALMERÍA)-NERJA (MÁLAGA) PARA EL AÑO 2005. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000156.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la proposición no de ley del Grupo Parla-

mentario Socialista, la número 8, relativa a la terminación del tramo de autovía Adra (Almería)-Nerja (Málaga) para el año 2005.

Para defenderla, tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señoría, la proposición no de ley que voy a defender en nombre del Grupo Socialista tiene como objetivo agilizar los trámites y las obras del tramo que conecta, a través de la autovía del litoral Mediterráneo, Adra, en la provincia de Almería, con Nerja, en la provincia de Málaga.

Resulta una paradoja que hoy, cuando se están acercando las distancias entre las distintas ciudades y pueblos de España y cuando se acortan los tiempos, haya dos ciudades, Almería y Málaga, que, para ir de una a otra, se emplea un tiempo mayor que hace quince años: para recorrer 220 kilómetros se tarda hoy más de tres horas; no era ese el tiempo que se tardaba en el año 1985, por ejemplo. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Creemos que es fundamental la articulación de Andalucía oriental y, en concreto, de las tres provincias más orientales: Almería, Granada y Málaga. La relación que existe entre infraestructura y crecimiento económico hará que, una vez terminada esta infraestructura, la integración de estas tres economías suponga un valor añadido importantísimo. Me gustaría recordarles a todos ustedes que, según datos aparecidos no hace mucho tiempo en *El País*, de los 128.000 millones de superávit que tiene la balanza comercial andaluza, 125.000 millones se deben precisamente a la agricultura almeriense. Por tanto, estamos pidiendo una inversión productiva, no solamente una inversión de solidaridad, que entendemos que es fundamental para la articulación de esta parte de la comunidad autónoma andaluza.

Esta importante infraestructura tendrá efectos positivos, sin lugar a dudas, en los siguientes aspectos: en primer lugar, como factor productivo mejorando la eficacia del sistema económico-productivo de las tres provincias reseñadas. En segundo lugar, incentivará, sin lugar a dudas, la inversión privada y mejorará la competitividad de los sistemas económicos de estas provincias. En tercer lugar, como bien de consumo, aumentando la renta real de los usuarios al hacer que los conductores que tienen que ir de Almería a Málaga lo hagan a través de la A-92, aumentando considerablemente la distancia del recorrido, pero disminuyendo el tiempo que se emplearía si se fuese por la ruta del litoral.

Me gustaría también recordarles a todos ustedes que Almería va a ser la sede de los Juegos Mediterráneos en su decimoquinta edición. Este evento deportivo está suponiendo en este momento un acicate importantísimo para la sociedad almeriense, al considerar que se tiene que producir una importante mejora de las infra-

estructuras y una renovación de otras infraestructuras que están un poco trasnochadas.

Esa ilusión que hoy tiene la sociedad almeriense no se puede frustrar, no se debe frustrar. Por eso me gustaría pedirle hoy, aquí, al Grupo Popular que no haga apelaciones constantes a si el Gobierno socialista estuvo 14 ó 15 años y se dejaron cosas sin hacer; claro que se dejaron cosas sin hacer. Pero cuando se lleva ya cuatro años gobernando en la anterior legislatura y más de seis meses en esta creo que no es positivo, no es productivo, no damos buena imagen ante los ciudadanos, si seguimos permanentemente apelando a gobiernos socialistas de hace más de cinco años. Porque, siguiendo esa misma lógica, al final nos podíamos remontar hasta los Reyes Católicos, y eso poco aportaría a un debate que queremos que sea positivo y que responda a las inquietudes de los ciudadanos, a sus problemas de hoy, no a los de hace cinco, diez o quince años. Al igual que se volcaron las administraciones públicas, tanto de la Junta de Andalucía como del Gobierno central, cuando tuvieron lugar las Olimpiadas de Barcelona o la Exposición Universal de Sevilla, los ciudadanos de Almería esperan que exista ese apoyo de las administraciones, tanto de la Junta de Andalucía como del Gobierno central, hacia la ciudad de Almería para la consecución de las infraestructuras que le son necesarias para seguir su proceso de desarrollo económico.

Centrándonos en el tramo de autovía entre Adra y Nerja, ¿cómo está la situación en este momento? Ese tramo de autovía, que a su vez está subdividido en nueve subtramos con proyectos diferenciados, tiene una inversión total de 143.000 millones de pesetas. Los tres primeros tramos, que van desde Nerja a La Herradura, de La Herradura a Taramay y desde Taramay a Motril, se encuentran con el proyecto aprobado y dos de estos tramos están contemplados en el presupuesto del año 2001. Sin embargo, la cantidad que se destina en los presupuestos de 2001 creemos que es totalmente insuficiente. Por eso nos permitimos dudar de la voluntad política que tiene en estos momentos el Gobierno del Partido Popular para acabar tan importante infraestructura antes de junio del año 2005. Porque de un presupuesto, que tiene estos tres subtramos, de 75.400 millones de pesetas, la cantidad que se destina en los presupuestos del año 2001 es de 4,3 millones de pesetas, es decir, una cantidad totalmente insignificante, por no calificarla de ridícula, y no hay contemplado ningún otro tramo. Bien es cierto que, por ejemplo, los tres subtramos que van desde Castell de Ferro hasta la variante de Adra podrían perfectamente haber tenido alguna partida presupuestaria, porque, según información del propio Gobierno, el proyecto estará acabado a final de año.

Es difícil entender que exista voluntad política. Por ejemplo, el vicepresidente del Gobierno, señor Rato, manifestó en Almería a los medios de comunicación, el 17 de febrero de este mismo año, que esta infraes-

tructura estaría terminada para el año 2005, pero para ello es obvio que las cantidades que se tenían que consignar en el presupuesto tendrían que ser algo más elevadas y no esos 4,3 millones de pesetas; máxime cuando se reconoce que este año 2005 es una fecha emblemática para la ciudadanía almeriense. Por tanto, lo que pedimos es compromiso y éste se mide viendo qué cantidades se reflejan presupuestariamente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, le ruego que termine.

El señor **CONTRERAS LINARES**: Señor presidente, termino rápidamente.

También he de decir —y con esto termino, atendiendo a la petición del señor presidente— que, según los presupuestos de este año, la cantidad que corresponde a cada andaluz por año es de 40.000 pesetas; la media de España es de 50.894 pesetas. Hay una diferencia de 10.000 pesetas por ciudadano. Esto supondría en los cinco años, y teniendo en cuenta los habitantes que tiene Andalucía, en los presupuestos de los años 2001 a 2005, 100.000 millones de pesetas, más del 70 por ciento del coste total de esta infraestructura, de este tramo de autovía.

Por tanto, lo que estoy pidiendo al Gobierno del Partido Popular, en este caso al Grupo Popular, que sustenta al Gobierno, es que apoye esta iniciativa, porque si existe compromiso político, sin lugar a dudas esta infraestructura podría estar para el año 2005. Es una petición que creo que responde no solamente a los intereses de un partido sino a los intereses de los ciudadanos, en este caso de Almería, Granada y Málaga.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Matarí.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a la proposición no de ley que ahora debatimos y que tiene como objetivo garantizar que el cierre de la autovía del Mediterráneo sea una realidad antes del año 2007. Intentaré, brevemente, convencer al grupo proponente de que esta es una enmienda razonable que consigue mejorar las expectativas actuales para la terminación de esta autovía.

El Gobierno del Partido Popular tiene la firme voluntad de que la provincia de Almería cuente con las infraestructuras adecuadas en el plazo más breve posible, y por ello el Ministerio de Fomento ha adoptado la primera decisión que tenía que adoptar para garantizar esta autovía y ha incluido en el Plan de infraestructuras 2000-2007 el cierre de la autovía del Mediterráneo entre Nerja y Adra. Por ello, también ha incluido, por ejemplo, la conexión ferroviaria Murcia-Almería, el famoso Euromed, y la conexión con el AVE a Madrid. Esto que puede parecer tan normal y hasta obvio no lo es tanto, porque resulta que es la primera vez que la

provincia de Almería cuenta con unos horizontes despejados a corto y a medio plazo; en los programas y planes vigentes del Gobierno de la nación por primera vez se recogen las infraestructuras tantas veces y durante tantos años demandadas por la sociedad almeriense. Nosotros, señor Contreras, estamos de acuerdo con todo lo que ha dicho usted relacionado con la productividad de esta inversión, con la vital importancia que tiene esta infraestructura para el desarrollo socioeconómico de nuestra provincia, pero la posición de su grupo, señoría, está revestida, permítame que se lo diga, de una gran dosis de cinismo. Con esta proposición ustedes pretenden ahora arreglar la falta de previsión y la ausencia de compromiso que tuvieron con Almería los gobiernos del Partido Socialista. Quienes tienen la responsabilidad fundamental de los retrasos acumulados en la ejecución de esta autovía pretenden ahora, sin más, que se concluya para el año 2005. Tengo que decirle, señor Contreras, que el cierre de esta autovía o el cierre de la A-92 se quedó a 100 kilómetros de Almería hace ocho años y ahí sigue. Por cierto, resulta gracioso que diga usted que para ir a Málaga se va mejor por la A-92, cuando esa autovía se quedó en Guadix hace ya muchos años.

Tengo que decirle que esta autovía no se contempló en el Plan de carreteras aprobado por el Gobierno Socialista en el año 1985 y cuya vigencia abarcó hasta el año 1993, ni se contempló tampoco en su totalidad en el programa de actuaciones prioritarias 1993-1995; en concreto, en este programa, conocido como plan puente, sólo se contemplaron actuaciones en el sector Málaga, Nerja, Motril, pero no existía ninguna previsión —por eso es la circunstancia de los plazos y de la situación actual que usted comentaba— para el tramo Motril-Adra y apenas unos kilómetros para el tramo Granada-Motril.

Hago este breve recordatorio, y no sólo apelaciones a los quince años del Gobierno Socialista, como usted decía, porque la situación actual de los distintos tramos de esta autovía están directamente relacionados con esas actuaciones y con esa falta de previsión. Tengo que decirle al Grupo Socialista que la proposición que hoy se trae a esta Comisión no se corresponde con las actuaciones que se llevaron a cabo hasta mayo de 1996.

Con respecto a las manifestaciones y compromisos de los miembros del Gobierno, del señor Rato, como usted hacía referencia, tengo que decirle que, tanto el vicepresidente del Gobierno como otros miembros del Gobierno y del Partido Popular, hemos dicho siempre cosas muy parecidas. Hemos dicho que la fecha de 2005 debe servir a todos los poderes públicos para hacer muchos proyectos que se deberían haber hecho ya y que no se han hecho, y para hacer un gran esfuerzo para recuperar tantos retrasos históricos. Además, confirmamos que tenemos la voluntad, el Gobierno y el Partido Popular, de que Almería cuente con una infraestructura adecuada en un evento de las caracterís-

ticas de los Juegos del Mediterráneo del año 2005. El señor Rato estuvo en Almería el 16 de febrero, durante la precampaña electoral, y el 17 de febrero, el periódico *La Voz de Almería* recogía textualmente: El vicepresidente del Gobierno confirmó que no existe compromiso de fecha para culminar las infraestructuras que aún quedan pendientes. Eso es lo que dijo el señor Rato y no lo que usted acaba de afirmar en esta Comisión.

Señor Contreras, nosotros decimos lo mismo en campaña que fuera de ella, porque seguimos pensando, a diferencia de otros —y ya lo saben los ciudadanos—, que las promesas y los programas electorales son para cumplirlos. Podemos hablar, y usted lo ha hecho, de los plazos y de la situación de cada uno de los tramos que componen los 83 kilómetros del itinerario Adra-Nerja, y que tienen un presupuesto de 160.000 millones aproximadamente. Usted conoce bien la situación de cada tramo porque el Gobierno ha contestado por escrito, por cierto muy detalladamente, a una pregunta suya. Ya nos hubiera gustado a nosotros, cuando éramos oposición, que los ministros Borrell o Cosculluela, por ejemplo, hubieran contestado con esa detallada información a las preguntas que entonces le hacía la oposición del Grupo Popular. En relación con esa información, ha observado usted, como ha dicho, que hay unos tramos, los del sector Nerja-Motril, que están en mucha más avanzada ejecución que los tramos del sector Motril-Adra. ¿Sabe usted por qué? Porque los tramos más próximos a la provincia de Almería estuvieron aparcados todo el tiempo que duró el último Gobierno del Partido Socialista, desde 1993 hasta 1996. Esa es la razón, señor Contreras.

Estamos de acuerdo en la parte de su proposición que dice: adoptar las medidas necesarias para que se adjudiquen los tramos que faltan, y en ese sentido va nuestra enmienda, en el sentido de comprometer al Gobierno de forma expresa en la agilización de todos los trámites pendientes y que necesariamente hay que cumplir.

Con respecto a la petición de que las obras se declaren de excepcional interés público para su realización, tengo que informarle que estas actuaciones no necesitan esta declaración. La declaración de interés público y reconocida urgencia para actuaciones en materia de infraestructura viaria se ha llevado a cabo cuando este tipo de actuaciones no estaba recogido en ningún plan, que es lo que pasaba cuando ustedes gobernaban. Pero le recuerdo, señoría, que el cierre de esta autovía entre Nerja y Adra es uno de los compromisos del Plan de infraestructuras vigente. Señoría, comprometer en estos momentos un plazo de finalización más allá de lo que hace nuestra enmienda sería una irresponsabilidad. Señor Contreras, la sociedad almeriense quiere certidumbres, y en este momento las tiene; lo que quiere y demanda es seriedad y no demagogia fácil. En este momento le digo que tiene esas dos cosas, tiene la seriedad, los compromisos del Gobierno del Partido Popular y la fácil demagogia de la oposición socialista.

Para terminar, señor presidente, le diré que el Gobierno se propone recuperar el tiempo perdido y corregir lo antes posible los retrasos acumulados. En ese sentido, el Grupo Popular propone, a través de la enmienda presentada, que esta Comisión inste al Gobierno a que adopte las medidas necesarias para agilizar el cierre de esta autovía, de manera que se puedan adelantar plazos, recuperar retrasos y las obras puedan finalizarse antes del año 2007. Esa, señorías, es una petición razonable que significa ganar tiempo. Es una petición que obligará a los ministerios de Fomento y Hacienda, al Gobierno en definitiva, a realizar esfuerzos adicionales a los previstos para dar prioridad a la ejecución de estos tramos. Por ello pido al Grupo Socialista que acepte nuestra enmienda para que trabajemos juntos con la sociedad almeriense para seguir mejorando los plazos y conseguir que Almería cuente cuanto antes con la infraestructura adecuada y necesaria. Si esto no es así, les anticipo que el Grupo Popular presentará este texto como una proposición no de ley que traeremos próximamente a esta Comisión. Estamos convencidos de que el Gobierno va a ser sensible a esta petición porque en los últimos cuatro años ha demostrado que lo es a los problemas y a las necesidades de Almería y así lo han reconocido los ciudadanos de nuestra provincia el pasado 12 de marzo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, tiene la palabra a los efectos de decirnos si acepta o no la enmienda, pero para ello le recuerdo que no hace falta que nos lea ese periódico que nos ha exhibido, simplemente que nos diga si la acepta o no.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: La próxima vez daré las fotocopias, presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Contreras, tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Quedaría muy mal aceptando esta enmienda y colaborando a desautorizar al vicepresidente del Gobierno en lo que dijo en Almería, que para el 2005 podría estar lista esta infraestructura. Por tanto, no aceptamos la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: La proposición no de ley irá a votación en sus propios términos.

— **RELATIVA AL TRASLADO DEL BARRIO DE LA ESTACIÓN DE COSLADA (MADRID). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000210.)**

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos con la iniciativa número 9, relativa al traslado del barrio de la Estación, de Coslada, Madrid. Esta iniciativa está presentada por

el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Para su defensa, tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Intentaré ser breve para no alargar mucho el plazo que nos dimos de las siete de la tarde.

Defenderé esta iniciativa porque entendemos que en estos momentos es necesario aclarar algunos elementos de confusión que se han introducido en los últimos tiempos. Quiero recordar que la actual configuración del aeropuerto de Barajas tiene su origen en la ampliación de dos pistas cruzadas con la llamada tercera pista. Desde que se empieza a hablar de esta tercera pista hasta su inauguración en noviembre de 1998 transcurrieron más de 15 años, a lo largo de los cuales los vecinos del barrio de la Estación y el Ayuntamiento de Coslada no han dejado de manifestar su oposición a dicha ampliación.

No era necesario conocer los resultados de ningún estudio de impacto ambiental para saber que el sobrevuelo del barrio por 600 aeronaves cada día, 60 de ellas en horario nocturno, necesariamente iba a perjudicar de una forma severa las condiciones de vida de este barrio de la Estación; un barrio que fue construido hace más de 30 años, con los requisitos de aquellas fechas para viviendas que iban a alojar a trabajadores de escasos ingresos, eran lo que se llamaba viviendas para pobres. Evidentemente, en aquella época no se tenía en cuenta la pérdida de calidad de vida que iba a suponer su forma de construcción, por lo que muy pronto empezaron los problemas, aunque es evidente que hace 30 años el número de vuelos era mucho menor que el actual. Por tanto, si ya en aquella época, cuando se construyeron, estaban en malas condiciones, la situación actual se ha agravado cuando se ha incrementado el número de aviones, así como el tamaño y la potencia de los mismos. Aparte, del incremento de ruido, también ha habido un incremento de riesgo que se ha percibido por la población, ya que con anterioridad a la inauguración de la tercera pista, se había producido deterioro en las viviendas del barrio, alteración de las estructuras de los edificios y grietas en las paredes, motivadas sin duda por las vibraciones y por la turbulencia generada por los motores de los aviones que pasan a muy escasos metros de altura sobre este barrio.

La evaluación de impacto ambiental de la ampliación de Barajas se inició en el año 1993 y terminó de elaborarse en 1996, aunque está recurrida por los ayuntamientos afectados, ya que se entendía que no cumplía todos los requisitos. Incluso en esta declaración de impacto ambiental se establecen medidas correctoras y se plantea la obligación de elaborar un plan de aislamiento acústico cuyo plazo de aprobación era el año 1997 y el de su terminación el año 2003. Se planteaba concretamente que el barrio de la Estación, que es la zona residencial que sufre un mayor impacto acústico, debía tener la máxima prioridad a la hora de adoptar

medidas frente al ruido. En concreto, se establecía que excepcionalmente se podían aprobar medidas compensatorias consistentes en la provisión de un nuevo domicilio en viviendas sometidas a niveles de ruido superiores a los que se señalaban como técnicamente aceptables. Esta es una realidad, así están las cosas y una parte importante del barrio está sometida a los niveles que en el estudio de impacto se señalan como insoportables. Hay otra zona del barrio que tiene también unos niveles muy elevados de ruidos y para cuyo aislamiento habrá muchas dificultades técnicas. Por tanto, creemos que hay una incongruencia en que se adopten medidas parciales que irían en contra del barrio, entendido como una unidad de convivencia colectiva. Por eso, se alcanzaron acuerdos entre el anterior alcalde de Coslada y la dirección de AENA en relación al posible traslado de este barrio.

En los últimos meses han aparecido diversas informaciones que ponen en duda que el Ministerio de Fomento cumpla esos acuerdos y los compromisos con el barrio, por lo que existe una gran alarma social, en función de la cual presentamos esta proposición no de ley en la que se solicita que el Congreso inste al Gobierno a que el Ministerio de Fomento acelere el proceso de negociación con las administraciones públicas implicadas y con la población afectada para que esté concluido de forma integral el traslado del barrio de la Estación de Coslada, Madrid, en el año 2002, en aplicación de la excepcionalidad que figura en la declaración de impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barajas. Entendemos que, con la aprobación de esta iniciativa aquí hoy, se podría tranquilizar al barrio y, sobre todo, se vislumbraría la solución de un problema que cada día es más grave.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular ha presentado una enmienda a esta iniciativa. Tiene la palabra el señor Bardisa.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Voy a defender la enmienda presentada por el Grupo Popular en relación con el problema acústico del barrio de la Estación y que tanto el Gobierno como el Partido Popular han reconocido en todo momento. Presentamos esta enmienda precisamente con el objeto de solucionarlo. Entendemos que si aquí aprobásemos la propuesta de Izquierda Unida, podríamos tranquilizar a la población, como ha dicho el señor Centella, pero creo que hay que tranquilizar a la población diciendo que se va a cumplir la ley y con la propuesta de Izquierda Unida no podría cumplirse. Hay un problema jurídico de fondo, que se puede solucionar y con la propuesta de Izquierda Unida no podría ser así.

Tengamos en cuenta que lo que tenemos que cumplir es lo establecido en el ordenamiento jurídico para solucionar este tipo de problemas, recogidos en el decreto legislativo, en el que se establece que en la construc-

ción de autopistas y líneas de ferrocarril de largo recorrido que supongan nuevo trazado, aeropuertos con pista de despegue y aterrizaje de una longitud mayor o igual a 2.100 metros —que es el caso que nos atañe—, hay que seguir un procedimiento, que viene regulado en el artículo 18 de ese real decreto, que recoge la obligación de formular una declaración de impacto ambiental.

La declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del aeropuerto de Madrid Barajas establece en el punto 2.1 la elaboración y aprobación de un plan de aislamiento acústico para reducir el ruido generado por las operaciones de las aeronaves sobre las viviendas incluidas en la huella acústica. Está creada la comisión de gestión del plan de aislamiento acústico, de la que forman parte todos los ayuntamientos afectados, y también se ha creado la comisión técnica y la comisión interministerial de vigilancia del ruido. Este es el procedimiento jurídico que hay que seguir, y lo que pretende Izquierda Unida con esta proposición no de ley es que incumplamos la ley; quieren aplicar la excepcionalidad a la declaración de impacto ambiental. La excepcionalidad se puede aplicar, señorías, pero la comisión de gestión del plan, según dice la declaración de impacto ambiental, excepcionalmente podrá aprobar, a solicitud expresa de los afectados, debidamente informada y justificada por los ayuntamientos, medidas compensatorias consistentes en la provisión de un nuevo domicilio en otra zona del mismo municipio en condiciones equivalentes a unidades familiares cuya vivienda esté sometida al ruido dentro de los escenarios que se recogen en la declaración de impacto ambiental.

La aprobación por la comisión de gestión del plan tiene que ser a solicitud expresa de los afectados y que dicha solicitud sea debidamente informada y justificada por los ayuntamientos, y hay que estudiar dos tipos de medidas: el aislamiento o el traslado. En ese sentido, tanto el Ministerio de Fomento como AENA están dispuestos a cumplir la ley, pero actualmente no se puede acometer una actuación de traslado de los habitantes de las viviendas del barrio de la Estación sin que ello haya sido acordado, en virtud del procedimiento fijado por la comisión de gestión del plan de aislamiento acústico, previa justificación del Ayuntamiento de Coslada ante la misma y siempre que de los estudios realizados de esas viviendas resultara inviable un aislamiento acústico eficaz. Es decir, primero tenemos que intentar que esas viviendas se puedan aislar y si algunas viviendas no se pueden aislar, entonces habrá que ir al traslado, pero siempre cumpliendo la ley. AENA debe llevar a cabo las medidas concretas de aislamiento acústico y de realojo, en su caso, que establece la declaración de impacto ambiental por el procedimiento que se prevé, esto es, a través de la comisión de gestión del plan de aislamiento acústico y de acuerdo con el estatuto de la comisión.

Se han hecho tres estudios jurídicos, uno por AENA —me pueden decir que a lo mejor es parcial, pero no lo es porque los abogados del Estado están precisamente para hacer esos informes jurídicos— y los otros dos informes son de dos reconocidos bufetes de abogados, que dicen que, en el caso de que así no se hiciese, se incurriría en un hecho susceptible de impugnación y anulación en vía contencioso-administrativa. En consecuencia, señorías, no podemos aprobar la proposición tal y como se ha presentado. La totalidad de las viviendas del barrio de la Estación —y eso no lo discute absolutamente nadie— se encuentra dentro de la huella sonora del aeropuerto y, por tanto, son susceptibles de aplicación de una de las dos medidas establecidas: el aislamiento o el traslado, pero hay que cumplir la ley y, para eso, se tiene que reunir la Comisión que así lo establezca. Desde el punto de vista jurídico, señorías, no se puede llevar a cabo el traslado fuera del marco legal de la declaración de impacto ambiental.

La propuesta de actuación de AENA ante la inexistencia de las premisas para la aplicación de la excepcionalidad, que es lo que pretende el Grupo de Izquierda Unida que aquí aprobemos, es continuar colaborando con el Ayuntamiento de Coslada con el objeto de ayudar a la elaboración del preceptivo informe y que la comisión de gestión pueda adoptar, en su caso, una medida excepcional que daría lugar incluso al traslado de los habitantes de aquellas viviendas que no se pudiesen aislar.

Señorías, yo creo que el texto de nuestra propuesta es acorde, en primer lugar, con el cumplimiento de la ley y, en segundo lugar, con que el problema del barrio de la Estación se solucione de la forma que debe, es decir, aislando aquellas viviendas que se puedan aislar y, en las que no se pueda, ir al debido traslado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, señorías, este ha sido un tema objeto de debate, concretamente en la pasada legislatura, de forma muy intensa en el seno de esta Comisión. Es un asunto realmente complejo y en cuya evolución el Grupo y el Partido Socialista no se siente en absoluto satisfecho del funcionamiento del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales y de la inhibición que a lo largo de los últimos años ha venido experimentando y aplicando el Ministerio de Fomento. Señorías, en estos momentos no tengo en mis manos los informes que en los últimos años ha emitido el Defensor del Pueblo, pero les recomiendo que los lean, porque además han sido objeto de análisis en la correspondiente Comisión de este Congreso de los Diputados.

Este diputado ha seguido con muchísimo interés todos los debates que se han producido sobre esta materia en los últimos tiempos; en el último, hace un par de semanas en el Senado, en la sesión de control del Gobierno, el Grupo Parlamentario Socialista, en la persona del senador Sabando, formuló una pregunta al ministro de Fomento, cuya contestación me dejó sorprendido, por cuanto inculpa al Ayuntamiento de Coslada por el hecho de que no se vayan produciendo avances, en un proceso en el que tendríamos que estar apiñados. Me ha sorprendido la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Popular en esta materia, porque ha estado reiterando que hay que cumplir la ley, como si la propuesta del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida tuviese la intencionalidad de que se incumpliera. En absoluto. De la exposición de motivos de la moción que se está debatiendo y del proyecto de resolución no se puede desprender en modo alguno que exista el más mínimo indicador que conduzca a esa conclusión. El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida propone sencillamente que se acelere y que se dinamice el proceso que conduzca a la resolución de un problema.

Señorías, no se trata sólo de dar cumplimiento a los contenidos de la resolución del 12 de abril de 1996 —algunos de cuyos preceptos han sido leídos por el interviniente del Grupo Parlamentario Popular—, sino que estamos sentando mecanismos de trabajo para el Ministerio de Fomento que no nos cabe la más mínima duda que van a ser extrapolados a las distintas áreas de influencia de las sendas de aproximación y despegue en los aeropuertos de la red de aeropuertos nacionales españoles. En el aeropuerto de Barajas se está produciendo el cumplimiento de esa orden del 12 de abril de 1996. Cuando una vez celebradas las elecciones de 1996, el Gobierno presidido por Felipe González estaba preparando la transición hacia el nuevo Gobierno que resultaría de la investidura posterior de don José María Aznar —luego estaba en funciones—, la publicación de esta orden fue fruto de un trabajo muy delicado de más de tres años, en el que intervinieron distintos órganos ministeriales y en el que se produjo un consenso con infinidad de colectivos. Hay que reconocer que en los últimos años AENA no ha funcionado como hubiésemos querido todos y uno de los aspectos de negligencia evidente ha sido la lentitud que se ha producido en este tema.

Termino, señor presidente, insistiendo en que hay un acuerdo específico de colaboración, firmado entre los responsables de AENA y los responsables del Ayuntamiento de Coslada, concretamente su alcalde, para la realización de un estudio de carácter inmobiliario multidisciplinar sobre las viviendas comprendidas en el barrio de la Estación de Coslada. Se suscribió el mes de febrero de este año, con una serie de cláusulas cuyo cumplimiento pide Izquierda Unida en su propuesta. El Grupo Socialista va a votar favorablemente el contenido

do de la moción, pero incluso si la moción fuese ligeramente recortada eliminando la fecha del año 2002, podría ser aceptada por todos los grupos parlamentarios. Este es un tema que afecta no solamente a todos los barrios del municipio de Coslada, sino a todo el corredor del Henares. Las sendas de aproximación y despegue están causando elevadísima contaminación acústica. Seamos conscientes de que existe un problema social muy grande, que la negligencia de AENA ha llevado a la situación en la que estamos y que la situación de incomodidad de esos colectivos vecinales va *in crescendo*. Sin que el Grupo Parlamentario Socialista haya presentado una propuesta escrita, me tomo la libertad de pedir al Grupo Parlamentario Popular y naturalmente al grupo proponente que seamos capaces de llegar a una resolución consensuada, que puede ser una situación de equilibrio entre la propuesta de Izquierda Unida, la enmienda que propone el Grupo Parlamentario Popular y la que sugiere en este instante este interviniente, eliminando el término del año 2002. La propuesta sería la siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el Ministerio de Fomento acelere el proceso de negociación con las administraciones públicas implicadas y con la población afectada (esto es cumplir la ley), para que esté concluido de forma integral el traslado del barrio de la Estación de Coslada (eliminamos el plazo del 2002, porque son temas complejos; puede producirse en el 2003 o el 2004 y no establecemos temporalidad en aras de buscar ese consenso), en aplicación de la excepcionalidad que figura en la declaración de impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto de Barajas.

La intervención del proponente o del portavoz del Grupo Popular estableciendo que, primero, hay que agotar todas las posibilidades de insonorización para, a continuación, si no es posible, producir el traslado nos parece que es un camino erróneo, dada la antigüedad del barrio y los materiales con que se construyó en su momento. Parece razonable tomar una ruta en positivo para eliminar uno de los problemas más acuciantes de esos colectivos vecinales que soportan una contaminación acústica de un elevado grado de decibelios en distintos momentos del día. Nuestra propuesta es sencillamente que se elimine ese condicionante de temporalidad.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Centella tiene la palabra para decir si acepta o no la enmienda, rogándole tenga en cuenta la oferta hecha por el Partido Socialista de una transaccional. Disponen de tiempo para llevarla a cabo, si quieren.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Nosotros no aceptamos la enmienda del Partido Popular, y no voy a repetir los argumentos que se han dado, en relación con la intervención del Partido Popular, pero estaríamos dispuestos a aceptar la transaccional, caso de que

fuese posible, que se ha propuesto por parte del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, disponen de tiempo hasta la hora de la votación, como ya le he dicho.

— **SOBRE LA ELIMINACIÓN DE LOS PASOS A NIVEL EN LA PROVINCIA DE OURENSE Y, DE MANERA INMEDIATA, EL PASO A NIVEL DE BARCO DE VALDEORRAS Y BARRA DE MIÑO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000223.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la décima proposición no de ley, sobre la eliminación de los pasos a nivel en la provincia de Orense y de manera inmediata el paso a nivel del Barco de Valdeorras y Barra del Miño. Esta proposición la ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, y para su defensa tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señorías, no puede tener más actualidad el tratamiento de esta proposición no de ley, porque este fin de semana pasado hubo un nuevo accidente en un paso a nivel. No debíamos tratar ni siquiera este tema desde una posición partidista, sino desde el punto de vista de que las vidas humanas tienen valor y que apoyando posiciones que contribuyan a mejorar su seguridad indudablemente estaremos contribuyendo a favorecer la clase de los políticos.

La antigua concepción del ferrocarril como elemento de comunicación, como todos sabemos, tenía curiosas coincidencias con la actual en el sentido de que el tren cruzaba villas y ciudades por el centro de la población o por lugares próximos a los centros urbanos. La diferencia estriba en que en su origen la implantación del tren no contaba con el crecimiento de las ciudades, y por ello nos encontramos hoy en día que en muchas ciudades el tren sigue atravesando núcleos urbanos e incluso, dado que la vía del ferrocarril quedó totalmente cerrada y cercada por el crecimiento de las ciudades, originó parte de los problemas que tratamos aquí.

También en sus trayectos el tren atravesaba senderos, caminos y carreteras en las que precisamente por la época el tráfico de personas y carruajes era mínimo y la expectación ante el tren actuaba en muchos casos como prevención. Sin embargo, hemos llegado a una época en que el resurgir del tren se hace bajo otros parámetros. Seguimos queriendo que el tren sea cada vez más rápido y lo vemos bajo el prisma de la comunicación más limpia e incluso más integrada con el medio ambiente. Sin embargo existe un elemento de inseguridad que lo constituye el paso de las personas atravesando las vías de los trenes en vehículos o por sí mismas. Las cifras de accidentes en los pasos a nivel

alarman sobre todo por su frecuencia en algunas poblaciones. En Galicia existen concretamente algunos pasos a nivel con un índice preocupante de siniestralidad y sabemos que Renfe ha dado orden a sus maquinistas de reducir la velocidad precisamente en dichos pasos. También sabemos que existen, por ejemplo, pasos a nivel sin guarda, por ejemplo en la provincia de Ourense, que podrían calificarse como especiales porque su siniestralidad es temporal y se eleva en determinadas épocas del año, como es el caso de Ribadavia en la época de la vendimia, o de otros tramos, como la vía de Redondela a Santiago, que acumula no menos de 90 pasos a nivel, algunos realmente peligrosos.

Existe un índice y baremo para la eliminación de los pasos a nivel, basado en la frecuencia de trenes y el número de vehículos que los cruzan y que nos marca el momento de actuar. El problema surge si en vez de los vehículos contabilizamos a los peatones. Desconozco particularmente los índices referidos a las personas que los cruzan caminando, pero en Galicia tengo que decir que son elevados. Hay que decir también que estos pasos tienen un nivel de seguridad aceptable en muchos casos pero, a lo que íbamos, hay un apéndice de la Ley de Ordenación del Transporte que señala que el recuento sobre los vehículos que los cruzan o las personas lo debe hacer la Renfe y en los caminos y senderos, el ayuntamiento, la Xunta o la Diputación, dependiendo de quién sea la propiedad del camino. También se indica que su protección es cuestión, en la mayor parte de los casos, de los propios ayuntamientos. Por otra parte, en el artículo 40, apartado 4, de la Ley de Tráfico, sobre normas generales para pasos a nivel y puentes levadizos, se señala que los pasos a nivel estarán debidamente señalizados por el titular de la vía. Debemos, por tanto, exigir, y de aquí viene la reclamación que hacía al principio, el cumplimiento de la ley para proporcionar la seguridad deseada.

La semana pasada, en respuesta a una pregunta parlamentaria al PSOE, el Ministerio de Fomento señala que destinará 694 millones de pesetas a la supresión de pasos a nivel en Galicia, repartiendo tal presupuesto por un convenio entre la Xunta y el Ministerio. Tal partida sirve para suprimir los pasos a nivel en Vilagarcía de Arousa, Padrón y Outeiro de Rei, que según parece ejecutará el Ministerio, mientras que Xunta y Renfe se ocuparán, mediante un convenio de Bóveda, Incio, Cesures y Betanzos. También se señala en la respuesta que se dotará un estudio técnico para analizar la mejor manera de aumentar la seguridad ferroviaria en otras zonas, por valor de 30 millones de pesetas. Sin embargo, y se lo recuerdo a SS.SS., ya en el año 1998, concretamente el día 6 de abril, se firmó un acuerdo para la supresión de distintos pasos a nivel de forma individualizada y aparecían entre los pasos a eliminar curiosamente los de Padrón y de Vilagarcía. ¿Puedo preguntar en qué año estamos discutiendo otra vez de los pasos a nivel? Evidentemente estamos en el año 2000 y

SS.SS. deben saber que ninguno de ellos se ha cancelado todavía al día de hoy.

En Galicia es probable que si uniésemos todos los estudios realizados y por realizar, tendríamos el mayor centro de documentación sobre cualquier tema, bien sea ferrocarril, autovía, aeropuertos, lo que queramos. En el tema que nos ocupa y sobre la base de los argumentos anteriormente señalados, ocurrió este verano un desgraciado accidente en el paso a nivel situado en Barra de Miño, municipio de Coles, en el que las víctimas mortales fueron cuatro jóvenes, arrastrados durante 500 metros por un ferrocarril. ¿Quién tenía que haber hecho el recuento de vehículos y de personas? Evidentemente el propietario del camino, el Ayuntamiento de Coles. El paso a nivel allí existente no estaba en la lista de pasos a eliminar porque no se consideraba entre los prioritarios. Inmediatamente y dada la alarma social, se celebró en dicho Ayuntamiento una reunión a la que asistieron representantes de la Xunta, del Ayuntamiento y de Fomento y tomaron el acuerdo de dar prioridad absoluta a la eliminación de dicho paso. Al día de hoy han colocado una barreras provisionales y se ha anunciado nuevamente en la prensa que la opción podría ser el soterramiento de dicho paso, pero en ningún momento se ha aludido a su dotación económica. ¿Estaremos otra vez ante los famosos estudios tan pregonados? Precisamente para evitar esto es por lo que presentamos esta iniciativa parlamentaria. Se está empleando demasiado el argumento de que la implantación de los nuevos modelos de tren eliminarán precisamente estos pasos a nivel. Es posible que sea así, pero mucho nos tememos que se estén buscando argumentos para retrasar su eliminación, dado que en numerosos convenios se señala el año 2010 como fecha para la eliminación total.

Espero que SS.SS. sumen su voto a esta proposición no de ley para que se elabore de manera inmediata un estudio, de acuerdo con las administraciones autonómicas y locales, que determine claramente las necesidades y prioridades reales para la supresión de pasos a nivel en la provincia de Ourense. Sería un acuerdo que llevaría implícita la suficiente dotación económica para reducir a la mitad, es decir, al año 2005, el plazo de eliminación de los pasos a nivel de la provincia de Ourense para ejecutar de manera inmediata la supresión del paso a nivel de Barco de Valdeorras y el de Barra de Miño.

Anuncio, de paso, que en una proposición no de ley presentada por este diputado y que se debatirá próximamente se pide la supresión de todos los pasos a nivel en Galicia. La única forma de que esto se cumpla es acometiendo de una vez la modernización definitiva de la red interior de Galicia y diseñando los nuevos modelos y trayectos de AVE.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El señor Rodríguez va a intervenir? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra el señor Rodríguez, por el Grupo Mixto.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Brevísimamente, señor presidente, queremos expresar nuestro apoyo a la iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y hacer notar que es una lástima que nos tengamos que preocupar de estos temas de una manera más enfática cuando ocurren accidentes tan desgraciados como el de Coles, en Ourense, o el Barco de Valdeorras, porque si hubiese un mínimo de protección, de cuidado y de seguridad en las vías no ocurrirían estos accidentes.

Voy a darle solamente un dato. El propio Gobierno, en relación con el paso a nivel de esta zona, tan próxima a Os Peares, dice lo siguiente: El paso a nivel se hallaba correctamente señalizado para el ferrocarril, estando dotado de señales de silbar a 500 metros en el lado de Monforte y de dos señales de silbar a 250 metros y 500 metros en el lado de Vigo, cumpliendo así la orden ministerial del 1 de diciembre de 1994. Ya se puede saber que con esta protección es imposible que no ocurran los accidentes. En todo caso, sería de desear que de forma rápida se recurriese, por lo menos, a semibarreras y que este tipo de semibarreras se pusiesen en los cientos de pasos a nivel que aún quedan en Galicia, algo que es perfectamente factible. Otra cosa es su supresión, que exigiría un dinero excesivo.

Nosotros apoyamos esta iniciativa que es puntual en relación con dos casos dramáticos y urgentes y que abre la perspectiva de un cambio lo más rápido posible en Galicia y, vuelvo a repetir, no con una gran inversión, pero sí con las que conlleven por lo menos la dotación de barreras, que es lo mínimo que se puede pedir.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE:** Tres son las cuestiones puntuales que se plantean por parte del Grupo Socialista en relación con los pasos a nivel. La primera, por empezar por las cuestiones más específicas, se refiere al paso a nivel de Barra de Miño, en el concello ourensano de Coles. En esta proposición se pide que se prevean partidas para ejecutar los acuerdos adoptados en la reunión mantenida en el concello de Coles el día 5 de septiembre de 2000. En efecto, el día 27 de agosto tuvo lugar un desgraciado accidente ferroviario en ese paso a nivel, con las consecuencias trágicas a las que se refirió el señor Hernández. Estábamos hablando de un paso a nivel sin barreras, con un coeficiente a porte muy bajo, realmente de los más bajos de la red. Producido el accidente, se celebró el día 5 de septiembre en Coles una reunión de representantes de la administraciones central, autonómica, local, Renfe y de la asociación de vecinos y se tomaron una serie de acuerdos que en este momento están cumplidos puntualmente. Se

determinó que en el plazo de dos meses, a contar desde el día 5 de septiembre, Renfe instalaría unas semibarreras de protección y esas semibarreras, señorías, están colocadas en el plazo fijado. Inmediatamente, el Ministerio de Fomento y Renfe procedieron a redactar unos proyectos para dar una solución definitiva a este tema del paso a nivel y esos proyectos han sido presentados. Se ha tomado ya la decisión de que sea un paso subterráneo el que solucione definitivamente el problema. Lo más importante, a los efectos que nos ocupa, es que existen consignaciones presupuestarias para ejecutar estas obras de inmediato. Yo invitaría al señor Hernández Cerviño a que, ya que estamos en fase de estudio y discusión de los Presupuestos Generales del Estado, acuda a los presupuestos de Renfe y compruebe cómo existen estas consignaciones presupuestarias, como así han reconocido unánimemente no sólo quien les habla sino los vecinos, el alcalde en diversas manifestaciones de las que los ourensanos y todos aquellos que tengan interés pueden tener conocimiento.

Por otra parte, se refiere el señor Hernández Cerviño al paso a nivel de O Barco de Valdeorras. Estamos hablando del único paso a nivel que queda en una zona urbana de esta importante ciudad ourensana, que en este caso tiene un alto coeficiente de circulación de vehículos y de unidades ferroviarias y que tiene la particularidad de que está hoy protegido por semibarreras enclavadas que se completaron el día 3 de febrero de 2000 con un paso específico peatonal. Efectivamente, este paso a nivel está en un lugar urbano muy transitado por peatones y vehículos. Esta zona permitiría permeabilidad entre las zonas norte y sur de esta localidad. Por ello existe ya un acuerdo entre el Ayuntamiento de O Barco y Renfe para suprimir este paso a nivel. Para ejecutar estas obras y dada la existencia justo en las inmediaciones de un río pequeño que se llama Cigüeño, es imprescindible desplazar la situación del paso actual para que, al ser inferior, no disminuya la capacidad de desagüe del mismo. Por eso es necesario modificar los viales de acceso. Esto afecta a una zona calificada como residencial cerrado y a otra calificada como zona verde lo que implica la modificación de la actual planificación urbanística para su adecuación a lo señalado. Por esto, el Ayuntamiento de O Barco de Valdeorras, por cierto gobernado por un edil del Partido Socialista, en estos momentos tiene que proceder a la adquisición del terreno calificado como residencial cerrado, afectado por la modificación, y ha previsto también la reserva de una zona verde de superficie superior a la afectada. La Comisión superior de Urbanismo, con fecha 21 de septiembre de 2000, ha informado favorablemente el citado expediente de modificación de normas subsidiarias. Los terrenos tienen en este momento un problema que afecta a dos casas, una de ellas alquilada, con personas que no quieren dejar la vivienda. Por lo tanto, es el Ayuntamiento de O Barco el que en este momento está tratando de resolver esta

cuestión. Cuando esa cuestión quede subsanada Renfe dispone de presupuesto y proyecto para ejecutar de inmediato las obras de supresión de este paso a nivel. La segunda cuestión que se pide en la proposición no de ley está en vías de solución y depende sólo de esa circunstancia.

Con carácter general, solicita el señor Hernández Cerviño que se elabore un estudio de necesidades y prioridades para la supresión de pasos a nivel en la provincia de Ourense. A este respecto debo decirle que en Galicia en estos momentos hay 400 pasos a nivel, la mayoría de ellos en la provincia de Lugo; en Ourense hay 38 pasos a nivel y en la línea Palencia-A Coruña y Ourense-Monforte cinco tienen barrera; antes del año 2010 estarán suprimidos todos los pasos a nivel en Galicia. Desde el año 1990, contrariamente a lo que usted afirma, Renfe eliminó 139 pasos a nivel, con una media de 10 pasos a nivel cada año y en los próximos cuatro años desaparecerán 160. Lo que no se puede pretender es que, existiendo una vía férrea, no haya cruces, sería como pedir que hubiese carreteras para automóviles sin cruces; sería lo deseable, pero no se puede conseguir en este momento. Está previsto eliminar todos los pasos a nivel considerados prioritarios antes del año 2005. Por otra parte —usted no lo desconoce—, las actuaciones que está llevando a cabo el Ministerio de Fomento para incorporar a Galicia la red ferroviaria de alta velocidad implicará la supresión de todos los pasos a nivel en las líneas que sean de estas características y en aquellos trazados en los que, efectivamente, no exista el tren de alta velocidad se actuará en la forma que acabo de indicar. Y ya remato, señor presidente.

El Ministerio de Fomento ha adjudicado, con fecha 12 de julio de 2000, un contrato para redactar los proyectos constructivos y suprimir 30 pasos a nivel en Galicia por un importe de 102 millones de pesetas en un plazo de ejecución de tres años. En esos presupuestos están los proyectos a los que se refiere esta proposición no de ley. Por todos estos motivos, por entender que están cubiertas las previsiones que aquí se solicitan, el Grupo Parlamentario Popular votará en contra de esta iniciativa socialista.

— **SOBRE MODIFICACIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN VARIANTE DE CERVELLÓ Y CONEXIÓN CON LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT, CARRETERA N-340, DE CÁDIZ A BARCELONA POR MÁLAGA, PUNTO KILOMÉTRICO 1238 AL PUNTO KILOMÉTRICO 1243. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000255.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta iniciativa, pasamos a la proposición no de ley número 11, que es la última del orden del día. Haría un

ruego a los portavoces para que avisaran a los distintos diputados y podamos proceder inmediatamente a la votación.

La iniciativa trata sobre la modificación del proyecto de construcción de la variante de Cervelló y conexión con la autovía del Baix Llobregat, carretera N-340, de Cádiz a Barcelona por Málaga, punto kilométrico 1238 al punto kilométrico 1243.

La iniciativa es del Grupo Parlamentario Socialista y su portavoz es la señora Chacón, que tiene la palabra.

La señora **CHACÓN PIQUERAS**: Señorías, la variante de Cervelló y conexión con la autovía de Baix Llobregat, carretera N-340, fue aprobada, con todas las garantías exigidas por el ordenamiento vigente, en octubre de 1998 y adjudicada, de igual modo, en junio de 1999, y se inició la ejecución de la obra en marzo del año 2000. Esta vía de comunicación no es sólo una infraestructura vital para una comarca barcelonesa de casi un millón de habitantes, sino que viene siendo una reivindicación histórica de miles de ciudadanos y ciudadanas que sufren a diario colapsos en esa zona de la carretera —desde la población de Vallirana a la de Molins de Rei, aproximadamente unos 6 kilómetros de longitud— producidos por una afluencia de vehículos que ya previó Fomento para el 2001 como de 47.000 diarios.

Tras diversas vicisitudes, no sólo desde su adjudicación sino desde el propio comienzo de las obras, con paralización incluida de las mismas, el Ministerio de Fomento decide variar su concepción inicial y no incluir en el proyecto una serie de mejoras —que no incrementaban en demasía el presupuesto de la misma— ya anteriormente pactadas y perfectamente consensuadas con los ayuntamientos implicados. Es decir, que en su concepción inicial, esta vía de comunicación, decisiva para una comarca metropolitana barcelonesa con una densidad de tránsito tan elevada como para no poder permitirnos el lujo de realizar esta obra de otra forma que no sea bien, se incluyeron ya una serie de actuaciones que pasaban por: desplazar el vial en la zona de la Llibra para evitar que pasara a sólo 5 metros de bloques de pisos habitados; cubrir la riera en la calle de Vidriers; ampliar el túnel de can Esteve; construir accesos a las urbanizaciones de Can Guitart Vell, Torre Vileta y Ciutat Remei; eliminar la rotonda elevada en el cruce de Can Cervera y, finalmente, colocar diversas pantallas acústicas en buena parte del trazado para, así, amortizar su impacto ambiental o, en este caso, acústico.

Diversas negociaciones llevadas a cabo esta última semana entre los alcaldes de la zona afectada —para ser exactos, 4 municipios— con el subdirector general de Construcción del Ministerio de Fomento, el señor Centeno, y el jefe de demarcación de carreteras, señor Vilanova, han tenido como resultado un acuerdo en el que el Ministerio de Fomento acepta todas estas mejo-

ras que reclamaba esta proposición no de ley de mi grupo, con la excepción del cubrimiento de la riera, que queda postergado a la espera de un estudio posterior.

Este acuerdo estrictamente verbal al día de hoy pero que se plasmará en breve por escrito, según se comprometió en la reunión antes mencionada, me lleva hoy a la retirada de esta proposición no de ley para la realización de mejoras en la variante de Cervelló, N-340, a su paso por el Baix Llobregat, reservándose mi grupo el volver a plantearles esta iniciativa si en el plazo establecido en el acuerdo a que he hecho referencia el Ministerio de Fomento no cumpliera con el compromiso adquirido esta pasada semana.

El señor **PRESIDENTE**: Como han podido ustedes oír, el Grupo Socialista, por boca de doña Carmen, ha retirado la proposición no de ley, por lo que no habrá votación sobre este punto. No obstante, si alguno de ustedes —y espero que no— quisiera intervenir, tendrá derecho a hacerlo por unos brevísimos momentos, lo mismo que ha intervenido la señora Chacón. Veo que nadie tiene intención de hacerlo. **(La señora Rodríguez Callao pide la palabra.—Risas.)**

Tiene la palabra la señora Rodríguez Callao, por un brevísimo tiempo.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular y en el mío propio, quiero felicitarle por su nombramiento como presidente de esta Comisión. A la vez, quiero agradecer al Grupo Parlamentario Socialista la retirada de esta proposición no de ley y dejar constancia de que el Gobierno del Partido Popular, a través del Ministerio de Fomento, es sensible a las necesidades reales de la población y, por ello, ya estaba realizando un proyecto donde se contemplaban estas necesidades. No las enumero porque la señora Chacón las conoce perfectamente y su grupo en estos momentos ya tiene conocimiento de ello. El Grupo Popular hubiera votado en contra de esta proposición no de ley si ustedes no la hubieran retirado.

El señor **PRESIDENTE**: Si me hubiera dicho S.S. que la petición de palabra era para felicitarle, se la hubiera dado mucho más diligentemente.

Terminado el debate de todos los puntos que contenía el orden del día, pasamos a la votación, a no ser que los portavoces quieran entrar en consideraciones sobre alguna transaccional.

Si les parece, damos un minuto de recreo. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar las votaciones según se ha desarrollado el orden del día, valga la redundancia.

La primera es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a aprobar un plan extraordinario de inversiones para la provincia de Cádiz que permita abordar las mejoras de sus infraestructuras de comuni-

cación, con una enmienda que se incorpora al texto que ha sido aceptada por el grupo proponente.

Comienza la votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La segunda es la relativa a la liberalización del peaje de la autopista Cádiz-Sevilla, que se votará en sus propios términos.

Comienza la votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La tercera es la relativa a la ejecución de la Ronda Oeste en Fene (A Coruña), que se votará también en sus propios términos.

Comienza la votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La cuarta es la relativa al trazado en Galicia de la autovía del Cantábrico, que se votará en sus propios términos.

Comienza la votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

En la proposición número 5 se insta al Gobierno a que inicie a la máxima brevedad y en el menor tiempo posible la ejecución material de la duplicación de la carretera N-340 entre Algeciras y Cádiz. Se ha aceptado una enmienda del Partido Socialista y se votará en ese sentido.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La siguiente iniciativa es sobre proyecto de ejecución del plan especial de ordenación de la zona de servicio dependiente de la autoridad portuaria de Castellón.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número 7 es sobre la autovía Ronda Este-Rincón de la Victoria. Han sido aceptadas enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo de Izquierda Unida y en esos términos se votará.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La siguiente proposición que votamos es relativa a la terminación del tramo de autovía Adra (Almería)-Nerja (Málaga) para el año 2005. Se votará en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición relativa al traslado del barrio de la Estación de Coslada (Madrid), en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Por último, votamos la proposición sobre la eliminación de los pasos a nivel en la provincia de Ourense y, de manera inmediata, el paso a nivel de Barco de Valdeorras y Barra de Miño, en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Eran las siete y cincuenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**