



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 148

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 12

celebrada el miércoles, 14 de febrero de 2001

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

— Sobre la construcción de los tramos que faltan para terminar la autovía Córdoba-Antequera. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000410)	4229
— Relativa al trazado y ejecución de la autovía del Cantábrico. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000022)	4232
— Sobre realización de las obras de la segunda Ronda de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000060)	4236
— Sobre servicios ferroviarios entre Huesca y Zaragoza. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000080)	4238

Página

	Página
— Sobre la mejora de las comunicaciones ferroviarias en Aragón. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000461)	4239
— Para que la línea férrea que circula entre los municipios de Mollet del Vallés y El Papiol sea habilitada para el transporte de viajeros. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000095)	4241
— Relativa al acondicionamiento de la travesía de Santa Marta (Salamanca) Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000097)	4243
— Relativa a mejora de los servicios ferroviarios en los tramos Ferrol-A Coruña y Ferrol/A Coruña-Betanzos-Lugo-Monforte. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000100)	4246
— Sobre la ejecución material de la circunvalación oeste de Jerez (Cádiz). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000358)	4248
— Sobre la ejecución material de la circunvalación oeste de Jerez (Cádiz). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000359)	4248
— Sobre elaboración de proyecto y adjudicación y ejecución de las obras de circunvalación oeste de Jerez de la Frontera (Cádiz). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000360)	4248
— Sobre introducción de las mejoras y soluciones acordadas por los grupos municipales en las obras de la línea de alta velocidad ferroviaria entre Madrid y Barcelona, a su paso por Lleid. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000188)	4252
— Acerca de la siniestralidad marítima. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000204)	4258
— Sobre construcción de una nueva autovía de enlace entre la ciudad de Pontevedra y la A-52 (autovía Rías Baixas). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000032)	4261
— Relativa al estudio y elaboración del proyecto de una carretera de alta capacidad para comunicar directamente Pontevedra y Arosa con la A-52. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000222)	4261
— Relativa a la reforma de la Avenida Alfonso de Molina (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000314)	4264
— Relativa a la necesidad de que el Euromed llegue a Almería para el año 2005. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000346)	4266
— Relativa al mantenimiento de la autovía Rías Bajas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000347)	4269
— Relativa al desarrollo de la red arterial a través de la realización del segundo cinturón de circunvalación de la ciudad de Vigo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000348)	4269

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días a todos.

Tenemos un orden del día extraordinariamente denso y extraordinariamente complejo, que parece que hemos aclarado. Para información de SS.SS. voy a decirles que la proposición que figuraba en el orden del día con el número 18 pasa a debatirse en primer lugar. Las proposiciones que figuraban en el orden del día con los números 15, 16 y 17, cuyo debate se acumulará, pasan a debatirse en séptimo lugar, después de la sexta. La proposición que figura en el orden del día con el número 3, se debatirá de forma acumulada con la que figuraba con el número 19. Dicho esto, Dios nos coja confesados, y vamos a emprender el orden del día con la mayor velocidad posible.

También quería decirles, señorías, que en la última reunión de Mesa y portavoces se había fijado una Comisión alternativa el día 21 y el día 26. Por circunstancias del ministro, la comparecencia del mismo se celebrará el próximo día 26, y el día 21 se mantendrá la Comisión de proposiciones no de ley. Por tanto, tendremos Comisión de Infraestructuras el día 21 por la mañana y el día 26 por la tarde. Ya recibirán ustedes oportunamente la convocatoria. **(El señor Sedó i Marsall pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSALL**: Una simple cuestión de orden. Nuestro grupo está de acuerdo con las variaciones que se proponen en el orden del día. En la última reunión de la Mesa quedamos en que los grupos también teníamos que estar de acuerdo. Yo me he enterado ahora de los cambios. No tengo ningún inconveniente, pero creo que cuando se introducen tantos cambios la reunión debería ser no sólo de Mesa sino también de portavoces. Yo tengo dos intervenciones que se me retrasan y me entero ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón, señoría, pero le voy a aclarar que hemos dicho que los cambios que se puedan producir en la Comisión tendrán que ser informados a la Mesa antes del inicio de la Comisión —lo que han hecho los distintos portavoces que han solicitado los cambios—, con el acuerdo de los grupos, por lo que se supone que el portavoz que promueve el cambio trae ya el acuerdo de los grupos, y la Mesa lo único que hace es aceptar el cambio, sin solicitar el acuerdo de los grupos, ya que es el portavoz quien lo hace.

El señor **SEDÓ I MARSALL**: Señor presidente, a mí los grupos no me han preguntado nada.

El señor **PRESIDENTE**: Queda perfectamente claro. Trataremos de que se le informe puntualmente.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE LOS TRAMOS QUE FALTAN PARA TERMINAR LA AUTOVÍA CÓRDOBA-ANTEQUERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000410)**

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos el orden del día con el debate de la proposición no de ley sobre la construcción de los tramos que faltan para terminar la autovía Córdoba-Antequera, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: No. Va a intervenir el señor Centella.

El señor **PRESIDENTE**: Aprovecho para recordar a Izquierda Unida que ha sido el único grupo que no nos ha entregado la lista de portavoces, por lo que mi error ha sido perfectamente natural.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Ignoraba que hubiera que entregársela, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No obstante, me disculpo con ustedes y le doy la palabra al señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Hoy venimos a discutir una proposición no de ley de nuestro grupo que, por desgracia, no es novedosa, sino recurrente. Me remito a la sesión del 9 de diciembre de 1998, en la cual nuestro grupo ya presentó una propuesta similar. Entonces el señor Jordano nos contestó que éramos unos alarmistas y que nuestra proposición no tenía sentido, porque ya estaba todo en marcha y la autovía se terminaría en los plazos previstos. La verdad es que eso no solamente no ha sido así, sino que al día de hoy solamente hay un tramo iniciado y su ejecución es bastante lenta. Por tanto, la proposición es necesaria y oportuna. Esperamos que de esta Comisión salga ya una fecha definitiva para que podamos ver iniciados todos los tramos de la obra.

Estamos hablando de una autovía muy importante y no sólo para los habitantes de la zona. Estamos hablando de una comarca —de las provincias de Málaga, Córdoba y Sevilla— que tiene un gran empuje económico y que ve frenado su crecimiento por el tapón que supone que la carretera no esté todavía desdoblada. Esta autovía no sólo permitiría mejorar esta zona, sino que también significaría un importante nexo de unión entre la Costa del Sol y partes importantes de Andalucía, con-

cretamente Córdoba y zonas de la provincia de Sevilla. Por tanto este tema no se debería dilatar más y el Gobierno debería tomárselo como una cuestión prioritaria, cosa que hasta ahora no ha sido así. Planteamos que se inicien todos los tramos durante el año 2001, porque es posible. Hay un ejemplo muy sangrante. Hay una autopista de la Costa del Sol —eso sí, de peaje— entre Málaga, Benalmádena y Estepona, que se hizo —proyecto incluido— en 20 meses. Por tanto, que no se nos diga que 12 meses —esto está presentado en diciembre de 2000— no es tiempo suficiente para que estén comenzados todos los tramos. Otra cosa es que el Gobierno del Partido Popular nos tenga acostumbrados a cambiar la dinámica, y a no supeditar el inicio de las obras a que estén terminados los proyectos, sino que los proyectos se terminan cuando hay dinero o voluntad política para ello.

Todas las fuerzas sociales de la provincia de Córdoba —ciudadanas, sindicales, etcétera— vienen demandando con urgencia esta actuación, que en Málaga también se considera sumamente importante. A partir de ahí, sólo es cuestión de voluntad política; que no se nos diga otra cosa. Los trabajos técnicos no pueden durar cinco años si no es porque hay una voluntad de paralización; esa es la realidad. Lo invertido en esta carretera son cifras ridículas hasta el día de hoy. La variante de Aguilar de la Frontera, único tramo que está iniciado, lleva un ritmo ridículo. Por tanto, con esta proposición no de ley pretendemos que de una vez por todas se fije una fecha concreta para el inicio de las obras. Lamentamos que el Partido Popular ni siquiera se haya dignado a presentar una enmienda, con la que podía haber intentado consensuar una solución definitiva. Por eso anunciamos que mantendremos nuestra proposición, con el objetivo de que al menos hoy, aquí, quedemos retratados todos los grupos políticos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Velasco.

El señor **VELASCO SIERRA**: Señorías, como bien ha expuesto el portavoz de Izquierda Unida, estamos ante una proposición no de ley con un trasfondo de intención política. Coincidimos con la exposición de su portavoz en que el Gobierno del Partido Popular no ha tenido la intención política de terminar la autovía Córdoba-Antequera. Como bien ha expuesto, el desarrollo económico de zonas muy importantes de Córdoba y de Málaga pasa por tener una autovía como ésta. Desgraciadamente, no es la primera ni será la última vez que se va a ver una proposición de este tipo. Si nos remontamos a la sesión del Parlamento del 3 de junio de 1998, recordaremos que el Consejo de Ministros declaró de urgencia la autovía Córdoba-Antequera. Por tanto, si bien ponemos en cuestión que en el año 2001 se puedan realizar todos los tramos, estamos totalmente de acuerdo en el fondo de la proposición no de ley,

porque el Gobierno ha tenido el tiempo suficiente para iniciar todos los tramos de la autovía Córdoba-Antequera y, como bien ha expuesto el portavoz de Izquierda Unida, sólo ha iniciado uno. Pero es más sangrante que tres años después de que el Consejo de Ministros declarara de urgencia la autovía Córdoba-Antequera, en contestación escrita al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, nos digan que nueve de los diez tramos que conforman esta autovía todavía no están terminados. Esto denota que no hay ninguna intención política de terminar la autovía Córdoba-Antequera, y no ya en el año 2001. El Partido Popular, sus parlamentarios y sus ministros nos han dado ya multitud de fechas. Tanto la ciudadanía, como los colectivos, como los municipios —a través de mociones presentadas en sus plenos—, estamos un poco hartos de ver el baile de fechas para la culminación de esta infraestructura tan importante para nuestra provincia. Nos han dicho que se terminará en 2005, después en 2007, y por último, el subdelegado del Gobierno anunciaba hace poco que esta autovía no va a estar terminada hasta 2010. Lamentamos que no se haya podido consensuar a través de alguna enmienda un texto que fuera apoyado por todos los grupos porque, como decía antes, la ciudadanía de Córdoba está esperando que todos los grupos nos pongamos a trabajar en el mismo sentido.

Por último, quiero reseñar que aunque el Gobierno destina para esta infraestructura 3.600 millones de pesetas en los presupuestos del año 2000, solamente se han gastado 1.028, un dato más para ver que la autovía Córdoba-Antequera no supone una prioridad para el Partido Popular, en contraposición de lo que decía el Consejo de Ministros. Desde el Grupo Socialista, porque apoyamos el fondo de esta cuestión, vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley.

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

El señor **NÚÑEZ CASTAÍN**: En la línea de las intervenciones anteriores, a preguntas de este portavoz respecto a esta importante autovía, es cansina la respuesta administrativa de rehuir la contestación al ciudadano. Me parecería más legítimo que se digan las dificultades ciertas, los tiempos de tramitación de los impactos medioambientales de los proyectos, de las medidas presupuestarias que contestar a una obra denominada urgente, por otro lado, que se llevará a cabo, como dice el Gobierno, en septiembre de 2000, con la mayor agilidad que permita el cumplimiento de la tramitación administrativa y de la programación presupuestaria. Decir a continuación que se va a llevar a cabo con la mayor agilidad que permita el cumplimiento de la tramitación administrativa y que, por tanto, es prematuro indicar qué tramos son los que pueden iniciarse y que es prematuro indicar la fecha de terminación de la obra, significa no decir nada, solamente que figura en ese

paquete que se llama 2000-2007. No es creíble que la mayor agilidad en el cumplimiento de la tramitación de una carretera tan vital como la Córdoba-Antequera, declarada de urgencia, impida fijar cualquier escenario temporal, cualquier fecha, cualquier prioridad ante los tramos como si no supiéramos de ellos.

Por tanto, desde el Grupo Mixto, a través del portavoz andalucista, vamos a apoyar esta proposición no de ley a ver si de una vez por todas estas preguntas, una detrás de otra, se convierten en realidad y podamos discutir si esto se termina en 2003, en 2004, en 2005, en 2006 o cuándo piensa el Gobierno, en vez de esconderse en que la mayor agilidad impide respuestas certeras.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ:** Señorías, nuevamente volvemos a hablar en esta Cámara de la autovía Córdoba-Antequera y nuevamente desde el Grupo Popular lamentamos el tono demagógico tanto del autor de la proposición no de ley como de las intervenciones que se han llevado a cabo aquí por los distintos portavoces. Tan importante es el fondo de las cosas como la forma y aquí se ha dicho que el Grupo Popular no había ni planteado una enmienda. Sin embargo, es difícil presentar una enmienda cuando se está pidiendo lo imposible y cuando el grupo proponente, en este caso Izquierda Unida, en su formulación de la proposición no plantea algo lógico, algo racional y algo que pueda llevar a un punto de entendimiento; de lo que se deduce que Izquierda Unida y el resto de los grupos sobre los cuales ahora también hablaremos, lo único que andan buscando es el titular fácil, crear alarma entre los ciudadanos y provocar una situación de inestabilidad en la zona. Ya que se les ha acabado el carrete del AVE Córdoba-Málaga, ahora vuelven a la autovía Córdoba-Antequera y hay que recordarle al señor Centella que Izquierda Unida decía hace tres años que lo del AVE Córdoba-Málaga era una locura y hoy el coordinador provincial de Izquierda Unida de Córdoba dice que es una necesidad de primer orden. Fíjense ustedes lo que cambian la vida y los planteamientos de Izquierda Unida en pocas fechas.

Señor Centella, usted presenta esta proposición como consecuencia de una pregunta que formula al Gobierno —y que le contesta el 23 de noviembre, que es cuando tiene entrada dicha contestación— en la que solicita se le diga la formulación actual de los tramos. Se le dice que todos los tramos están iniciados, es decir, están iniciados administrativamente (**Varios señores diputados: ¡Ah!— Risas.**), que es como se hacen las cosas. Cuando las cosas se hacen con orden hay que cumplir los trámites y los pasos previos. Como usted observa que en esa contestación se le dice que el tramo de Aguilar está en ejecución —hay que recordarle, señor Centella, la generosidad y el compartir las cuestiones de Esta-

do que este Gobierno tiene hacia el resto de las formaciones políticas, ya que quien dio el banderazo de salida a la obra de la autovía Córdoba-Antequera fue precisamente la alcaldesa de Izquierda Unida de Aguilar de la Frontera—, usted dice: Yo ahora dos huevos duros más y como todo está iniciado y todo está en marcha pido no sólo que se terminen los proyectos, sino que se hagan las obras de toda la autovía en este año.

Quiero decirle que hay que practicar con el ejemplo, señor Centella, y esto va también dirigido al Grupo Socialista. Usted es diputado por Málaga, pero es de Córdoba y conoce lo que le voy a decir. Izquierda Unida en el año 1986, en el Plan general de ordenación urbana, pinta lo que en Córdoba se llama la ronda de poniente, siete kilómetros de carretera ¿Sabe señor Centella —y lo sabe— cuándo se va a iniciar la primera fase de esa obra en Córdoba? El próximo día 27 de febrero. Quince años para empezar una obra de siete kilómetros, y sin embargo usted plantea que se hagan 160 kilómetros de autovía en cuatro años. Si usted dice que se empiece, yo le pregunto, ¿qué han hecho durante 15 años que no han sido capaces de empezar siete kilómetros en una ronda dentro de una ciudad que no es lo mismo que hacer una autovía que tiene muchas dificultades orográficas? Esos son los distintos modelos de gestión. Nosotros en tres años de Gobierno —habíamos comenzado la autovía en el año 1999— y en 17 años de gobierno de Izquierda Unida en Córdoba no han sido capaces de hacer un metro de obra de la ronda de poniente. (**El señor Centella pronuncia palabras que no se perciben.**) Eso hay que conectarlo con el Partido Socialista y el Partido Andalucista que gobiernan en la Junta de Andalucía. Fíjense la voluntad política de apoyo a Córdoba que no han sido capaces de hacer la ronda de poniente y el Partido Socialista que gobierna con ustedes en Córdoba lleva un año de retraso en la obra que dejamos iniciada en la anterior legislatura en el plan Renfe que todos conocemos.

Ustedes aquí hacen demagogia, ya que no son capaces de hacer un solo metro donde gobiernan. Ha llegado la hora de que se tomen con seriedad los planteamientos políticos y abandonen la demagogia y la búsqueda electoralista. El Partido Socialista tiene poco que hablar de voluntad política porque en el Plan director de 1984 a 1991 no aparecía la autovía Córdoba-Antequera y en el Plan director de 1983 al 2007, aparecía que se terminaba en el 2007. Por consiguiente, el Partido Socialista tiene pocos argumentos en esta Cámara y en todos los foros políticos para denunciar que no hay voluntad política en el Partido Popular, porque cuando llegó el Partido Popular al Gobierno de España no había ni un solo estudio ni un solo plano de la autovía Córdoba-Antequera. (**Rumores.**) Ha habido que hacer todos los planos, los 85 trámites administrativos, la declaración de impacto ambiental, licitar la obra y ponerla en marcha y, a la vez, se están haciendo los estudios técnicos necesarios para poder licitar la obra. Pero no sólo eso, sino

que están ya presupuestados los tramos de Lucena-Lucena y el de Aguilar-Lucena en el presupuesto del 2001 y usted sabe y le consta, como al resto de los portavoces, que en política la única forma de llegar a hacer las obras es ésta. Quiere decirse que la voluntad política del Gobierno del Partido Popular se lleva manifestando desde el primer día en que asumió el Gobierno y que las obras se están ejecutando. Ese es el mensaje que se está dando a los ciudadanos: las obras se están realizando, los proyectos se están haciendo, pero no podemos decirle a los técnicos que se hagan en seis meses los proyectos técnicos que requieren dos años de trabajo porque eso es una demagogia, una irrealidad y no estar con los pies en la tierra, de lo que tanto se habla últimamente. Por lo tanto, les pido que se pongan con los pies en la autovía, que sean realistas **(Rumores.)**, que valoren la acción política que el Gobierno del Partido Popular está haciendo, ya que ahora, como se les acabó el carrete del AVE Córdoba-Málaga, empezamos otra vez con la autovía Córdoba-Antequera. Terminaremos la autovía Córdoba-Antequera y esperaremos su próxima proposición demagógica, a ver qué es lo que se inventan ustedes. **(Rumores.)**

Por todo ello, señorías, anunciamos que este grupo votará en contra porque no ha habido ni una intención política por parte del Grupo de Izquierda Unida, en la que al menos se hubiera planteado dar mayor celeridad a la obra, para que hubiéramos podido entendernos, pero proponer que la construcción de todos los tramos se haga en el año 2001 es técnicamente imposible, señor Centella. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Rogaría a las distintas señorías que no hicieran comentarios mientras se está interviniendo, y a los intervinientes que traten de condensar más sus intervenciones.

— **RELATIVA AL TRAZADO Y EJECUCIÓN DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000022)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley relativa al trazado y ejecución de la autovía del Cantábrico, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su presentación, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, posiblemente se nos vuelva a tildar, una vez más, de demagógicos a la hora de plantear iniciativas que lo que reclaman al Gobierno de la nación es precisamente que cumpla no con las intenciones que tiene Izquierda Unida, que sería la de agilizar al máximo posible todas aquellas obras que están iniciadas, sino simplemente con que cumpla sus propios compromisos programáti-

cos y sus propias declaraciones ante los medios de comunicación cuando en las diferentes comunidades autónomas presenta los Presupuestos Generales del Estado, y en todas, además de decir que aumenta las inversiones, también dice que se van a cumplir los plazos que se han comprometido para la ejecución de las obras.

Con esta proposición no de ley mi grupo parlamentario lo que viene a reclamar es que se ejecuten los tramos pendientes de la autovía del Cantábrico, una autovía que está comprometido que se iniciarían las obras en el año 1997, en uno de los tramos; después, que se harían en el 2002 o que la finalización estaría en su tramo oriental en el año 2002, pero con las asignaciones presupuestarias que se le vienen otorgando en los Presupuestos Generales del Estado no se van a cumplir estos compromisos porque quedan precisamente de los tramos cantidades lo suficientemente altas como para que simplemente con una mirada al presupuesto veamos que no se puede cumplir. Pero, señorías, en esta proposición no de ley, además de pedirles que agilicen la ejecución no solamente porque sea necesario para la zona sino porque son ustedes los que comprometieron plazos más pequeños, también pedimos, señorías, como decimos en nuestro punto número 2, que se priorice el tramo de la autovía que va desde Tamón al aeropuerto. Aquí se ha comprometido en determinadas ocasiones que el plazo de ejecución estaría finalizado en 2000, en 2002, y ahora parece ser que se va a aplazar bastante más tiempo, y nosotros lo que les exigimos es que se comiencen las obras en el año 2001 y que se acabe la ejecución en tres o cuatro años.

Señorías, en el punto número 3 lo que venimos a exigir es otra de las cosas que vienen sucediendo muy a menudo. El Ministerio de Fomento traza una determinada infraestructura, ya sea de ferrocarril o ya sea viaria, y después, cuando se ve el entorno donde se pretende realizar, se produce un gran impacto ambiental, pero también un gran impacto social y económico en la zona que se puede ver afectada. Lo que reclamamos es que en cuanto al resto del trazado occidental de la autovía se reconsidere por parte del Ministerio de Fomento, a tenor de las alegaciones y de las protestas que están surgiendo en la zona, el trazado costero que se le está dando, que se intente negociar para hacerle un trazado más hacia el interior que contenga un menor impacto ambiental económico y social en esta infraestructura, y que se haga de manera consensuada con el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Asturias.

Por lo tanto, señorías, lo que estamos pidiendo es algo razonable, que se cumplan compromisos, que se dote de la suficiente cuantía económica a los Presupuestos Generales del Estado para poder cumplir con los plazos comprometidos, que además en alguno de estos tramos ya no hace falta estudiarlos, ya no hace falta hacer los proyectos, sino que están para ejecución y que determinados tramos que son prioritarios preci-

samente se les dé esta prioridad, al parecer reconocida por todo el mundo, incluido el propio Gobierno y el ministro de Fomento, y que se ejecuten con la mayor celeridad posible y no se sigan aplazando según consta en los Presupuestos Generales del Estado no solamente para este año sino posiblemente también para los venideros.

Esa es la iniciativa que plantea el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que esperamos sea aceptada por los grupos de esta Cámara para que consigamos al final que se agilice la autovía del Cantábrico, que se pueda dar prioridad al tramo Tamón-aeropuerto, y para que se pueda estudiar la posibilidad de reconsiderar el trazado actual en el tramo costero y se pueda ir a un tramo con menos impacto ambiental, económico y social.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, la señora García Arias.

La señora **GARCÍA ARIAS**: No hemos introducido una enmienda a la iniciativa de Izquierda Unida porque estamos básicamente de acuerdo en lo que plantea.

En primer lugar, señor presidente, quisiera apuntar la enorme preocupación que tenemos los socialistas por la evolución de la situación en el cuadrante noroeste de España, en cuanto a infraestructuras, evolución demográfica y desarrollo. Todos los indicadores están señalando que se va hundiendo o aumentando la brecha de desarrollo de esta área con relación al conjunto nacional, y en este contexto debemos entender nuestra preocupación por el desarrollo de la autovía del Cantábrico, que es un eje muy importante de vertebración de las regiones a las que me estoy refiriendo.

En la reunión anterior, también con motivo de una iniciativa de Izquierda Unida, estuvimos discutiendo el problema de los accesos a la meseta, y también el problema del tapón que significa el trozo Onzonilla-Benavente. Hoy, como dije antes, estamos hablando de esta prioridad para los socialistas en el conjunto de España, pero sobre todo referido al noroeste de España. El Ministerio de Fomento ha estado anunciando a bombo y platillo constantemente todos los fines de semana, y especialmente durante la comparecencia del ministro en el Senado el 21 de septiembre de 2000, unas inversiones de 629.723 millones de pesetas en la próxima década. Esto significaría en realidad una inversión, si tomáramos en cuenta un horizonte de ocho años, de 78.715 millones de pesetas al año o en un horizonte de 11 años una inversión de 57.258 millones de pesetas. Estas cifras no cuadran con el presupuesto de este año, y me refiero a él porque vamos a ver cómo está la situación del desarrollo de las obras de la autovía del Cantábrico. En los presupuestos de este año se contemplan 40.503 millones de pesetas para el conjunto del Ministerio de Fomento en Asturias y tan sólo 35.621 en auto-

vías, excluyendo las inversiones procedentes de otros convenios, como es el caso de los fondos mineros. Esto expresa claramente el retraso en el que va a continuar la evolución de la construcción de la autovía del Cantábrico.

Si analizamos el proceso de construcción en la dirección de Cantabria, del País Vasco y de la frontera francesa, vemos como se están acumulando estos retrasos. Yo estuve preguntando al Gobierno cómo ha sido el desarrollo. En primer lugar se hablaba desde los inicios administrativos de las obras, ¿cómo ha ido la evolución de la redacción de los proyectos? En 1996 parece ser que había un proceso, hablando de tramos, de redacción de dos proyectos Villaviciosa-Venta del Pobre y Lieres-Villaviciosa. Durante el año 1997 los proyectos que afectaban a la provincia de Asturias fueron solamente el tramo de Colunga-Caravia y de Piles-Infanzón (estamos hablando de la parte oriente); durante el año 1998 no se finalizó la redacción de ningún proyecto; durante el año 1999 no se finalizó tampoco la redacción de ningún proyecto, según las contestaciones del Gobierno; y el año pasado sólo se culminó, por fin, el proyecto del tramo Buelna-Llanes y se empezaron a redactar, que según mis informaciones todavía no se han terminado, los proyectos de construcción correspondientes a un pequeño tramo occidental, el tramo Tamón-Muros del Nalón. En total, cuatro proyectos.

Este proceso de elaboración de los proyectos nos indican los retrasos en el desarrollo de la construcción de la autovía del Cantábrico. Además, en los presupuestos de este año en relación a las previsiones de los presupuestos del año pasado, de 2000, vemos que las facturas —y voy a aburrirles con los datos— de 8.729 millones de pesetas del tramo Caravia-Longa y de 9.409 millones de pesetas de Piles-Arroes (y seguimos hablando del oriente) por el método alemán pueden suponer la paralización del ritmo de ejecución de otros tramos de la autovía del oriente. ¿Por qué? Porque vemos en el presupuesto que el tramo Villaviciosa-Lieres, en relación al presupuesto del año pasado, pierde 4.000 millones de pesetas (antes se preveían 9.372, frente a 5.372 en el presupuesto de 2001) y en el proyecto Grases-Infanzón se pierden 1.210 millones de pesetas (antes se preveían 1.800 millones, y ahora 590 millones de pesetas solamente). Todo esto indica la evolución lenta de los proyectos a pesar de los anuncios aparatosos de los fines de semana con motivo de las visitas del Ministro.

El 9 de noviembre de 2000 la prensa reflejó las declaraciones del secretario de Estado de Infraestructuras, que cuando fue preguntado por la prensa respecto a la evolución de los proyectos en Asturias, decía textualmente: El Gobierno no va a fijar más plazos en inversiones que las que vayamos realizando de acuerdo con nuestro calendario porque muchas veces no dependen sólo de nuestra voluntad. Cuando vemos lo que sucede en otras partes de España vemos que están en la

misma situación: se anuncian los millones de pesetas, las grandes inversiones, pero después no se concreta nada.

Para terminar, señor presidente, porque me está llamando usted la atención, me quiero referir al tramo occidental que es el que lleva más retraso. Estamos de acuerdo con la iniciativa de Izquierda Unida en que la prioridad debería ser la del tramo Tamón-aeropuerto y la variante de Navia. Sin embargo, señor presidente, se está dando una situación absolutamente contradictoria para nosotros los asturianos en esta zona, y me estoy refiriendo al problema del último tramo, que es el que va a seguir la costa asturiana en vez de acercarse hacia la montaña, que provoca, como decía antes la diputada de Izquierda Unida, un serio problema de impacto económico y social. El proyecto del Ministerio de Fomento va a arrasar, quizá, una de las zonas más ricas en cuanto a producción agrícola de Asturias, donde ha habido enormes inversiones del Ministerio de Agricultura en cuanto a concentraciones parcelarias y donde los ganaderos han hecho inversiones muy importantes.

Para terminar, señor presidente, quiero decir que me llama mucho la atención la falta de consenso y cooperación que pueda haber entre las distintas administraciones en cuanto al desarrollo de esta parte. No se comprende que se anuncien de nuevo a bombo y platillo consensos en cuanto a planes como el AVE hacia Valencia o en el caso de las infraestructuras de Galicia, y el Ministerio de Fomento sea incapaz de consensuar con la Administración regional de Asturias y con las entidades económicas que se ven afectadas por el trazado de esta autovía. Yo quisiera apoyar, y nuestro grupo así lo hace, la iniciativa de Izquierda Unida haciendo un llamamiento a que el Ministerio de Fomento consensue con las autoridades regionales, que tienen las competencias de ordenación del territorio, el trazado del último tramo en el occidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra don Isidro Fernández Rozada.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Señorías, la verdad es que uno viene como asturiano dispuesto a hacer un debate de fondo sobre temas que son de indudable importancia, como todo lo referido a infraestructuras para cualquier región, y se encuentra con la sorpresa en esta ocasión de que nuevamente la portavoz de Izquierda Unida tiene que hacer el papelón de defender un escrito firmado por su portavoz, el señor Llamazares, que sí conoce, de verdad, porque la hemos debatido en el Parlamento asturiano y aquí en las Cortes Generales, la situación en estos momentos de las infraestructuras de la autovía del Cantábrico en Asturias. Comprendo que una iniciativa desfasada, presentada hace un año y con lo que en este último año se ha hecho precisamente en el ámbito de los tres puntos que plantea, hagan que mi opinión sincera, y sin ánimo de

molestar, sea simplemente la de aquélla de decir que uno no tiene más que ver el despiste con el que una portavoz se ve obligada a defender lo que probablemente, se lo digo y se lo diría a él a la cara, es indefendible, dadas las circunstancias actuales que conllevan los tramos en ejecución que en estos momentos tenemos en la autovía del Cantábrico. **(Rumores.)**

La señora portavoz de Izquierda Unida se ha limitado a defender los tres puntos que constan en la proposición no de ley, que están totalmente desfasados, sin preocuparle, sin vivirlo, porque para eso hay que estar cerca, hay que verlo y hay que sentirlo, y a ella se le nota totalmente ajena a lo que ocurre allí. **(La señora Urán González pronuncia palabras que no se perciben.)** Y yo no le culpo a ella, sino al portavoz de Izquierda Unida que es capaz de venir, presentar una enmienda, una proposición no de ley y decir: ahí queda la solución. Digo todo esto porque a mí me parece que el señor Llamazares conoce que en estos momentos la situación no es la que él pinta en esta propuesta fechada en abril del año pasado.

En segundo lugar, en el ámbito de los intervinientes, quiero decirle a la señora Arias, portavoz en este caso del Grupo Parlamentario Socialista, que ella tiene obligación de conocer y situarse ante la realidad de lo que está ocurriendo en infraestructuras en Asturias. Tengo que decirle que mucha palabrería pero que, a la hora de la verdad, no es capaz de reconocer y dejar de hacer demagogia en torno a cuál es, en forma actualizada, la situación de la autovía del Cantábrico en el Principado. Y como esa palabrería se convierte precisamente en eso, a mí lo que me gustaría es recordarles a las dos portavoces el estado actualizado de la autovía del Cantábrico, que está cumpliendo los plazos establecidos y el ritmo de obra que prevé que se cumpla en las obras programadas.

En la primera parte de la proposición no de ley Izquierda Unida habla de agilizar la ejecución de los tramos pendientes de la autovía del Cantábrico. Pues bien, estos son: Lieres-Villaviciosa, para el cuarto trimestre de 2002; Villaviciosa Venta del Pobre, cuarto trimestre de 2001, en el que se ha aprobado una modificación con fecha 22 de diciembre de 2000; Venta del Pobre-Colunga, está en servicio y hemos ido a su inauguración el 31 de julio de 2000. Colunga-Caravia, segundo trimestre de 2001; Caravia-Llovio, cuarto trimestre de 2002. Llanes-Llovio, abierto al tráfico con la excepción del nuevo enlace de Bricia, en ejecución, con finalización prevista en el segundo trimestre de 2001. Según consta en los presupuestos del Estado para el ejercicio económico de 2001 el Gobierno ha dispuesto los importes correspondientes a las anualidades de los tramos actualmente en ejecución entre Lieres y Llanes. Por lo que respecta a los tramos sin licitar Buelna-Llanes y Unquera-Buelna están, como sabe muy bien la portavoz socialista, afectados por un expediente judi-

cial abierto y a expensas de lo que determine en su día la Administración de justicia.

La segunda parte de la proposición no de ley, se refiere a dar prioridad al tramo Tamón-aeropuerto. En este tramo, más conocido por la variante de Avilés, resulta curioso el olvido, a mi juicio intencionado, de la portavoz socialista, que no manifiesta cuál es el problema que se nos plantea cuando llegamos al Gobierno como consecuencia de la actuación del Gobierno socialista y muy en concreto del alcalde de Avilés de entonces, el socialista señor Ponga, respecto a lo que para nosotros fue un problema importante. Lamentablemente la imprevisión del Partido Socialista, a través, en este caso, del señor Ponga, que estaba muy preocupado en aquellas fechas en obtener un coste electoral favorable haciendo esa calzada denominada variante de Avilés, obliga ahora a construir, de nuevo, todo el trazado desde Tamón hasta Vegarrozadas, ante la imposibilidad de aprovechar como primera calzada la carretera actual. Eso sí que es un grave problema y ese sí que es un asunto preocupante con el que nos hemos encontrado en 1996, cuando llegamos. No sirve ni como primera calzada y hay que hacerlo todo. No obstante, el tramo Tamón-aeropuerto se compone, como SS.SS. saben, de los subtramos Tamón-Villalegre (940 millones para licitar), Villalegre-Vegarrozadas (820 millones), Vegarrozadas-Soto de la Barca, que es donde está el enlace con el aeropuerto de Asturias, y Soto de la Barca-Muros del Nalón que se hará por el método alemán. Los proyectos de estos tres tramos se hallan actualmente en redacción, con finalización prevista en el primer trimestre de este año. Por lo tanto, está dentro del plazo de los compromisos del ministro de Fomento. Las previsiones para el ejercicio 2001 contemplan la dotación necesaria de culminar la redacción de los proyectos y la posible licitación de estas obras.

Finalmente, en el apartado tercero, en la zona occidental de Asturias, la autovía está integrada por dos estudios informativos correspondientes a los tramos Tamón-Otur y Otur-Vegadeo, en los que se ha seguido rigurosamente lo previsto en el reglamento general de carreteras para el desarrollo de estudios informativos, así como la normativa para la evaluación del impacto ambiental. La declaración del tramo Tamón-Otur se publicó el 20 de enero de 2000 y su aprobación definitiva es de fecha 15 de febrero de 2000. Otur-Vegadeo data del 8 de septiembre y su aprobación definitiva entre Otur y el río Porcia se realizó el 28 del mismo mes, condicionando la aprobación al resto del trazado de la autovía en Galicia. En cualquier caso, señoría, y ya que se refiere a los intereses socioeconómicos y a la preservación del medio ambiente, consideramos esos factores para llevar adelante el análisis efectuado y proponer la solución recomendada. Habiendo seguido la tramitación reglada que garantiza la seguridad jurídica de los ciudadanos afectados, reconsiderar el trazado

supondría sustituirla por un procedimiento discrecional, inaceptable en un Estado de derecho.

En definitiva, señorías, cuando se está haciendo tal esfuerzo, cuando hemos contemplado la sequía de 13 años largos de Gobierno socialista en materia de infraestructuras en Asturias, cuando no han sido capaces de poner en marcha ninguna de las grandes infraestructuras que nos uniera con la meseta, cuando han abandonado por carretera los tramos Onzonilla-Benavente, al que hacía referencia la portavoz socialista, y cuando no se han implicado en modo alguno ni han querido jamás, porque se han muerto de risa hablando de la variante ferroviaria de Pajares, que vengan ahora de forma demagógica a querer decir como socialistas lo que tenemos que decir los asturianos, a mí, por lo menos, me causa mucha extrañeza. Y la portavoz de Izquierda Unida me gustaría que se enterase un poco mejor de los temas que otro pide para poder tratar aquí, otro que luego se esconde porque sabe que la realidad es muy distinta de la que aquí presenta. **(Rumores.— La señora Urán González el señor López-Amor García piden la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ruego silencio mientras se producen las intervenciones. Doña Presentación nos ha pedido la palabra y también el señor López-Amor.

Tiene la palabra doña Presentación, que nos explique para qué sin abrir un debate.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Sin entrar en un debate, se me ha aludido personalmente dos veces en cuanto a la capacidad que tiene esta diputada para defender una iniciativa, lo que está perfectamente recogido en el reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Creo que no ha habido ninguna alusión formal.

El señor **PRESIDENTE**: Eso lo decidirá la mesa, señor López-Amor.

Tiene la palabra la señora García Arias.

La señora **GARCÍA ARIAS**: También para una cuestión de orden. Le rogaría que le planteara al señor Fernández Rozada que tenga un discurso español, porque cuando se llenan las bocas de discurso español en todas partes, tenemos que entender que todos somos diputados por España, aunque seamos también de nuestra región. Y que reconozca la capacidad que tiene cualquier diputado para intervenir sobre cualquier región.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Tiene la palabra el señor Fernández Rozada.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Brevemente para decir que estoy de acuerdo en reconocer la capacidad de ámbito nacional de actuación de los señores diputados y que cuando me refiero a Asturias, probablemente con cierta vehemencia, por la vocación asturianista que siento como diputado por esa región, es cuando digo que si se sintiesen más los problemas y las soluciones que estamos dando a Asturias, se hablaría de forma distinta en el Parlamento nacional.

El señor **PRESIDENTE**: De cualquier manera, doña Presentación, es una apreciación del cariño a Asturias lo que hace el señor Fernández Rozada. No se trata de una alusión personal.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Me está llamando incapaz, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: La capacidad de doña Presentación está probada en esta Mesa.

— **SOBRE REALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA SEGUNDA RONDA DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000060)**

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego, señorías, que presten atención al orden del día que es muy denso y que no nos entretengamos en juegos florales, sin ánimo de molestar a nadie.

Pasamos a la tercera proposición no de ley del orden del día que hemos renovado, sobre legalización de las obras de la segunda ronda de Málaga. Esta proposición no de ley, que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, tiene dos enmiendas que serán presentadas por los distintos enmendantes.

Para la defensa de la proposición tiene la palabra el señor Heredia Díaz.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor presidente, señorías, el Partido Popular tiene numerosas asignaturas pendientes en la provincia de Málaga en materia de carreteras, y una de las más importantes, sin ningún género de dudas, es la segunda ronda. Actualmente es habitual un tráfico denso y peligroso en la ronda oeste a primeras horas de la mañana, así como atascos casi perennes en la salida de esta carretera hacia la avenida de Andalucía, Ciudad Jardín y la autovía de Campanillas. La ronda oeste está soportando en estos momentos en torno a 170.000 vehículos diarios, pero algunos días se llegan a alcanzar los 200.000 y, lo que es peor, según los informes técnicos en el año 2003 no cabrá un coche más por esta ronda. Por todo ello se hace necesario priorizar e impulsar la construcción de la segunda ronda de Málaga, una actuación que aliviaría cerca de

la mitad del tráfico que actualmente soporta la ronda oeste y que descongestionaría los accesos a la capital.

Hasta la fecha, el Gobierno del Partido Popular se ha caracterizado, en cuanto a la segunda ronda, por su escasa, por no decir nula inversión, así como por una lentitud excesiva en los trámites previos a la obra. En los Presupuestos Generales del Estado para 1998 figuraban tan solo 20 millones de pesetas para la segunda ronda de Málaga, y ese mismo año el Gobierno del Partido Popular se comprometió a que la licitación del proyecto se iba a producir de forma inmediata. Pero ésta ha sido otra de las muchas falsedades del Partido Popular con relación a los malagueños. Por cierto, señores del Partido Popular, no se pierdan una de las mejores respuestas del Gobierno central con relación a este tema. Cuando se le preguntaba cuál iba a ser la fecha de inicio de la segunda ronda, el Gobierno responde en 1999: El 21 de mayo de 1998 se aprobó la orden de estudio para la redacción del estudio informativo de la segunda ronda. Se aprobó el estudio del estudio porque el Partido Popular, lo que se dice invertir en carreteras, no gasta un duro; ahora, estudios y proyectos en la provincia de Málaga tenemos todos los que queramos.

En los presupuestos de 1999 figuraban 30 millones para la circunvalación exterior de Málaga, para la segunda ronda, y hasta el 21 de septiembre de ese año no se sacó a concurso el anteproyecto, pero fue ese mismo año cuando la señora Villalobos apareció en los medios de comunicación, se hizo una magnífica foto junto al ministro de Fomento y se comprometió ante los malagueños a que se iba a priorizar la segunda ronda. Un año y medio después los malagueños todavía estamos pendientes de que se cumpla ese compromiso asumido por la señora Villalobos, hoy ministra de Sanidad.

En los presupuestos del año 2000 figuraban 219 millones de pesetas para la segunda ronda. ¿Saben ustedes, señores del Partido Popular, cuánto se ha gastado en realidad? Lo dice su Gobierno. De los 219 millones de pesetas previstos se han gastado 18 millones; menos de una décima parte. ¿Es así como el Partido Popular pretende priorizar la segunda ronda, o es así como el Partido Popular pretende conseguir el déficit cero, sin invertir absolutamente nada en materia de carreteras? Para el año 2001 tan sólo figuran en los presupuestos 38 millones. Además, hay que señalar que fue el Partido Popular quien votó en contra de una enmienda socialista por la que se incrementaba la partida en 1.000 millones de pesetas. En cuatro años, el Gobierno del Grupo Popular va a gastar en torno a 100 millones de pesetas. ¿No les parece a ustedes, señores del Partido Popular, que 100 millones es una cantidad cuanto menos escasa para un proyecto valorado en 20.000 millones de pesetas? ¿Cuánto tiempo van a tardar en realizar esa obra valorada en 20.000 millones de pesetas a este ritmo? En definitiva, cuatro años con exiguas partidas en los presupuestos, un año de demora

para sacar a concurso la redacción del anteproyecto y una falta de voluntad política para iniciar la obra hacen que el futuro no sea demasiado halagüeño para los accesos a Málaga y hacia el litoral oriental y occidental de la provincia.

Los socialistas deseamos que el Gobierno del Partido Popular, de una vez por todas, priorice esta actuación, que es fundamental para evitar los problemas de tráfico que soportan diariamente miles y miles de malagueños. Los socialistas hemos presentado dos enmiendas a este texto para actualizar la proposición; en ella instamos al Gobierno a que se inicien las obras de la segunda ronda de Málaga como muy tarde en el primer trimestre del año 2002. Además, dado que es imposible terminar esta obra en 2003, fecha en que parece que puede colapsarse la ronda oeste, requerimos al Gobierno para que se comprometa al menos a terminar esta obra antes de finales de 2004.

El señor **PRESIDENTE**: Como han oído ustedes, el señor Heredia ha defendido la proposición no de ley, así como las enmiendas que ha presentado el Grupo Socialista.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Atencia.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Con la venia, señor presidente, para defender la enmienda del Grupo Popular y, lógicamente, para fijar nuestra posición respecto a la iniciativa que se debate.

Señorías, la iniciativa que acaba de ser defendida por el señor Heredia, en nombre del Grupo Socialista, con argumentos muy singulares y desmedidos (después haré referencia a algunos de ellos), se refiere a la realización de una segunda ronda de circunvalación en la ciudad de Málaga, especialmente en su tramo oeste, que venga a resolver las necesidades de crecimiento de tráfico y accesos tanto a la ciudad de Málaga como especialmente a la zona occidental de la ciudad y de la provincia que el propio crecimiento del tráfico va a demandar. Es una obra que el Partido Popular considera necesaria y que requiere ser acometida. Precisamente por eso, el Gobierno del Partido Popular contempló esta actuación y ha dado los pasos administrativos y políticos necesarios para que aparezca reflejada en el Plan nacional de infraestructuras y en los correspondientes Presupuestos Generales del Estado. Pero, señorías, antes de entrar a justificar nuestra posición y la defensa de nuestra enmienda, quiero recordar algunos antecedentes sobre una obra que, afortunadamente, ya está en funcionamiento desde hace algunos años en la ciudad de Málaga. Me refiero a la ronda, en especial en su tramo oeste, que precisamente genera la necesidad de que se realice esa segunda obra de circunvalación, la segunda ronda, la hiperronda o la MA-40, como en términos coloquiales se la califica en Málaga.

En Málaga, las rondas de circunvalación necesarias para evitar el tráfico a través de la ciudad desde la parte occidental a la oriental y viceversa de la ciudad de Málaga y para permitir que los accesos desde el interior de la provincia de Málaga o del interior de España no tuvieran que pasar por el núcleo urbano se comenzaron en los tiempos de UCD. Desde el año 1982, en el que se abrió la primera fase de la ronda oeste, que es la que afecta a este tramo del que estamos hablando, tuvieron que pasar 10 años de gobiernos socialistas para que se terminaran las dos rondas de circunvalación de Málaga, especialmente en el tramo oeste. Conviene que SS.SS. recuerden (no sé si el señor Heredia había nacido, si vivía en Mollina, si vivía en Málaga, o lo conocía) que esta obra se realizó tarde y en algunos tramos mal por culpa de la falta de colaboración del ayuntamiento socialista de la ciudad de Málaga y del Ministerio de Fomento, dirigido en su última etapa por el señor Borrell, que llegó a situaciones tan escandalosas como que el alcalde de Málaga no estuvo ni siquiera en su inauguración ni hubo colaboración entre las administraciones. Esta falta de colaboración ocasionó que este tramo de la circunvalación actual de Málaga tenga trazados peligrosos y verdaderos embudos, como ocurre en el falso túnel situado junto al camino de Antequera, como sin duda conoce S.S., que ha obligado a que ya con gobiernos del Partido Popular se tuvieran que hacer actuaciones continuas para mejorar la seguridad vial de esta obra. Ahí está no sólo la iluminación de este tramo de la ronda, como el resto de las rondas de Málaga, que se han realizado con gobiernos del Partido Popular, o como la necesidad de ampliar en un carril más todos los tramos de mayor densidad. Conviene que esto se recuerde. Ustedes llegaron en 1982 al gobierno de España, se encontraron que estaba iniciada la ronda y la paralizaron durante 10 años. ¿Y qué ha hecho el Gobierno del Partido Popular? Lógicamente, llevar a cabo actuaciones puntuales para mejorar la seguridad en esta obra que incrementa el tráfico, como sin duda S.S. conoce y quien les habla también conoce sobradamente; además se han dado los pasos necesarios para hacer una nueva ronda de circunvalación de Málaga que, entre otras cosas, facilite los accesos al litoral occidental de la provincia de Málaga. En este sentido, conviene que S.S. recuerde y conozca que en este momento se está redactando el estudio informativo denominado Nueva ronda de circunvalación oeste Málaga-autovía del Mediterráneo, Nacional 340, E-15 entre los puntos kilométricos 225 a 241, que es un tramo de unos 16 ó 20 kilómetros, me da igual lo que usted diga, que se va a realizar. Porque, claro, para traer propuestas aquí hay que partir de la propia realidad. No se puede decir en una iniciativa del 30 de mayo de 2000 que en el plazo de un año esté iniciada una obra cuando S.S. debería saber que el 25 de abril de 2000 tuvo lugar la redacción del contrato para la realización de este estudio informativo a que acabo de hacer referencia.

Este estudio informativo tiene que realizarse en el plazo de 12 meses, por tanto, nada de anteproyecto y hablemos con propiedad de los temas: estudio informativo, condición previa a realizarse los trámites de información pública para determinar el trazado definitivo, donde tanto los ciudadanos como las administraciones podían presentar alegaciones, y para llevar a cabo la declaración de impacto ambiental que corresponde realizar al Ministerio de Medio Ambiente.

Por tanto, señorías, coincidiendo el Grupo Parlamentario Popular con la necesidad y la urgencia de esta obra, se tienen que realizar los trámites adecuados que el propio Gobierno del Partido Popular ha impulsado. Por ello es imposible que podamos votar a favor de la iniciativa que ustedes presentaron inicialmente e incluso la que intentaron. Sinceramente, con el mayor respeto, creo que su iniciativa es absolutamente insolvente porque desconoce la propia realidad de los pasos que se están dando. Por eso, nuestro grupo parlamentario ha presentado una enmienda, en la que propone que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que, una vez consumidos los plazos para la tramitación reglamentaria y una vez aprobado definitivamente ese estudio informativo de la segunda ronda de Málaga que se está realizando, se agilice, que creo que es lo que nos corresponde hacer, la redacción del oportuno proyecto y posterior inicio de las obras. Eso es lo que técnica y políticamente podemos hacer en este momento: compartir la necesidad de la obra pero, lógicamente, señor Heredia, hablando con seriedad de sus propias posibilidades.

Por ello, señorías, el Grupo Parlamentario Popular presenta y defiende su enmienda y espera que el Grupo Parlamentario Socialista sea receptivo. En caso contrario, ya sabe S.S. que es imposible respaldar una iniciativa absolutamente irresponsable y frívola no por la urgencia de la obra sino por los plazos, que saben ustedes que son de imposible cumplimiento; si no lo saben, su desconocimiento, que en ningún caso es justificable, les lleva a proponer lo que es imposible de cumplir. En todo caso, señor presidente, me remito a lo dicho.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Núñez, desea intervenir por el Grupo Mixto?

El señor **NÚÑEZ CASTAIN**: Sí, señor presidente. Casi siempre asistimos al mismo debate en las obras de infraestructura. Es una especie de discusión entre los trámites administrativos, los plazos y la voluntad de construir. Quizás si tuviéramos más clara y más asumida la realidad de lo que son los plazos y los trámites para la construcción de una infraestructura, algo que todos conocemos, nos evitaríamos una parte importante del debate, que a veces consiste en usar los plazos para esconderse detrás de ellos y aplicando la teoría de la máxima agilidad administrativa decir que es imposible dar fechas, que es imposible prever y que ya te veré; y a

veces presentar plazos que se ve que son absolutamente imposibles. Me parece estéril que en esta Comisión empleemos ese recurso. Así está y punto tras punto lo seguiremos escuchando en el día de hoy. Todos somos conscientes de la urgencia de la construcción de esta nueva circunvalación de Málaga que no sólo afecta al tráfico urbano sino al tráfico territorial interurbano, casi de cruce a la Costa del Sol o de entrada desde la carretera que baja en vertical hasta Málaga desde Antequera, y que esperamos ver ejecutada lo antes posible. Lamento que el debate sea sobre si lo antes posible es marzo, abril, cuando lo permita el proyecto o de qué manera. Ojalá fuéramos capaces de que lo antes posible fuera que pasáramos de los planes a las actuaciones; que pasáramos de las voluntades del ya veré a la realidad de las contrataciones, de los plazos de obra y de las terminaciones. Entiendo los argumentos y desde luego voy a apoyar las propuestas —se consensúen o no al final— sobre lo que considero fundamental: la urgencia en la construcción de esta circunvalación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Heredia, sólo a los efectos de decir si acepta usted la enmienda. El señor Núñez ha brindado una posibilidad de consenso y disponen de tiempo para poder alcanzarlo. Díganos ahora si acepta o no la enmienda.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Muy brevemente, señor presidente, para una única puntualización. Me gustaría que el señor Atencia lo estudiase un poco más porque la segunda ronda no se contempla en el Plan nacional de infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Heredia, no puede usted entrar en debates.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Sencillamente diré dos cosas. El Partido Popular lleva cuatro años diciendo que está priorizando esta autovía. Si siguen a este ritmo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Heredia, le recuerdo que usted sólo debe decir sí o no, como en una boda. (Risas.)

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Consideramos esencial que en 2004 esté terminada dicha obra, por tanto no podemos aceptar esos plazos porque el Partido Popular no se compromete a poner ninguna fecha.

— **SOBRE SERVICIOS FERROVIARIOS ENTRE HUESCA Y ZARAGOZA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000080)**

— **SOBRE LA MEJORA DE LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS EN ARAGÓN. PRE-**

SENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA.
(Número de expediente 161/000461)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminado el debate de esta iniciativa del nuevo orden —sin que eso tengan ningún carácter peyorativo— pasamos a la siguiente, debatiéndose acumuladas la tercera del nuevo orden del día, sobre servicios ferroviarios entre Huesca y Zaragoza, presentada por el Grupo Socialista y la que figura en último lugar, sobre mejora de las comunicaciones ferroviarias en Aragón, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para la defensa por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Espero que los señores del Grupo Parlamentario Popular acepten mis explicaciones y no tenga que pedirles perdón por intervenir, porque la verdad es que a lo largo de la mañana se están dando unas contestaciones que no creo que sean objeto de este tratamiento.

Tengo que reconocer que el Partido Popular inició entre Huesca y Tardienta las obras de electrificación y renovación de la vía al final de la anterior legislatura y esta iniciativa se presentó en mayo de 2000, cuando todavía no estaban acabadas las obras y se preveía que cuando las mismas concluyeran iban a permitir que hubiera entre Huesca y Zaragoza una relación ferroviaria en cuanto a horarios, modos y características de los transportes tanto de viajeros como de mercancías mejor de la que hay actualmente, y sobre todo porque se electrificaba una vía y eso suponía que muchos de los itinerarios que hay actualmente —por ejemplo el Canfranc-Huesca-Madrid— podría tener una continuidad entre Zaragoza y Huesca mejor que la que tiene actualmente por medio de máquinas de gasoil. Se trata de una inversión de 1.200 millones de pesetas que ya se han gastado y hace unos meses se inauguró la electrificación y la renovación de la vía. Pero sucede que se gastan los 1.200 millones de pesetas y se nos dice que el material rodante que va a ir por esa vía va a seguir siendo de gasoil hasta el año 2003.

Cuando uno analiza por qué razón se hace este tipo de inversiones empieza a pensar que tienen un objetivo como es mejorar la calidad del servicio y permitir que los viajeros entre Zaragoza-Huesca y Huesca-Zaragoza puedan utilizarlo en las mejores condiciones de calidad y de horario porque hay otros medios alternativos de transporte por carretera que están llevando a cabo el transporte de viajeros entre Huesca y Zaragoza en tiempo tan breve —cada hora— que indica que el ferrocarril puede ser una alternativa muy buena y muy digna para que ese recorrido entre Huesca y Zaragoza se realice en mejores condiciones, en menos tiempo y con horarios más adecuados a las necesidades de los ciudadanos de ambas ciudades. Nosotros pensamos que si se

ha llevado a cabo una inversión de semejantes características es bueno que se rentabilice. De acuerdo con estudios hechos por organizaciones serias y que se han realizado con mucha objetividad porque lo que se plantea es que la utilización de material rodante que tiene Renfe actualmente en Aragón pueda atender perfectamente a estas necesidades que existen con la electrificación y renovación de la vía, entendemos que hay elementos materiales y fundamentos suficientes para pensar que no se debe demorar hasta el 2003 la utilización de este material eléctrico que prestará estos servicios entre Huesca y Zaragoza, entre Huesca y Madrid y entre Huesca y Barcelona a través de Tardienta. En nuestra iniciativa, que como digo es de mayo de 2000 y por tanto durante este tiempo deberían haberse experimentado muchas modificaciones debido a la finalización de la estación intermodal y a que por parte de la comunidad autónoma y del Gobierno central se están dando pasos en torno a la mejora de la calidad de los servicios en las líneas férreas de Aragón. Por eso planteamos en ella que habría que utilizar esta infraestructura de manera más adecuada y más correcta, y pedimos en el punto número dos de la proposición no de ley que esta utilización se lleve a cabo siguiendo el modelo de muchas capitales de España o grandes ciudades que se unen con otras ciudades próximas mediante el servicio de cercanías por el coste que tiene para los viajeros y por su utilidad cada vez mayor. A nuestro entender debería darse un tratamiento de servicio de cercanías o similar. Puesto que se van a ver juntas las dos proposiciones, la de Izquierda Unida da unos pasos más en la definición de qué tipo de servicios pueden plantearse y yo creo que es bueno que se vaya trabajando en esa dirección. Es decir, nosotros vamos a apoyar la proposición no de ley que plantea Izquierda Unida porque entendemos que las dos son complementarias y lo que hacen es aclarar que entre Huesca y Zaragoza puede haber una prestación mejor de servicios si se utilizan unas infraestructuras en las que se han gastado 1.200 millones de pesetas, porque no va a suponer ningún problema especial que el material rodante que hay actualmente en Aragón y que tiene Renfe pueda ser utilizado en este trayecto.

Acabo en un minuto, señor presidente. No me gustaría finalizar, puesto que estamos hablando de este servicio ferroviario e Izquierda Unida se refiere a una estación intermodal, sin plantear al Grupo Parlamentario Popular que aprovechando que todavía está en obras dicha estación intermodal, en lugar de tener tres vías electrificadas y otras tres sin electrificar, que van a dificultar mucho la prestación de servicios de ferrocarril y de atención por parte de los viajeros, no pasaría nada por gastarse 12 millones de pesetas en electrificar el conjunto de las vías de la estación porque podría utilizarse por los dos tipos de máquina, tanto la de gasoil como la eléctrica, y posibilitar así que se puedan utilizar todas las vías que hay en la estación para hacer

frente a los servicios que se demanden por parte de los ciudadanos y ciudadanas. Con ello se prestaría un mejor servicio a la propia Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Presentación Urán, en nombre de su grupo, para exponer la iniciativa.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, espero que no se me declare incapaz para poder presentar esta iniciativa puesto que aun siendo diputada por Valencia, me siento muy ligada y muy cercana a Aragón a través de Teruel. La iniciativa que presenta mi grupo parlamentario tampoco está desfasada porque tiene fecha 25 de enero y desde luego la situación se mantiene en unas condiciones parecidas; o quizás el transcurso del tiempo entre la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que se ha defendido antes, y la presentada por mi grupo parlamentario lo que ha hecho es despejar algunas incógnitas, pero no para que se sientan beneficiados los ciudadanos de Huesca sino para que se acentúe más si cabe su temor a que no mejoren sus comunicaciones con Zaragoza.

Señorías, está próxima a entrar en servicio, como se ha comentado, la electrificación y se están acabando las obras que se han efectuado para la renovación de las vías en el tramo Tardienta-Huesca. Pero después de acabar esta electrificación, se comunica que se va a continuar haciendo con máquinas diésel, que no se van a utilizar máquinas eléctricas y que además no se van a reducir los horarios. Hay que tener en cuenta, señorías, que precisamente por estas circunstancias los ciudadanos de Huesca, cuando se trasladan a Teruel, utilizan el vehículo particular o el autobús, con el consiguiente aumento de la peligrosidad existente en las carreteras y con el coste económico que supone para los ciudadanos trasladarse en vehículo particular por el aumento del precio de los carburantes.

Señorías, si realmente estamos todos convencidos —como así parece ser— de que hay que potenciar el uso del ferrocarril, creo que este sería uno de los exponentes más claros para que se viera la voluntad política de la Administración central y se dieran unos buenos servicios. Y aquí no cabe el decir que no hay demanda por parte de la ciudadanía —es cierto—, pero no la hay porque le sale caro y además tardan muchísimo tiempo, a consecuencia de que, primero, las vías no estaban en condiciones para otro tipo de trenes que no fueran los diésel y ahora, cuando se van a poner en funcionamiento, porque parece ser que Renfe no está interesada, dada la escasa incidencia que tiene en estos momentos, en utilizar otro tipo de material mucho más moderno que le permita conseguir unas mejores velocidades y que los precios se pudieran mantener asequibles para la ciudadanía en su conjunto. Es más, parece ser que una vez que el Ministerio de Fomento saca a licitación el proyecto para adaptarlo a velocidad alta, puede suponer el

desmantelamiento de la inversión que ya está instalada en estos momentos y dilapidar un coste económico que, según parece, no es lo que más interesa de cara a los Presupuestos Generales del Estado.

Señorías, vamos más allá de la iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, porque hay un estudio hecho por una organización que está defendiendo el que se mantenga la reapertura del ferrocarril y se presten mejores servicios, hay un estudio que con las infraestructuras que hay en estos momentos, una vez acabada la electrificación de la línea, con la maquinaria de la que dispone Renfe en la misma zona, no sería necesario hacer inversiones, sino utilizar esa infraestructura de trenes eléctricos y adecuarlos a unos servicios que pudieran dar cobertura a las necesidades de la ciudadanía y mejorar los tiempos de viaje. Esa es la proposición no de ley que presentamos. Queremos ir más allá también porque una vez que entren en funcionamiento los trenes de alta velocidad, bajo nuestro punto de vista sería necesario mantener que el ancho no fuera solo y exclusivamente internacional, sino de ancho ibérico, por aquello de poder rentabilizar más las infraestructuras y que los servicios de mercancías pudieran circular por la red. De eso, señorías, se desprende también uno de los puntos de nuestra iniciativa. Lo que contemplamos en su conjunto es el aprovechamiento de las inversiones efectuadas, que no se dilapiden y se mejoren los servicios, para que los ciudadanos y ciudadanas de Huesca se puedan trasladar a Zaragoza por ferrocarril en un tiempo lo suficientemente breve para que les interese, a unos costos rentables para la empresa explotadora y para los ciudadanos, rebajar los índices de movilidad por carretera y mejorar así no solamente sus condiciones de vida, sino también su seguridad, porque les pondremos en menor riesgo al no tener que circular en coche o en autobús.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Moreno, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **MORENO BUSTOS**: Intentaré seguir en el mismo tono que han utilizado las personas que han participado anteriormente.

He de decir, en primer lugar, en cuanto a la iniciativa que el señor Morlán presentó ya hace algunos meses y respecto a los tramos de los que hablaba en su exposición de motivos como próximos a finalizar, que al día de hoy ya podemos hablar de que están finalizadas las obras de electrificación y cambio de vía del tramo Tardienta-Huesca. Lo cierto es que el señor Morlán conoce —entrando ya en los puntos de su proposición no de ley, en especial en el primero— que el actual servicio de carácter regional que se presta entre Zaragoza y Huesca es de cuatro trenes por sentido, realizado con trenes autopropulsados diésel y en horarios convenidos con la Diputación General de Aragón, ya que a través de lo acordado mediante el convenio de 31 de octubre

de 2000 la Diputación General de Aragón subvenciona tres de los cuatro servicios que circulan por sentido actualmente. De estos cuatro, dos son llamados pasantes por Huesca y tienen su origen y destino en Canfranc, uno más proviene de Valencia y otro es el que circunscribe su circulación al trayecto puro Zaragoza-Huesca. Por tanto, en tres de los cuatro casos la particularidad de trenes pasantes hace inviable su transformación en servicios con trenes eléctricos, ya que además de circular por el tramo recientemente electrificado lo hacen por líneas no electrificadas y su posible transformación obligaría a los viajeros a hacer un transbordo, con la consiguiente molestia y demora en el tiempo de viaje.

Ante las solicitudes que se han recibido desde diversas instancias para aumentar tanto el número de servicios regionales como el que se pasasen a realizar con material eléctrico, a finales del año pasado, hace tan sólo un par de meses, se reunieron en la ciudad de Zaragoza representantes de la Diputación General de Aragón, del Ayuntamiento de Huesca y de Renfe. En dicha reunión Renfe ofreció una alternativa, que es realizar con trenes eléctricos el único servicio actual con inicio-destino Zaragoza-Huesca y la posibilidad de establecer dos nuevos servicios entre Zaragoza y Huesca, a prestar con trenes eléctricos. Es decir, con esta propuesta el servicio de Zaragoza-Huesca quedaría constituido por seis trenes por sentido, tres con origen-destino en estas ciudades y prestados con material eléctrico y otros trenes pasantes por Zaragoza y/o Huesca y prestados con material diésel. Bien es cierto que cualquier pretensión de mejora —y ésta lo es— pasaría por un estudio de las posibilidades de financiación por la Diputación General de Aragón o por la modificación de los servicios en el contrato-programa de Renfe con el Ministerio de Fomento y a su vez basada en el convenio firmado entre la Diputación General de Aragón y Renfe, en el que se contempla una comisión de seguimiento, cuyo objetivo es analizar todas las posibles modificaciones de servicios y de trenes.

Renfe —puedo asegurarlo— está en total predisposición a estudiar las sugerencias que sobre estos servicios se tengan, pero, como así debe ser, a través de esa comisión de seguimiento y dentro del marco general del convenio.

En cuanto al segundo punto de la proposición no de ley, la consideración que pueden tener los servicios entre Huesca y Zaragoza como cercanías, he de recordarle al señor Morlán que la determinación de estas áreas se encuentra fijada por el Gobierno a través del marco del contrato-programa y toda modificación debe tener su reflejo en las correspondientes dotaciones, de forma que puedan cumplirse los objetivos económicos marcados en el mismo. En este sentido, conviene destacar que la línea Huesca-Zaragoza es una línea en estos momentos, lamentablemente, de escasa demanda y muy inferior a la que podría ser considerada como de

cercanías. En definitiva, señor presidente, por las explicaciones que he dado, suficientemente amplias y justificadas, no vamos a apoyar esta proposición.

En cuanto a la proposición que presenta Izquierda Unida, tengo que decir que la línea férrea Zaragoza-Tardienta-Huesca, a la que se refería, forma parte del corredor noroeste de la alta velocidad, después de la modificación de los planteamientos iniciales previstos tras la presentación, por parte del presidente del Gobierno, del Plan de infraestructuras 2000-2007.

En estos momentos, entre Zaragoza y Tardienta se mantiene la línea actual en ancho ibérico y se está construyendo una nueva línea paralela a la anterior en ancho internacional, de manera que pueda mantenerse el tráfico de mercancías en ancho ibérico en la línea Zaragoza-Barcelona por Lleida. A su vez, entre Tardienta y Huesca también se cambia el ancho ibérico a ancho internacional.

Ya el ministro de Fomento, en su comparecencia del día 15 de junio del año pasado en este mismo Congreso de los Diputados, tras hacer mención a la decisión francesa de reapertura del paso ferroviario de Canfranc, comunicada en la cumbre de Santander del 23 de mayo de 2000, señalaba: En mi opinión, los tres escenarios de actuación contemplados ante la decisión francesa han quedado superados y desde aquí les anuncio el claro propósito del Ministerio de Fomento de encargar inmediatamente la redacción de los estudios técnicos que contemplen todo el trayecto completo desde Zaragoza-Tardienta-Huesca-Canfranc en ancho internacional, coexistiendo este ancho y el ibérico en el tramo entre Zaragoza y Tardienta, lo que supone una inversión adicional no contemplada en el estudio inicial hasta un total de 60.000 millones de pesetas.

Como consecuencia de lo dicho por el ministro, se ha hecho necesario introducir nuevas modificaciones en este trayecto, de manera que, por una parte, se dé la necesaria continuidad a través de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona, y, por otra parte, se mantenga el actual flujo de mercancías desde Zaragoza hasta Barcelona. Por tanto, señorías, en estos momentos estimamos que los servicios actuales cubren la demanda existente y que su modificación deberá plantearse una vez realizadas las actuaciones ya previstas en este trayecto y realizada la conexión con la nueva línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza.

En resumen, señor presidente, y con esto acabo, estimamos que no procede aceptar esta proposición no de ley, por lo que la votaremos en contra. Nada más.

— **PARA QUE LA LÍNEA FÉRREA QUE CIRCULA ENTRE LOS MUNICIPIOS DE MOLLET DEL VALLÈS Y EL PAPIOL SEA HABILITADA PARA EL TRANSPORTE DE VIAJEROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000095)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate, pasamos a la quinta proposición no de ley en el nuevo orden del día. Proposición presentada por el Grupo Parlamentario Socialista para que la línea férrea que circula entre los municipios de Mollet de Vallès y El Papiol sea habilitada para el transporte de viajeros.

El señor Oliart tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **OLIART I PONS**: Señor presidente, señorías, va otra de trenes. En esta ocasión lo que pedimos es la implantación de una línea férrea de pasajeros, de cercanías, en una zona de gran desarrollo industrial y humano y que es una zona natural de expansión de la gran conurbación de Barcelona. Se trata de una vieja demanda y que parece ser que por parte de Renfe y del Gobierno hay la voluntad de llevarla a cabo, pero que no se acaba de concretar. Y lo que vamos a pedir hoy es precisamente esa concreción.

En esa zona, para que SS.SS. que me están escuchando lo conozcan, se congregan 16 municipios, tiene una población de 525.000 habitantes, están localizados 200.000 puestos de trabajo y, además, es un área de gran concentración industrial y empresarial de alto contenido tecnológico. También está allí localizada la Universidad Autónoma y el Parque Tecnológico del Vallès. Además, como he dicho antes, es un área de desarrollo de Barcelona, en muchísima expansión.

Una característica muy importante de esa zona, que indudablemente es la que apoya muchísimo la petición que estamos haciendo, es que el 30 por ciento de sus habitantes trabajan en municipio distinto de donde habitan, lo que naturalmente ocasiona una gran movilidad. Estas dificultades de comunicación se agravan porque transversalmente no existe otro medio de comunicación que la llamada B-30, sobre la que diré, para las personas que conocen aquella área que, es el cinturón de circunvalación de Barcelona que une las autopistas que vienen de Madrid, Zaragoza, Bilbao y Valencia con la autopista que va hacia Francia, y circunvalan la ciudad de Barcelona. Por tanto, es un área que soporta muchísimo tránsito porque obliga a todos sus ciudadanos y habitantes a trasladarse en automóvil, lo que indudablemente les ocasiona gravísimos perjuicios de tiempo y de dinero.

Tampoco existe transporte público alguno y, por tanto, repito, el único medio de transporte es el coche. Por consiguiente, la implantación de una línea ferroviaria es la solución idónea. Y mucho más cuando ya existe un corredor ferroviario que es de doble vía y además electrificado, que en estos momentos está infrautilizado. Es decir, solamente circulan por ese corredor trenes de mercancías que no han de entrar en Barcelona, que la circundan y se van en dirección a otros puntos geográficos. Solicitamos, única y exclusivamente, que se habilite ese corredor para una línea de cercanías, para una línea de pasajeros. Esa línea uniría tres comar-

cas muy importante, el Bajo Llobregat, el Vallès oriental y el Vallès occidental y, además, enlazaría con otras dos líneas de cercanías, que —ésas sí— entran en Barcelona y con una línea de los ferrocarriles catalanes de la Generalitat. Tendría una característica muy importante, la de que esa línea de cercanías que estamos pidiendo no atravesaría la ciudad de Barcelona, con lo cual no se congestionarían unas estaciones y unas áreas que en estos momentos están soportando ya un tráfico muy intenso.

Existe una demanda generalizada en esa zona por parte de todas las instituciones, de las fuerzas políticas —todas las que tienen implantación en Cataluña están solicitando la implantación de esa línea—, naturalmente de todo el mundo empresarial y —¿cómo no?— de todos los ciudadanos, sobre todo de aquellos que han de soportar el desplazamiento por ella. He de decir que hace años que Renfe ha anunciado su voluntad de implantar esa línea, pero continuamente nos está diciendo que está en fase de estudio y, como he dicho antes, esto no se acaba de concretar. Ha habido respuestas parlamentarias en el mismo sentido, por parte del Gobierno, dadas a este diputado, en aquel momento en su calidad de senador, en las que también se respondía que se estaba analizando la cuestión de manera muy favorable, pero que estaba en estudio y que se estaban elaborando informes. Creemos que ya ha pasado muchísimo tiempo, me estoy refiriendo a esas preguntas del año 1998, que desde entonces se ha tenido tiempo suficiente para elaborar esos informes y lo que es necesario ahora es poner manos a la obra. ¿Por qué digo esto, señor presidente? Lo digo porque actualmente en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 existe una partida presupuestaria de 75 millones de pesetas, cantidad que se consignó posteriormente gracias a una enmienda del Grupo Parlamentario Catalán, lo que quiere decir que en un principio parecía que el Gobierno tampoco se iba a acordar en esta ocasión de dicha línea. Sin embargo, por otra parte circulan rumores inquietantes, de los que muchos medios de comunicación de Cataluña se han hecho eco, de que se está condicionando la implantación de esa línea de pasajeros al paso del AVE, lo cual indudablemente podría retrasar esa cuestión cuatro años más. Esto naturalmente es inaceptable e insostenible y lo que nosotros queremos, como es lógico, es una solución concreta, una decisión del Gobierno, en un sentido o en otro, pero que se sepa y que no haya más ambigüedades.

Señor presidente, en mi afán de ser muy concreto y sintético, concluyo. Primero, creemos que ya es tiempo de una decisión; segundo, la implantación de esa línea es posible, tanto técnica como presupuestariamente. Hemos dicho ya que existe un corredor a esos efectos, por lo que no se precisaría una excesiva inversión; tercero, se satisface una demanda social, y, cuarto, se apuesta, una vez más, y creo que el Gobierno del Partido Popular está de acuerdo con todas las administracio-

nes públicas europeas, por impulsar el transporte ferroviario.

Nuestro texto no especifica, señor presidente, plazos concretos, y no lo hacemos para dar facilidades al Gobierno y al Grupo Popular para que acepten este texto tal cual está redactado. Decimos, eso sí, que se implante a la mayor brevedad posible, pero sin fijar unos términos específicos. Esperamos pues el voto favorable de todas las fuerzas políticas que están aquí presentes, toda vez que, como ya he dicho antes, todas las fuerzas políticas que tienen implantación en Cataluña se han pronunciado repetidas veces a favor de la implantación de esa línea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Señoras y señores diputados, brevemente. Vamos a apoyar esta proposición no de ley que muy acertadamente ha presentado el Grupo Socialista, que constituye un clamor en Cataluña y cuenta con la unidad de los partidos, pero voy a añadir una razón más para votar a favor.

El Gobierno catalán tiene planteada desde hace muchos años la creación de un cuarto cinturón, una autovía que cruzaría básicamente por las mismas comarcas a que aludía el señor Oliart. Esta es una situación muy controvertida en Cataluña porque afectaría a muchas zonas que están en este momento en explotación agrícola, afectaría a espacios verdes, a los únicos pulmones verdes que le quedan a las comarcas del Vallès y del Baix Llobregat, y tenemos una oportunidad para construir esta autovía; la puesta en circulación de esta línea de tren sería un servicio público, está hecha ya la vía, el impacto ambiental es cero, ya está creado y nos evitaríamos crear una nueva barrera en estas comarcas. Una nueva barrera arquitectónica y, además, una nueva barrera de cemento que afectaría, repito, a las últimas zonas de explotación agrícola que hay en las comarcas del Vallès y del Baix Llobregat. Es una razón de peso, nos ahorraríamos una inversión pública costosísima y seguramente motivaría una reducción del tráfico, en lo que sería la B-30 y la zona de Barcelona, porque hoy en día cruzar de la zona del Vallès a la zona del Baix Llobregat y la salida al mar desde el Vallès evidentemente implican o la B-30 —y por suerte ahora no tenemos peaje, hasta ahora había un peaje— o circular en transporte público también con diferentes conexiones por dentro de la ciudad de Barcelona, lo que también complica el tráfico y que no resulta sostenible, tal como argumentaba el señor Oliart.

Por estas razones, vamos a apoyar la propuesta del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Rodríguez Callao.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Señor Oliart, nos gustaría hacerle ver que el ramal Mollet-El Papiol ha sido una intranquilidad constante en el Ministerio de Fomento y, por una vez, les vamos a dar una sorpresa: va a ser habilitada una parte del ramal.

Se ha hecho lo siguiente: Renfe, siguiendo los planes previstos de la puesta en servicio del ramal Papiol-Mollet, aprovecha los trenes que actualmente finalizan su recorrido en la Universidad Autónoma, en Cerdagnola y Bellaterra, prolongándolo hasta Martorell. Así, quedan terminados los proyectos para poder rehabilitar en primer lugar la estación de Rubí y, posteriormente, la de San Cugat del Vallès, en la zona del barrio de Coll-Favà. Habrá grandes aparcamientos disuasorios en las mismas estaciones y se anunciará en breve el concurso para la adjudicación de estas obras.

Cercanías-Renfe y la autoridad del transporte metropolitano, Ferrocarril de la Generalitat de Catalunya, sacarán en el próximo mes de marzo un estudio denominado estudio de demanda e interconexión con el corredor ferroviario metropolitano El Papiol-Mollet. De esta manera se podrá conocer con más exactitud la demanda real de transporte y las conexiones más apropiadas para determinar con exactitud los servicios necesarios. En lo que nos ocupa, la puesta en servicio está prevista para el último trimestre del año 2001, una vez acabado el estudio y las obras por concurso.

A mayor abundamiento, el Ministerio de Fomento ha readaptado un estudio de la red arterial ferroviaria de Barcelona en el que se contemplan de forma conjunta las necesidades de actuación en las líneas férreas que forman dicha red, entre las que se encuentra el ramal El Papiol-Mollet. Así, en el último trimestre de 2001 tendríamos un ramal abierto desde Martorell hasta la Universidad Autónoma.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular votará en contra de la proposición de ley presentada por el Grupo Socialista.

— **RELATIVA AL ACONDICIONAMIENTO DE LA TRAVESÍA DE SANTA MARTA (SALAMANCA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000097)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en el debate de la proposición número seis, conforme al orden que pre fijamos al principio, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa al acondicionamiento de la travesía de Santa Marta, en Salamanca.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Santa Marta, como bien sabe mi colega y amigo, el diputado del Grupo Parlamentario Popular señor Fernández de Troconiz, es un importante municipio de la provincia de Salamanca, con una población superior a

10.000 personas, muy próximo a la capital, y con perspectivas de incremento muy importante de esas circunstancias de población y crecimiento urbano. Diré que prácticamente pertenece al área metropolitana de Salamanca y ello, como es lógico —y no tengo que explicárselo a SS.SS., miembros de esta Comisión—, provoca una gran intensidad de tráfico a la entrada de la ciudad, que se acentúa debido justamente a este importantísimo crecimiento urbano de la misma.

Este municipio se sitúa en la carretera nacional 501, que une Salamanca con Ávila y constituye, a su vez, la vía de conexión probablemente más importante de la ciudad de Salamanca, en este caso con Madrid. En el año 1998 se inauguró una variante de dicha población con características de autovía, lo que permitió en su momento desviar un importante flujo de tráfico que hasta ese momento transitaba por el centro de Santa Marta. Sin embargo, la travesía necesita una urgente adecuación a su nuevo papel como eje principal de comunicación del municipio de Santa Marta y también como eje de conexión con otros municipios limítrofes.

Dicho esto, nos llama la atención, disponiendo de un Gobierno tan eficaz que resuelve tan rápidamente los problemas, señor Fernández de Troconiz, que desde el día 13 de octubre de 1997 —fíjense SS.SS.—, en que el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras y por medio de su Subdirección de Conservación y Explotación, dio orden de elaborar el estudio del proyecto de acondicionamiento de esta travesía, estemos como luego diré. A resultas de esto, se decidió establecer un presupuesto aproximado de 200 millones de pesetas e incluso se decía en la orden de estudio que, si este presupuesto fuera sensiblemente superado, se notificara a la Subdirección General de Conservación justificándolo detalladamente. Pues bien, el discurrir administrativo ha sido lamentablemente tan lento, que a día de hoy, febrero de 2001, todavía no se ha licitado siquiera el proyecto cuya orden de estudio se dio el día 13 de octubre de 1997 por un importe aproximado de 200 millones de pesetas. Con posterioridad, el 7 de septiembre de 1998, el propio Ayuntamiento de Santa Marta encargó la redacción del proyecto de mejora de la travesía para, de acuerdo con un convenio que había sido firmado con el Ministerio de Fomento, se le facilitara a este último el proyecto para su ejecución con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

El objetivo básico de ese proyecto, señorías, consiste en la recuperación de la travesía Santa Marta para usos eminentemente urbanos, disminuyendo las superficies destinadas a viarios y ganándolas para disfrute personal, jardines y aparcamientos; así se cambiarían las soluciones adoptadas para absorber el tráfico una vez que se ha reducido de un modo importante debido a la apertura de la variante. Ya dije que Santa Marta es una localidad muy próxima a la ciudad de Salamanca que, debido a diversas circunstancias que he explicado,

se ha convertido en un lugar de residencia de muchos salmantinos que trabajan en la ciudad y residen en este municipio. Por ello, el mismo es un pujante núcleo de población con gran crecimiento —creo que está entre los tres o cuatro municipios de la comunidad de Castilla y León que más crecen— y con un impresionante dinamismo en el sector de la construcción.

Dicho esto, señoras y señores diputados, y además para facilitar las aficiones del señor Fernández de Troconiz —porque también me preocupo de él— cuando monta en su potente moto y evitar cualquier tipo de incidencia, debemos pedirle al Gobierno que, por favor, porque la ciudad lo necesita, dé cumplimiento a esta propuesta que humildemente traigo a su consideración. Pido al Congreso de los Diputados que inste al Gobierno a licitar con carácter inmediato el proyecto de travesía Santa Marta, cuyo presupuesto final asciende a 258 millones de pesetas, con objeto de que las obras puedan estar terminadas en el plazo de seis meses.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda del Grupo Popular, que será defendida por el señor Fernández de Troconiz.

El señor **FERNÁNDEZ DE TROCONIZ MARCOS**: ¡Ay, Caldera, poca potencia tiene mi motocicleta! Es una moto que abulta mucho, una motocicleta grande y de gran cilindrada; pero potencia, poca. Tiene un gran motor, lo que significa que su gran cilindrada sirve precisamente para mover el gran peso que sostiene; no precisamente el mío, sino el que supone la charrería.

Dicho esto, que me parece una precisión importante y suficiente, he de comenzar mi alocución recordando algo que me sucedió hace algún tiempo en una radio local en Salamanca. Me preguntaba el entrevistador qué me parecía que el señor Caldera fuese al actual portavoz del Grupo Socialista. Yo le dije: mire usted, yo, como salmantino, me siento profundamente orgulloso de que don Jesús Caldera sea portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Me parece que para Salamanca es bueno que un salmantino, y un salmantino de pro, ostente una alta representación, una gran responsabilidad en el principal grupo de la oposición. Y es bueno también para Salamanca porque esto se traduce, en que el señor Caldera presenta muchas iniciativas en relación con la acción del Estado en la provincia de Salamanca que a su vez se traduce, lógicamente, en su pronta y rápida tramitación parlamentaria como consecuencia del altísimo puesto que ocupa dentro del Grupo Parlamentario Socialista.

He de decirle y aclararle lo que sucede con el municipio de Santa Marta. Santa Marta es de los poquísimos casos en España en que se hizo antes el acondicionamiento de la travesía que la variante y después se repite el caso de que, como todos los demás municipios de España, una vez hecha la variante se vuelve a hacer la

travesía. En este caso he de decirle que el Ministerio de Fomento, antes Ministerio de Obras Públicas, va a financiar dos travesías en el municipio de Santa Marta, porque después de lo que usted ha dicho y que viene, por supuesto, reflejado en la exposición de motivos de su proposición no de ley, parecería a los señores miembros de la Comisión que en Santa Marta no hay travesía en absoluto y que pasa por medio de esta hoy día prácticamente ciudad una carretera nacional con todas sus características, lo cual no es en absoluto cierto. En Santa Marta existe una travesía ya acondicionada, acondicionamiento que comenzó en 1987 y que supuso un desembolso para el Estado en su día de 85 millones de pesetas aproximadamente; travesía que todos los que pudimos acudir a su construcción podíamos ver el diseño —y hoy se puede apreciar— y no reúne en absoluto las características necesarias suficientes. Ya en su día se dijo que no era una travesía adecuada a las necesidades del entonces casi pueblo —yo diría, y desde luego convengo absolutamente con usted, señor Caldera, ciudad— Santa Marta, y que está enmarcada —cómo me gusta que usted lo diga, proviniendo de su partido político— dentro del área metropolitana de Salamanca, que siempre yo, por lo menos particularmente, he defendido y, sin embargo, tan poco eco nunca ha tenido, con lo cual, me congratula inmensamente que por fin tenga reflejo este tipo de conceptos en el deambular y en el quehacer de todos los salmantinos y de todos los políticos salmantinos.

He de decirle que una vez concluida la variante del municipio de Santa Marta por parte del Ministerio de Obras Públicas se hizo el ofrecimiento al municipio de Santa Marta de Tormes de cesión de la travesía a cambio, lógicamente, y como suele hacer el ministro de Obras Públicas, por segunda vez en el caso de Santa Marta, de acondicionamiento de nuevo de la travesía para hacerla más urbana aún, y más que decir más urbana aún, deshacer lo que en su día se hizo mal en la travesía de Santa Marta. Con esto no quiero decir en absoluto quién gobernaba cuando se hizo la travesía de Santa Marta, tanto en el municipio de Santa Marta como en el Estado porque, no nos engañemos, los técnicos que realizan los proyectos y los munícipes que en su día dirigieron la realización de esos proyectos poco tienen que ver normalmente —y aquí también yo creo que ocurrió así— con las siglas políticas que cada cual defiende en cada momento. Por este motivo el anterior Ministerio de Obras Públicas, hoy Ministerio de Fomento, hizo esta oferta al municipio de Santa Marta que fue aceptada, por el Ayuntamiento de Santa Marta se encargó el correspondiente proyecto y he decirle a lo mejor no se lo han dicho sus correligionarios del Ayuntamiento de Santa Marta, que este proyecto no se acabó, porque sabe usted que era lógicamente un dime y direte permanente con el Ministerio de Obras Públicas, hasta 1999, y actualmente este proyecto está en fase de supervisión. A pesar de que en el Ayuntamiento

de Santa Marta, como alguien tal vez piensa, su correligionaria alcaldesa del Ayuntamiento de Santa Marta, gobierne una confederación de fuerzas anti Partido Popular —porque realmente no se puede llamar de otra forma esta coalición gobernante del Ayuntamiento de Santa Marta—, la travesía, de acuerdo con el proyecto en su día encargado, aprobado por el Ayuntamiento de Santa Marta, hoy día en fase de supervisión por el Ministerio, se hará y se realizará. Por tanto, en la confianza de que mis palabras puedan servirle a usted y al Ayuntamiento de Santa Marta para saber que efectivamente se va a licitar, se va a construir el acondicionamiento de la travesía de Santa Marta, en esta seguridad he de decirle que lógicamente, aunque no le diga que se va a empezar mañana o que el Gobierno comenzará la construcción inclusive antes de la licitación, queremos proponerle, como solución alternativa a su proposición no de ley la sustitución de su texto por el siguiente: Licitación, tan pronto las disponibilidades presupuestarias lo permitan, el proyecto de acondicionamiento de la travesía de Santa Marta de Tormes —entre paréntesis, y para conocimiento por supuesto de esta Comisión, no para nosotros dos, Salamanca— para su posterior cesión al Ayuntamiento.

Si usted está de acuerdo, señor Caldera, nosotros estaríamos encantados de apoyar esa transacción a su iniciativa y yo, como salmantino, me congratularé siempre de que usted tenga tantísimo interés, como siempre ha demostrado y ahora más todavía, por la provincia de Salamanca.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea intervenir? (**Pausa.**)

Señor Caldera, tiene usted la palabra a los exclusivos efectos de decir si acepta o no la enmienda. Le recuerdo que queda tiempo para la votación y pueden alcanzar el consenso.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Gracias al señor Fernández de Troconiz por sus parabienes, ya sabía yo que alguna crítica me caía pero vamos a olvidar aquello del año 1987, porque la reforma de la travesía ha dado un importante servicio a la comunidad de Santa Marta.

Simplemente diré que por supuesto acepto la enmienda, en su caso, e insto al señor Fernández de Troconiz, muy activo parlamentario también, como debo reconocer aquí, en defensa de los intereses de Salamanca, a que ante el Ministerio de Fomento promueva la máxima agilización posible en la adjudicación y licitación de este proyecto. Le recuerdo, don Fernando, que esta proposición no de ley estaba presentada el 6 de julio del año 2000, es decir, que he tenido que esperar ocho meses para poder debatirla en esta Comisión. Espero, y seguro que de sus buenos oficios puedo obtener esa respuesta, que la licitación y el

comienzo de las obras no hayan de esperar otros ocho meses, que se haga antes. Acepto la enmienda.

— **RELATIVA A MEJORA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN LOS TRAMOS FERROL-A CORUÑA Y FERROL-A CORUÑA-BETANZOS-LUGO-MONFORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000100)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir el séptimo punto del nuevo orden del día, en el que el Grupo Parlamentario Mixto nos presenta una proposición relativa a la mejora de los servicios ferroviarios en los tramos Ferrol-A Coruña y Ferrol-A Coruña-Betanzos-Lugo-Monforte.

Para su presentación, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Estamos hablando de una línea férrea, en concreto la de A Coruña-Ferrol, que pasa por ayuntamientos que reúnen en conjunto 500.000 habitantes en 71 kilómetros de línea de ferrocarril, con dos puertos de interés general y que no cuentan ya no con servicios de cercanías sino ni siquiera con más dos trenes en ambos sentidos al día. Los trenes normales fueron suprimidos el 21 de febrero de 1995 aduciendo falta de ocupación, pero la falta de ocupación se debía a una sistemática y calculada política de abandono de la infraestructura ferroviaria en este trayecto por parte de este medio millón de habitantes, de tal manera que era imposible que los usuarios hicieran uso de los servicios ferroviarios cuando la velocidad media era de 48 kilómetros por hora, 70 kilómetros hora y media. Este es aún hoy en día el tiempo que tardan los dos trenes que van en ambas direcciones entre Coruña y Ferrol.

Hoy en día incluso el tráfico entre las dos ciudades ha aumentado considerablemente por carretera no sólo por los servicios públicos de autobús, sino también por los coches particulares, porque el trasiego de universitarios entre ambos campus y de trabajadores de muy distintas empresas que hay en los diferentes polígonos industriales de la zona provoca colapsos de considerable dimensión, además en áreas metropolitanas que tienen accesos nefastos por carretera, especialmente en el caso de Ferrol, que no cuenta ni con rondas ni con travésías, ni siquiera con accesos ni con autovías.

Decimos esto para que se dé una visión certera y lo más aproximada posible de cuál es nuestra situación en infraestructuras. Pero es más, Renfe viene comprobando cómo la capacidad de transporte de mercancías desde el puerto de Ferrol es angosta y prácticamente limitada a pesar del succulento negocio que significa. Por eso, en el año 1998, después de mucho debate político y presión social, se firmó un convenio Xunta-Renfe conforme al cual la Administración autonómica

está invirtiendo 1.200 millones de pesetas para la infraestructura ferroviaria entre Betanzos y Ferrol, una infraestructura ferroviaria que se está prácticamente renovando pero con un modelo que sólo se ha aplicado en Galicia. Consiste en que pague la Administración autonómica y después se nos coloca material usado arrancado de Valencia: los raíles los traen de Valencia; las traviesas monoblock usadas de Valencia están sustituyendo a las podridas de madera, motivo de muchos descarrilamientos y que, lógicamente, estaban instaladas en una infraestructura de este tipo. Los puentes de hierro están siendo auscultados nada más, pero no tienen capacidad para soportar determinado tipo de tonelaje. Y para hacer una obra de este tipo, 42 kilómetros, se lleva año y medio y aún no está acabada; acabarán en mayo. Por tanto, esta proposición no de ley es muy oportuna para que en mayo, cuando acaben estas obras —que pomposamente llaman de renovación de la vía, pero que tienen estas características—, se consiga que si en este trayecto de 71 kilómetros se invierte actualmente hora y media se rebaje después a hora y diez minutos. No parece que haya voluntad del Gobierno de, por lo menos, regalarnos, gratificarnos a un área de medio millón de habitantes con unos servicios ferroviarios, aunque solamente fuera en horas punta, de una cada hora en ambos sentidos. Ni siquiera esto.

Por supuesto, las obras de control de tráfico centralizado esperarán hasta prácticamente acabar el año 2001. En el resto de la línea ferroviaria a la que nos referimos, es decir, entre Betanzos-Lugo-Monforte, se está aplicando un modelo de renovación algo mejor, por lo menos no se utiliza material usado, ya que por ella pasan trenes de largo recorrido: el único expreso Ferrol-Madrid, que tarda 12 horas y los expresos a Coruña, Barcelona o Euskadi. Son trenes de largo recorrido, que podrían cumplir también su función de intercomunicación entre estas ciudades y villas, y por unos lugares donde se pueden alcanzar velocidades bastante elevadas, ya que allí hay una meseta, similar a la del centro del Estado español, aunque con menos kilómetros, donde ya hoy los trenes, si quieren, pueden ir a 100 kilómetros por hora, a pesar de contar con una infraestructura muy deficiente.

En todo caso, nosotros queremos hacer mucho hincapié en este momento en que sería fundamental que el Estado aceptase la integración de nuevo de esta línea, cerrada desde 1995 para el contrato-programa, y en que es absurdo hacer estudios informativos para trenes de alta velocidad cuando en este momento estas líneas ni siquiera se consideran responsabilidad del Estado. No aceptar algo tan moderado como pedir que se estudie la potenciación de los servicios ferroviarios entre Ferrol y Coruña y también entre Ferrol-Coruña-Lugo-Monforte, significa simplemente mantener una política de castigo, de discriminación en infraestructuras con una comarca que es especialmente discriminada dentro de Galicia; significa seguir optando por la propaganda en

trenes de alta velocidad cuando no existe ninguna actitud constructiva de mínimos. ¿Cómo va a ser creíble que Ferrol va a ser integrable en una estructura de alta velocidad en el año 2001 con este panorama? Así, la ciudadanía tiene que seguir presionando y consiguiendo cosas, aunque sea retardatariamente. Además, quiero advertir que la petición de que se potenciase el servicio de viajeros ya fue aprobada por este Parlamento en el año 1998, a raíz de una moción que se aprobó en el Pleno en relación con el desastre del Discoverer Enterprise, que incluso dejó a Ferrol incomunicado por carretera. En estas circunstancias, no hace falta ser un gobierno muy proclive a entender muchas cosas, sino simplemente aceptar las mínimas normalidades, sobre todo cuando se habla en términos propagandísticos de cuestiones que están a años luz de lo que necesitamos y es previsible que ocurra.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Voy a ser breve, primero, porque no quiero alargarme por lo que todos sabemos respecto a esta Comisión y, segundo, porque esta proposición no de ley presentada por el Bloque es razonable y, en consecuencia, vamos a votarla positivamente, pero sí quisiera hacer unas simples matizaciones.

En primer lugar, esta proposición no de ley no debería venir aquí, al Congreso, a discutirse si hubiera una concepción de modernidad respecto al tratamiento de las nuevas infraestructuras. Esta proposición no de ley en realidad esconde algo que no debería ocurrir: estamos hablando de simple mantenimiento de lo que debería estar establecido desde siempre. Concebir que modernidad significa reducir en 20 minutos una línea tan fundamental como ésta es no conocer la realidad. Es posible que el señor Cascos comparezca próximamente y nos explique algunas cosas respecto al programa de modernización y alta velocidad de Galicia, porque todas las iniciativas parlamentarias que se planteen sobre Galicia no pueden estar alejadas de la referencia de la alta velocidad; todo lo que se proyecte en estos corredores tiene un enorme interés desde el punto de vista del corredor atlántico y de las cercanías, y a través de lanzaderas de alta velocidad y demás es como se debe concebir esto y entrar en la modernidad. Y lo mismo que ocurre en el corredor A Coruña-Ferrol, así como en el corredor Betanzos-Lugo, que, con la prolongación Monforte-Orense, potencia las relaciones regionales y en un futuro próximo la conexión con la alta velocidad, que pasaría por Orense. Es más, desde un punto de vista ecológico deberían potenciarse mucho más los trenes rápidos en este tramo. Por esta razón, y en relación con la concepción del ferrocarril, quiero decir que, aunque vamos a votar afirmativamente

esto porque es de conciencia, lo que estamos haciendo es votar el mantenimiento normal de una línea.

Tampoco debemos olvidarnos, como ha señalado el señor Rodríguez, del tratamiento de mercancías, que, partiendo de los principales puertos, permiten la potenciación del tráfico portuario.

Por estas razones, y como viene siendo norma en el Partido Socialista en relación con la modernización de las líneas de ferrocarril y demás, votaremos afirmativamente.

Me queda hacer una alusión al enorme espectáculo visual que hizo el señor Álvarez-Cascos en Santiago con la exposición maquetas virtuales y demás.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Hernández Cerviño, por su colaboración con el vertiginoso ritmo de la Comisión, al que creo que ha hecho usted referencia al inicio de su parlamento.

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

El señor **DELGADO ARCE**: El señor Rodríguez reconoce en su intervención cómo la ejecución de los acuerdos firmados por la Xunta de Galicia con Renfe a finales del año 1998 permitió la realización de importantes obras de mejora en el tramo Ferrol-Betanzos y en el tramo Betanzos-Lugo-Monforte. No obstante, me gustaría hacer algunas precisiones sobre estas obras y las inversiones realizadas.

En el tramo Ferrol-Betanzos, las obras de renovación, que hoy todavía se están ejecutando, consisten, primero, en el desguarnecido total del trayecto, previo al cambio de traviesas y carril. Al cambiar el actual carril de 45 por uno de 54, que ofrece una mayor resistencia a los esfuerzos y a las cargas de las traviesas, es posible aumentar las circulaciones y el número de mercancías transportadas, lo cual evidencia cómo estas obras tienen una relación directa con una voluntad política de potenciar el ferrocarril.

Se está realizando la protección de las estaciones para una mayor seguridad de los usuarios de este modo de transporte y de la población en general, teniendo en cuenta lo densamente poblada que está esta zona. Se están instalando medidas de seguridad como el CTC, como el tren tierra, como fibra óptica, como clavamientos, como telemandos.

En relación con la fecha de terminación de las obras, diré que no es, como dice la proposición, en octubre de 2000, sino que contractualmente estas obras rematarán en marzo del año 2001, puesto que el inicio fue el 11 de enero de 2000 y el plazo de ejecución es de 13 meses. Esperemos que las inclemencias del tiempo no hagan demorar en más de un par de meses la fecha prevista.

Se ejecutó un nuevo apeadero en Miño, que viene a prestar un importante servicio a esta población, sobre todo en la época estival. Y hay que recordar, porque es obvio, que el 29 de noviembre de 2000 el Boletín Ofi-

cial del Estado publicó el concurso para redactar un estudio informativo del proyecto de línea de alta velocidad A Coruña-Ferrol, con un presupuesto de licitación de 100 millones de pesetas.

En el tramo Betanzos-Lugo-Monforte, que luego se puede ampliar hasta Ourense, se están realizando obras que, como es evidente, harán competitivo el modo de transporte ferroviario con el actual sistema de transporte por carretera y hay que recordar también que el 15 de diciembre de 2000 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el concurso para redactar un estudio informativo de la nueva línea de alta velocidad Ourense-Monforte-Lugo, con un presupuesto de licitación de 160 millones de pesetas. Quiero mencionar también que en el tramo Caraval-Monforte se inician en este mes en el que estamos —ya están adjudicadas obras por 958 millones de pesetas— obras de mejora y de renovación de vía.

Es pertinente recordar que no estamos hablando de conjeturas, ni de ideas, ni de buenas intenciones. Con fecha 20 de diciembre de 2000, hay un documento firmado por el máximo responsable del Ministerio de Fomento, señor Álvarez-Cascos, el presidente de la Xunta de Galicia y el presidente de Renfe. Se trata de un convenio de colaboración que, refundiendo los anteriores, se centra en la modernización de la red ferroviaria gallega, que comprende actuaciones para que el ferrocarril desempeñe un papel eficaz como modo de transporte de viajeros, en las debidas condiciones de seguridad, velocidad, capacidad y confort, de modo que sea realmente una alternativa competitiva frente a otros modos de transporte, y que contempla también como objetivo prioritario la potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril, favoreciendo el transporte intermodal, los tráficos de mercancías peligrosas y la conexión ferroviaria puertos, aeropuertos y parques industriales. El clausulado de este documento público, exigible por lo tanto por los administrados y por las administraciones que lo firman, establece claramente que entre los objetivos a actuar está el itinerario Ourense-Monforte-Lugo-Betanzos-A Coruña-Ferrol. Por tanto, la voluntad inequívoca, plasmada en documentos, es de actuar sobre esta importantísima línea y atender debidamente a esta trascendental comarca social y económica de Galicia, prestándole unas infraestructuras ferroviarias dignas de los tiempos que estamos viviendo. Si a esto añadimos las actuaciones que en materia viaria de infraestructuras por carretera se están ejecutando, tanto en materia de carreteras convencionales, como de carreteras de alta velocidad, autovías y vías de alta capacidad, nos encontramos ante un espacio que va a contar por primera vez con una dotación de infraestructuras como se merece. Por todo ello, una proposición no de ley que insta al Gobierno a que adopte un conjunto de actuaciones que ya está ejecutando y que están plasmadas y comprometidas nos parece extemporánea y absolutamente innecesaria. Es por ello

por lo que en esta ocasión, apoyando, como no puede ser menos, todas las dotaciones ferroviarias en esa importantísima zona de Galicia, no vamos a votar favorablemente.

- **SOBRE LA EJECUCIÓN MATERIAL DE LA CIRCUNVALACIÓN OESTE DE JEREZ (CÁDIZ). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000358)**
- **SOBRE LA EJECUCIÓN MATERIAL DE LA CIRCUNVALACIÓN OESTE DE JEREZ (CÁDIZ). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000359)**
- **SOBRE ELABORACIÓN DE PROYECTO Y ADJUDICACIÓN Y EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE LA CIRCUNVALACIÓN OESTE DE JEREZ DE LA FRONTERA (CÁDIZ). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000360)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de la proposición número 7, pasamos a la que ocupa el número 8, que —como dije al principio a SS.SS.—, por traslado, comprende el debate acumulado de las proposiciones números 15, 16 y 17, que son, en el mismo orden, sobre la ejecución material de la circunvalación oeste de Jerez (Cádiz), del Grupo Parlamentario Mixto; sobre la ejecución material de la circunvalación oeste de Jerez (Cádiz), del Grupo Parlamentario Socialista, y sobre la elaboración de proyecto y adjudicación y ejecución de las obras de la circunvalación oeste de Jerez de la Frontera (Cádiz), del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para defender la proposición, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NÚÑEZ CASTAIN**: Nos hallamos ante un trazado de circunvalación en la ciudad de Jerez que se encuentra ahora mismo en una situación muy conflictiva, no sólo desde el punto de vista de la densidad del tráfico, desde el punto de vista de la inadecuación del estado actual de la carretera, sino también desde el punto de vista de la seguridad, con la existencia de varios puntos negros en ella. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)**

Nos encontramos ante un proyecto que está, como casi todos los proyectos de carreteras de los que estamos hablando hoy, y casi siempre, en esta Comisión, incluido en los tomos de previsiones del Plan director de infraestructuras de este país. Tuvo el apellido Borrell, y estuvo incluido en los tomos de Borrell; tuvo el apellido Arias-Salgado, y estuvo incluido en los tomos de Arias Salgado, y tiene el apellido Álvarez-

Cascos, y está incluido en los tomos de Álvarez-Cascos. Estamos ante una obra que ha sido incluida en los tomos de estos tres últimos ministros y que tiene el carácter de absoluta urgencia. Absoluta urgencia por una doble razón: porque es una obra dinamizadora del empleo en una zona de desempleo importantísima, como la ciudad de Jerez y la provincia de Cádiz, y porque es una obra que afecta a los grandes acontecimientos que va a haber en la ciudad de Jerez, grandes acontecimientos como el mundial ecuestre, que será en el 2002, o las expectativas de los suelos colindantes con la ronda oeste, donde se emplazarán seguramente el parque temático del motor y otro tipo de instalaciones importantes para la ciudad.

Hablando de plazos, la propuesta andalucista se refiere a dos cuestiones: a máxima brevedad en la iniciación de la ejecución material, no de los trámites para la construcción de esta carretera, y al menor tiempo para ejecutar la obra. Es una obra que debería estar a punto, que debería estar funcionando cuando se produzcan estos grandes acontecimientos. Por tanto, la proposición tiene esta doble intención: que con la máxima urgencia se inicien las obras, y que éstas se terminen en el mínimo plazo. Como digo, se trata de obras importantísimas para la generación de empleo. Espero—dado que ha sido iniciativa de varios grupos parlamentarios— que entre todos seamos capaces de impulsar este objetivo y que pasemos del dicho, que son estos tres tomos del plan Borrell, plan Arias-Salgado y plan Álvarez-Cascos, al hecho, que son las máquinas, el movimiento de tierras y la ejecución de esta carretera tan importante para la ciudad de Jerez.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): La siguiente proposición no de ley, sobre el mismo asunto, ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señorías, supone para mí una gran satisfacción defender hoy una obra de infraestructuras que los jerezanos llevamos demandando desde hace ya algunos años. La obra en cuestión se refiere a la circunvalación oeste de Jerez, más conocida como ronda oeste, que es el término que voy a utilizar en mi exposición. Esta obra es de máxima necesidad, no sólo para la ciudad de Jerez, sino para toda la provincia, ya que por ella tienen que pasar todos los vehículos que entran a Cádiz desde el norte, y como mi provincia está al sur del sur, se pueden imaginar que son casi todos. Actualmente este paso se hace por una carretera que circunvala Jerez por el oeste, y que es un tramo de la N-IV. Este tramo sufre muchas retenciones, no sólo en los meses estivales, por la afluencia de vehículos que se trasladan a las playas, sino todos los días, en franjas horarias cada vez más amplias. Además, en esos pocos kilómetros existen varios puntos negros de

tráfico, por lo que se hace necesario mejorar esta infraestructura para reducir al mínimo los accidentes que se producen en ella. Es cierto que el aspecto físico de la carretera de circunvalación es tercermundista, presentando un estado lamentable, con un asfalto muy deteriorado y con unos boquetes que constituyen un verdadero peligro, sobre todo para los vehículos de dos ruedas. Todo esto es lo que lleva a mi partido a pedir que de una vez por todas se construya la ronda oeste. Pero desde el Gobierno central existe una gran despreocupación por la ronda. No han tenido la más mínima voluntad política para empezarla y han quedado actuaciones pendientes del año 2000, que corresponden a la redacción del proyecto, que debe estar finalizado a mediados de abril. Aún no se han hecho las expropiaciones, aunque sí está realizado el estudio de impacto ambiental, pero lo que es más preocupante es que el Ministerio de Fomento conteste a esta diputada, el pasado 13 de diciembre, que, dada la situación actual de esta obra, no se puede concretar una fecha para la finalización de la misma.

Hace casi un año se formó una plataforma en la ciudad, la plataforma 2002, que está compuesta por sindicatos, asociaciones vecinales, partidos políticos y otros colectivos de la ciudad, cuyo objetivo es reclamar a las distintas administraciones las infraestructuras necesarias para la ciudad y que éstas estén concluidas en el 2002. Pues bien, la obra prioritaria para esta plataforma es precisamente la ronda oeste. Asimismo, en la plataforma provincial por las infraestructuras se piden 26 obras de infraestructuras para la provincia. Esta obra está también entre las más prioritarias. Pero no sólo es una obra que pidan los ciudadanos de esta ciudad, sino que según una encuesta realizada en el mes de mayo pasado y que recoge la prensa local, los turistas reclaman en Jerez más vigilancia y mejores carreteras y hacen mención a las retenciones que sufre la circunvalación.

Los presupuestos generales del año 2001 desengañaron a los jerezanos por la poca cantidad presupuestada; además, ésta se destina únicamente a seguir pagando el proyecto, y no hay ni una peseta para construir un centímetro de carretera. Cuando este tema se expuso en la plataforma, la dirigente local del Partido Popular aseguró que, aunque esta obra no estaba presupuestada, se empezaría en poco tiempo, ya que tenían pensado hacerlo por vía de urgencia. Así que hemos tomado la palabra a esta persona y presentamos esta proposición no de ley, a la que además le hemos añadido una enmienda. ¿Por qué introducimos esa enmienda? Primero, quiero dejar claro que la ronda oeste es necesaria ante todo para los ciudadanos, para la ciudad y para la provincia, pero en el mes de septiembre de 2002 se celebran en Jerez los juegos ecuestres mundiales, y hasta el jerezano ministro Miguel Arias dijo a la prensa—y así está recogido— que la ronda oeste estaría finalizada en septiembre de 2001, ya que es una obra que

se puede hacer en año y medio, y así dice el titular: «Arias: la ronda oeste es una realidad, no es papel mojado; y sigue diciendo Arias: la circunvalación jerezana estará terminada en septiembre de 2002. Por tanto, señorías del Partido Popular, tenéis tan sólo quince días para iniciar las obras y que se cumplan las previsiones del ministro Miguel Arias y no dejar mal así a vuestro ministro, que sería lo que le faltase en estos momentos.

Jerez tiene, además, proyectos de futuro, como es el Speed Festival, la ciudad del transporte o el mundial ecuestre, etcétera que ya he citado, lo que supondría un beneficioso efecto multiplicador que traería sin duda grandes beneficios económicos para esta ciudad, que cuenta actualmente con uno de los índices de paro más altos de España. Por eso hemos estimado oportuno presentar esta enmienda, en la que se pide al Gobierno que se comprometa a iniciar la obra de forma inmediata, antes de tres meses. Si hay voluntad por parte del Gobierno, se puede hacer, y espero que los pasillos que ayer don Aurelio Romero hizo con el señor Álvarez-Cascos sirvan para que en su exposición nos apoye en la enmienda presentada, pero también nos contentamos si, en vez de tres meses, nos dice que las obras empiezan mañana.

Me voy a referir ahora a la enmienda presentada por el Partido Popular. El Partido Popular ha presentado una enmienda que nosotros vamos a rechazar por el siguiente motivo. Ya sabemos que la circunvalación oeste se tiene que hacer, lo que pedimos es que se fije ya una fecha por una serie de compromisos que se han adquirido por dirigentes del Partido Popular, pero en la buena voluntad del Partido Socialista estaríamos dispuestos incluso a hacer una transaccional y ampliar ese plazo, en vez de tres, a seis meses.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Planteada así la cuestión, yo creo que de aquí a la votación habrá tiempo, si les parece a SS.SS., con independencia de la intervención que hagan ahora los portavoces, para tratar el asunto.

Ahora corresponde la defensa de la siguiente proposición no de ley, que se debate conjuntamente con las dos anteriores, que es de Izquierda Unida. Para su presentación y defensa, tiene la palabra su portavoz la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: De manera muy breve, puesto que los dos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han dado una buena explicación del motivo por el que se ha presentado esta iniciativa. Simplemente quiero incidir en dos de las cuestiones que se plantean. No solamente es un problema de tráfico, sino que al mismo tiempo la circunvalación que existe en estos momentos tiene puntos negros en los que se producen accidentes de tráfico, con lo cual cada vez, si cabe, es más urgente, más necesario, no solamente para desbloquear los atascos de tráfico,

para permitir que el flujo sea mucho más rápido, sino también para preservar las vidas humanas, que se agilicen los trámites y se lleve a cabo la adjudicación de las obras de la circunvalación oeste de Jerez.

Señorías, estamos, como de costumbre, ante obras que tienen compromisos adquiridos y que se van dilutando en el tiempo, y sería necesario que desde esta Cámara, de una manera constructiva —que no pensamos ni queremos que sea destructiva—, se inste al Gobierno a que vaya con más rapidez y que esa rapidez venga a beneficiar a todos los ciudadanos que se ven afectados por esta circunvalación y, además, a todos aquellos que desde la propia provincia utilizan esta vía de comunicación.

Mi grupo parlamentario sí fija una fecha en su iniciativa, y tampoco es una fecha para mañana. Nuestro grupo parlamentario, a tenor además de la fecha que tiene la propia iniciativa, planteaba al Gobierno que se iniciaran antes de junio de 2001, es decir, estamos diciéndoles ahora mismo, en estas fechas, que lo empiecen en el mes de junio, casi con seis meses. Señorías, yo creo que estamos siendo lo suficientemente responsables como para no decir que se hagan mañana, que sabemos que no se pueden hacer, pero sí dar un tiempo prudencial al Gobierno para que agilice todos los trámites que todavía queden pendientes, los termine y ponga en marcha antes del mes de junio la ejecución de las obras, unas obras que parece ser que todo el mundo coincide en que son necesarias y urgentes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): A las iniciativas del Grupo Mixto y del Grupo Socialista se han presentado sendas enmiendas por parte del Grupo Popular. Para la defensa de las mismas y la fijación de su posición sobre las iniciativas, tiene la palabra su portavoz el señor Romero Girón.

El señor **ROMERO GIRÓN**: Intervengo, en nombre del Grupo Parlamentario Popular para defender nuestras enmiendas y al mismo tiempo fijar la posición del grupo en estas tres iniciativas. En primer lugar y como premisa, y para que no haya lugar a dudas, he de manifestar que desde el Grupo Popular consideramos esta obra necesaria para lograr una circulación fluida en el término de Jerez y para las comunicaciones hacia la bahía, y la mejor prueba de que consideramos su necesidad es el estado actual del proyecto de esta obra.

Antes de fijar la posición del grupo, he de manifestar que, a nuestro entender —y lo digo con el debido respeto—, parece ser que hay una confusión en la exposición de motivos de los tres grupos, es decir, confunden lo que es el estado actual de la carretera N-IV, la llamada circunvalación de Jerez, con lo que será el futuro trazado de la ronda oeste, cosas que no tienen nada que ver una con otra. Igualmente en la exposición de motivos viene a condicionarse el éxito de determinados acontecimientos que van a celebrarse en Jerez con la

ejecución de esta obra, y ello supone desconocer la realidad.

En efecto, en el año 2002 se van a celebrar en Jerez los juegos ecuestres mundiales. Por cierto, tengo que manifestar que el Gobierno del Partido Popular ha aportado para los mismos más de 2.000 millones de pesetas, que era el presupuesto total inicial previsto por el comité organizador de estos juegos. Tengo que decirle que la obra de la ronda oeste estaba prevista con anterioridad a que Jerez fuera designada sede de estos Juegos, pero además vincular la celebración de los mismos a estas obra es sencillamente no decir la verdad. Como saben los señores ponentes, los juegos ecuestres mundiales van a celebrarse en dos instalaciones, las instalaciones deportivas de Chapín y los terrenos militares de las fincas llamadas Picos y Garrapino, y los accesos a estas instalaciones en ningún caso son por la que será la ronda oeste.

Por otro lado, el también enunciado proyecto Speed Festival —mi inglés no es muy bueno, que digamos— es un proyecto municipal en ciernes, ni siquiera hay colocado un ladrillo y, por tanto, vincular su éxito a la construcción de esta carretera es igualmente desvirtuar la realidad.

Hace unos días escuchaba unas manifestaciones del alcalde de Jerez, el señor Pacheco, y decía que había ensañamiento y maldad del Gobierno del Partido Popular contra Jerez. Pues bien, al señor Pacheco y a los grupos que le apoyan —por cierto, señor Núñez, el señor Pacheco ya no está en su partido, al parecer, ya no es del Partido Andalucista— les puedo decir que eso es igualmente faltar a la realidad. Son numerosas las actuaciones llevadas a cabo durante los últimos años por el Gobierno del Partido Popular en la ciudad de Jerez, y permítanme que a título de ejemplo les diga algunas de ellas: conexión de la N-IV con la autopista, plan ferroviario, ciudad del transporte, estación de mercancías, duplicación de la N-IV hasta el aeropuerto, estación de Renfe en el aeropuerto, obra en el aeropuerto por más de 5.000 millones, prolongación de la avenida Alcalde Álvaro Domecq, desdoble ferrocarril Jerez-Cádiz, escuelas taller Santa Teresa 1 y Santa Teresa 2, escuela taller Montifarti, plan pilotos mayores de 40 años, plan choque de empleo, canal principal del Guadalquivir, mejora en Mercajerez, modernización red secundaria del Guadalquivir, congelación impuestos desde el año 1996, ayudas a la promoción del brandy, convenio campus universitario, aportación a los juegos ecuestres, etcétera. Por tanto, el compromiso del Gobierno del Partido Popular con Jerez es indudable y manifiesto. Les reto, eso sí políticamente, para que me digan qué municipio de la provincia de Cádiz, y yo diría que de Andalucía, ha tenido tal número de actuaciones. Y especialmente al Partido Socialista le pido que haga un examen de conciencia y compare lo realizado por el Gobierno socialista en 13 años en el muni-

cipio de Jerez con lo realizado por el Gobierno del Partido Popular en tan sólo cuatro años y medio.

La ronda oeste surge como consecuencia de un convenio firmado entre el Ayuntamiento, la Junta de Andalucía y el Gobierno socialista en el año 1994. Qué curioso que ni en los presupuestos de 1994, ni en los de 1995, ni en los redactados por el Gobierno socialista en 1996 había ni una sola peseta para estos proyectos. Pero es que, no sólo no había una sola peseta, sino que cuando llega el Gobierno del Partido Popular al Ministerio de Fomento no hay ni un solo papel de este proyecto. Eso sí, existe el documento de intenciones firmado por el señor Borrell y alguna célebre diputada socialista decía que la provincia de Cádiz estaba para tirar cohetes. Pues esos cohetes no se tiraron porque no redactaron ni un solo documento.

Para poder empezar esta obra, el Gobierno del Partido Popular tuvo que hacer todos los trámites administrativos necesarios: Redactar el anteproyecto que sufrió alegaciones, el estudio de impacto medioambiental aprobado el 30 de diciembre de 1998, la licitación del proyecto y la adjudicación del mismo a la empresa Puertos y Autopistas S.A., que tiene de plazo hasta el día 11 de abril del año 2001 para su redacción. Quiere decir que el Gobierno está cumpliendo todos los trámites legales para poder iniciar esta obra. Lo que no puede hacer el Gobierno es iniciar una obra sin que se hayan cumplido todos y cada uno de estos trámites. Por eso hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley del Partido Andalucista y a la inicial del Grupo Parlamentario Socialista que se ha autoenmendado, y a la que ahora me referiré. Estamos dispuestos a aceptar esa iniciativa, añadiendo una sola frase, que es cumplir todos los trámites administrativos que están previstos en la ley. No aceptar esta enmienda supondría que no se persigue el fin que todos deseamos y el que desean todos los jerezanos, que es que esta obra se inicie lo antes posible. Lo contrario sería intentar obtener titulares de periódicos, con lo que puede que se obtenga una rentabilidad política, pero no la rentabilidad que debemos seguir para la ciudad de Jerez.

Efectivamente, el Grupo Parlamentario Socialista ha autoenmendado su propia iniciativa y ahora pretende que las obras comiencen en el plazo de tres meses a partir de la aprobación de esta iniciativa. Es decir, que comiencen antes del 14 de mayo de este año, sabiendo que los redactores del proyecto tienen hasta el 12 de abril para presentar el proyecto. Pretenden que en tan sólo 28 días, una vez entregado el proyecto, se revise por los servicios técnicos, se licite la obra, se publique en el BOE y en el boletín de las comunidades europeas, porque por la cuantía tiene que publicarse, que se adjudique y que se inicie la obra. Es pedirle al Gobierno una cosa que no puede cumplir, que parece que es lo que se está persiguiendo. Es decir, se pretende salir mañana en los titulares de los periódicos diciendo que el Gobierno del Partido Popular no cumple con Jerez.

Eso no es lo que nosotros perseguimos, sino que esta obra se inicie lo antes posible. De ahí nuestra enmienda. El Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida ha sido un poco más generoso. Lo pone hasta junio de 2001. Es decir, en lugar de 28 días, 42. También imposible de cumplir.

Termino señor presidente. Hemos presentado una enmienda a la del Grupo Andalucista, no al nuevo texto del Grupo Parlamentario Socialista, que espero sea aceptada y votada por unanimidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Turno de fijación de posición a los grupos que no han intervenido. ¿Algún grupo desea hacer uso de la palabra? **(Pausa.)**

Lo que corresponde ahora es que el señor Nuñez, del Grupo Parlamentario Mixto, nos exprese si acepta o no la enmienda presentada por el Partido Popular.

El señor **NUÑEZ CASTAIN**: Para manifestar la aceptación de la enmienda del Grupo Popular, recordando que en ella se ponen dos plazos: El de inicio que, como ha dicho el portavoz del Grupo Popular, debe ser a la máxima brevedad, y el de ejecución material de la obra, que también debe ser en el menor tiempo posible. Entendiendo el espíritu, que es este mismo plazo, y que entre la entrega del proyecto y la propia adjudicación no puede precisarse ahora mismo la fecha, se acepta la enmienda, y espero pueda ser aceptada la urgencia por todos los grupos presentes en la Comisión. Cuando se habla de plazos, lo hecho hasta ahora cumple los trámites, pero no que esos trámites se hayan ejecutado en el menor tiempo posible, que es lo que estamos tratando ahora mismo: aceleración del tiempo de adjudicación y aceleración del tiempo de ejecución.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): No le he interrumpido por entender que S.S. estaba intentando explicar exactamente lo que quiere decir la enmienda, pero le ruego que no reabra el debate a la hora de plantear la aceptación o no.

Señora Sánchez, usted ya expresó una enmienda *in voce* que modificaba la propuesta del Grupo Popular. No sé si después de oír al portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha variado su posición. Exprese simplemente si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: No la aceptamos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Terminado el debate, votaremos las tres propuestas en su momento. No obstante, quiero expresar a SS.SS. que de aquí a que se vote, si los portavoces tienen a bien intentar un consenso, hay tiempo para ello. Si no expresan nada nuevo a la Mesa, las votaremos por separado.

— **SOBRE INTRODUCCIÓN DE LAS MEJORAS Y SOLUCIONES ACORDADAS POR LOS GRUPOS MUNICIPALES EN LAS OBRAS DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA ENTRE MADRID Y BARCELONA, A SU PASO POR LLEIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000188)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la proposición no de ley que figura en el orden del día primitivo con el número 7 y que ahora es el 9, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, sobre introducción de las mejoras y soluciones acordadas por los grupos municipales en las obras de la línea de alta velocidad ferroviaria entre Madrid y Barcelona, a su paso por Lleida.

Tiene la palabra el señor Puigcercós para su defensa.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Señoras diputadas, señores diputados, esta proposición no de ley nace de la voluntad unánime del pleno del ayuntamiento de Lleida. El 30 de junio del año 2000, fue consensuada y aprobada una moción por todos los grupos, es decir, por el Partido Socialista, por Convergencia i Unió, por el Partido Popular, por Esquerra Republicana de Catalunya y por Iniciativa per Catalunya, donde se pedía más atención y sensibilidad al Ministerio de Fomento y al GIF en el paso por la ciudad de Lleida por la capital del Segre, en este caso del proyecto del tren de alta velocidad entre Barcelona y en este caso Madrid. Es más, el pleno municipal pedía también diálogo con los responsables del Gobierno y de Gestión de Infraestructuras. No es una petición nueva; ya en 1988, cuando se empezó a plantear el proyecto por el Gobierno español, los responsables técnicos del Ayuntamiento de Lleida manifestaron al Ministerio en cuestión la necesidad de aprovechar esta gran obra para reordenar la trama urbana de Lleida.

Últimamente, en enero, el pleno municipal ratificó la moción, que aprobó con una serie de modificaciones en el trazado, y constató la falta de diálogo del Ministerio. ¿Qué pide, pues, el pleno municipal de Lleida, con el apoyo de todos los sindicatos de la comarca, de la patronal, de las asociaciones de vecinos y de las entidades culturales y ambientalistas? Pues piden tres cosas elementales. En primer lugar, diálogo y consenso con el Ministerio, con el Gobierno y con Gestión de Infraestructuras. El pleno y los diferentes grupos no tienen una postura cerrada ni bloqueada en esta cuestión, pero el Ministerio y el GIF tienen que ponerse al teléfono. Así de sencillo. Además, no es correcto amenazar al ayuntamiento, como se ha hecho, cuestionando incluso otras inversiones previstas en la ciudad, que nada tienen que ver con ese trazado. Tengo que decir al señor Llorens, que supongo que dará la réplica por el Grupo

Popular, que el ayuntamiento tiene una posición abierta, de diálogo, pero el diálogo tiene que ser bilateral y, repito, tienen que ponerse al teléfono responsables del Ministerio y de Gestión de Infraestructuras. Además, si el ayuntamiento ha recurrido las obras o ha conseguido por la vía judicial ralentizar o frenar determinadas inversiones o proyectos, ha sido sencillamente por una decisión de legítima defensa.

Por otro lado, hay que conseguir una articulación correcta y armónica entre la ciudad y la infraestructura ferroviaria. El tren de alta velocidad es vital y necesario, pero también lo son las condiciones óptimas de su articulación urbanística, porque creemos nosotros que el tren de alta velocidad tiene una función social. Creemos que es así y convendremos todos y estaremos de acuerdo en que el tren de alta velocidad no es sólo un tren bala que pase por el centro de Lleida, que no puede ser sólo un mero proyecto económico, un mero proyecto de competitividad, sino que tiene también una función social para la mayoría de la ciudadanía. Y si este tren crea división, crea barreras arquitectónicas, crea malestar y crea condiciones no sostenibles por la ciudadanía de Lleida, esto será puro desarrollismo y no será precisamente un tren al servicio de los ciudadanos.

Entendemos también que no se puede admitir de ninguna de las formas un muro en medio de una ciudad, que divida barrios, dificulte la libre circulación y reduzca las zonas agrícolas, que, como ustedes saben, tienen una función de equilibrio en una ciudad y en su trama urbana. ¿Qué pedimos, pues? Pedimos, de entrada, la reconstrucción del puente de la calle Joc de la Bola-camí de Vallcalent, además de la construcción del paso lateral del camino de Vallcalent nord; el replanteamiento correcto de la pasarela de tres metros de anchura de Ciutat Jardí; el cubrimiento de un tramo de la entrada del túnel ferroviario bajo la rotonda de Doctor Fleming; la continuación del túnel ferroviario hasta la calle de Comtes d'Urgell; la articulación de las propuestas de reforma de la estación de Renfe para adaptarla a la alta velocidad, de acuerdo con el plan director y el plan especial, de responsabilidad de Renfe y del ayuntamiento, que considera necesario trasladar los trenes de mercancías fuera de la estación; definir la situación final de la estación de Vilanoveta, en coordinación con los otros organismos competentes en el transporte ferroviario y con la posibilidad de crear un museo o centro del ferrocarril; estudiar el soterramiento de la línea en el tramo entre la Bordeta y Magraners, que mejoraría las obras actuales y, en todo caso, requeriría las siguientes actuaciones, y no nos digan en este punto que no es posible el soterramiento, porque técnicamente está clarísimo: reconstrucción también, en esta línea, que comportaría el soterramiento, del puente del carrer Palauet, no limitándose sólo a reforzarlo; la construcción de un puente de unión de los barrios de la Bordeta y Magraners en la calle Pla d'Urgell, así como la construcción de un triple paso por debajo de la vía en este

mismo sector y por idénticos motivos. Finalmente, en este primer punto, tratamiento medioambiental y paisajístico de la franja de 100 metros a ambos lados del trazado ferroviario entre los dos barrios, para integrarlos en el sistema de espacios libres y reducir el impacto ambiental.

En el segundo punto proponemos dar los pasos necesarios para la construcción en viaducto horizontal del *by-pass* entre la carretera N-II, el paso del río Segre por la carretera N-230, con la intención de disminuir las afectaciones a las propiedades agrícolas y a las actividades allí existentes y también para impedir que se forme una barrera urbanística, como decíamos anteriormente, para el futuro crecimiento de la zona. Además, un trazado de viaducto horizontal permite que en un futuro se construya una estación, requisito básico en las comunicaciones ferroviarias de Lleida con Europa.

Había un tercer punto —decíamos que había tres puntos fundamentales—, que es finalmente que se realicen las gestiones necesarias y los proyectos complementarios a las propuestas anteriores y que se redacten los proyectos de tratamiento ambiental del entorno de la línea, que configuren una buena integración ambiental, visual, es decir, paisajística y protección acústica de vibraciones para la población. Esto sería obvio; creo que todos podemos estar de acuerdo, pero queremos hacer una especial mención al tramo de los barrios de la Bordeta y Magraners y, en este caso también, del sector de paso del río Segre en Rufe-Gardeny.

Recapitemos. Básicamente pedimos tres puntos: en primer lugar, diálogo con el Gobierno, con el Ministerio y con Gestión de Infraestructuras. En segundo lugar, que haya por parte del Ministerio y de Gestión de Infraestructuras, quien ejecuta las obras, una clara concepción social del tren, pues la calidad de vida de los ciudadanos de Lleida puede quedar gravemente afectada, y no es sólo un problema de compatibilidad ferroviaria. En tercer lugar, pedíamos medidas de integración y protección ambiental y una especial atención a los barrios de la Bordeta y Magraners y al paso del río Segre a Rufe-Gardeny. Y el remate final es que la inversión necesaria para estas propuestas no significa un gran esfuerzo para el Ministerio, pero sí puede condicionar muy negativamente el futuro de Lleida y de sus ciudadanos. La reflexión es muy clara: el tren de alta velocidad es necesario, pero no puede ser contemplado sólo como un esquema de competitividad económica, sino que tiene que ayudar también a la articulación urbana, a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y, sobre todo, a que no se creen fronteras que dividan Lleida, que no condicione su crecimiento urbanístico y que no cree barrios de primera y barrios de segunda, así como que no quede descolgada del progreso de sus ciudadanos, porque el progreso individual de los ciudadanos es, seguramente, la mejor baza para el progreso colectivo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): No se han presentado enmiendas a esta iniciativa. Por tanto, ¿grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Estamos debatiendo la proposición no de ley presentada por el señor Puigcercós, que básicamente recoge, aunque no textualmente, la moción que el Ayuntamiento de Lleida ha aprobado, con los votos de todos los grupos, incluso los de la oposición, que serían los de Convergència i Unió, creo que también los de Esquerra Republicana y los del Grupo Popular. El Partido Popular está en la oposición, se pone de acuerdo con los que están en el Gobierno —el Partido Socialista y el Partido de Iniciativa per Catalunya-Els Verds—, y presentan una moción el 30 de junio, y de ella viene lo que hoy estamos debatiendo aquí.

El señor Puigcercós ha expuesto muy bien la historia en la exposición de motivos, y yo quiero hacer algún comentario. Dice que las demandas del ayuntamiento, lejos de ser nuevas, se remontan al año 1988, y yo creo que aquí el señor Puigcercós ha sido quizá algo exagerado, porque el 9 de noviembre de 1988 fue cuando se publicó el decreto en que se creaba el AVE y también se daba prioridad al tren de alta velocidad de Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera, pero poco tiempo después, si no en 1988, en 1989, ya se estaba trabajando en el entonces Ministerio de Obras Públicas en esta cuestión. En estos momentos estamos discutiendo algo que ha llegado a crear una inquietud ciudadana en Lleida que es digna de estudio porque durante mucho tiempo, con cierto gobierno, no hubo posibilidad de que se atendiesen estas inquietudes, y ahora, desde que se crea el GIF —Gestor de Infraestructuras Ferroviarias— tampoco se ha logrado. Llevamos años para la mejora del trazado o de las obras que requiere el tren de alta velocidad a su paso por Lleida. Incluso, el Ayuntamiento de Lleida, hace poco, aprobó unas alegaciones que curiosamente su entrada formal no figura en el momento procesalmente oportuno.

Por otra parte, el GIF, desde mi punto de vista, debe mejorar muy mucho. Desde su creación, sus relaciones institucionales con ayuntamientos y demás entidades merecen una nota negativa. No puede ser que por donde pase el tren de alta velocidad se creen conflictos con reclamaciones razonadas por una serie de plataformas con componentes políticos.

Nuestro grupo va a pedir votación separada de los tres epígrafes que contiene la proposición no de ley. Creemos que en estos momentos algo se ha avanzado gracias a la actividad de las fuerzas vivas de Lleida. Sabemos que ya se está trabajando sobre determinadas medidas que se piden dentro de lo que la proposición no de ley recoge de la moción inicial; se está trabajando en el puente de Vallcalent, se está trabajando en la

posibilidad de la pasarela de la Ciutat Jardí, etcétera. Por lo tanto, no quisiéramos en este momento impedir su camino. Así, pues, nuestra posición respecto a este punto será de abstención. Los técnicos municipales, que en su día prepararon las alegaciones, pero que curiosamente no se cursaron, declaran públicamente en estos momentos que ya empieza a haber un buen diálogo con el GIF.

En el punto 2 vamos a votar favorablemente. La construcción de un gran terraplén para el tren de alta velocidad divide completamente sectores, barrios o zonas de posible expansión urbanística de la ciudad de Lleida. Creemos que hay que corregir el proyecto inicial —en otros lugares se hacen grandes viaductos—, su coste no es demasiado elevado y ante la gran inversión que supone esta obra no se puede permitir que el tramo del *by-pass* de la ciudad de Lleida obligue a que ésta quede hipotecada de por vida. Por tanto, consideramos que hay que apoyar la realización del tramo del *by-pass* a través de un viaducto.

El tercer punto viene obligado. El cumplimiento de la declaración de impacto ambiental cumple con lo que se pide en este punto. Creemos que la proposición no de ley que ha presentado el señor Puigcercós fue oportuna en su momento, es decir, unos días después de la moción debatida en el ayuntamiento, pero hoy en día quizás lo es más, ya que la discusión de este asunto está en carne viva en la ciudad de Lleida.

Nuestra posición es de apoyo a lo que la ciudadanía demanda, puesto que estamos al servicio de los ciudadanos y, por lo tanto, con nuestra votación queremos dejar bien marcada la realidad de que Lleida necesita ser atendida en sus demandas. Entendemos que algunas físicamente no lo podrán ser, pero hay que tener en cuenta que no ha habido manera de que los responsables de la ciudad y el GIF tuvieran un diálogo positivo. La culpa siempre se dice que es del otro, pero lo que hay que lograr es que tanto el GIF como el Ayuntamiento de Lleida y sus instituciones tengan un diálogo correcto para solventar la situación actual.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): De su intervención se deduce que van a votar de distinta manera los puntos de la proposición no de ley. Quiero recordar a los señores portavoces que cuando se anuncie la votación de una determinada iniciativa, si el deseo es que se vote separadamente, a fin de evitar confusiones, comuníquenlo a la Mesa.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra la señora Cunillera i Mestres.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Estamos hoy en esta Comisión debatiendo una moción derivada de una moción presentada y aprobada por unanimidad de todos los grupos representados en el Ayuntamiento de Lleida. Anuncio que nuestro grupo va a votar afirmativamente, sin entrar en el contenido de la misma,

por lo que subyace en esa proposición no de ley de intencionalidad y de impulso a la negociación y a la realización de las obras.

Mi compañero de escaño por Lleida el señor Llorens, igual que yo, sabe lo duro, lo irreal y lo irracional que es discutir de trazados en ámbitos políticos. De trazados y de obras han de discutir los técnicos. Nosotros venimos aquí a discutir de la necesidad de que las obras se realicen, se efectúen con el diálogo de todas las instituciones implicadas y, por supuesto, que respondan a las necesidades de los ciudadanos que viven en esos territorios.

Desgraciadamente, nosotros representamos un territorio que ha vivido en el pasado discusiones de trazado que han llevado a situaciones muy indeseadas. Le voy a decir al representante de Convergència i Unió, sin entrar en ninguna polémica, por supuesto, que me sorprende mucho que venga él justamente a hablar de trazados del AVE cuando la hemeroteca de Lleida, en concreto, la que yo uso más habitualmente, podría demostrar quiénes eran los que hacían alguna burla, entre comillas, de por dónde debía pasar el AVE; unos eran más partidarios de Valencia que de Lleida y eso, por suerte, está para desmentirnos o para ratificarnos en nuestras afirmaciones.

Nosotros habíamos presentado una proposición no de ley —que por nuestra culpa no ha llegado a la Mesa— que consta de dos puntos. Es muy sencilla y muy encarada a lo que en este momento les estoy diciendo. Nosotros creemos que hay que dar cumplimiento, que hay que dar salida a lo que la moción del 30 de junio de 2000 había aprobado en el Ayuntamiento de Lleida. Es verdad que en febrero de 2001 hemos tenido otra, con la ausencia del Partido Popular. Pero esas mociones recogen las demandas básicas que había que trasladar al GIF, al ministro de Fomento y a la Generalitat de Cataluña, que también tiene algo que decir en este tema. Por tanto, al no haberse atendido esas peticiones unánimes, insisto, de todos los grupos representados en la ciudad de Lleida es por lo que se han producido situaciones no deseadas, quiero creer, por ninguna de las partes. Por eso nuestra proposición no de ley contiene un segundo punto, que en su día debatiremos si hace al caso. Requiere, porque compete a esta instancia, instar al Gobierno de España que atienda al diálogo, tenga una actitud en un sentido o en otro. En otras instancias, habrá que requerir a otros para que también tengan la actitud de diálogo necesaria para dar salida al conflicto creado en este momento.

Ante esta iniciativa, créanlo, no estoy en una disposición de iniciar ninguna carrera ni adjudicarme ninguna medalla que no me corresponda. Creo sinceramente que debemos abordar este tema justamente en los términos en que la discusión está planteada. La llegada de la línea de alta velocidad a Lleida —los que vivimos allí lo sabemos perfectamente— es un punto de inflexión lo suficientemente importante como para que lo

abordemos con seriedad. El impacto es tan importante para Lleida que, perteneciendo al partido político que sea, estando más o menos próximos a la primera autoridad municipal que representa a la ciudad de Lleida en estos ámbitos, deberíamos de estar, si no en la mejor disposición, que es necesario, colaborando para que quien tenga que tenerla la tenga. La llegada del AVE a Lleida hay que contemplarla inexcusablemente desde dos puntos de vista. El primero, que el impacto económico y de desarrollo que va a suponer la llegada de la alta velocidad a nuestras tierras debería de hacernos ser conscientes de la importancia que eso tiene. En ese sentido, querría decir al Partido Popular, tan aficionado a los hechos históricos —cada semana, su hecho histórico—, que esto tiene una magnitud que, aunque me resisto a llamarla histórica porque me parece demasiado trascendente, tiene una trascendencia tan importante que debería hacernos recapacitar en ese sentido. El que la línea férrea atravesase la ciudad de Lleida nunca debe constituirse en una barrera y no se constituirá en una barrera si ese trazado —insisto, no hablo de trazados, hablo de decisiones sobre el trazado— está en consonancia con el plan urbanístico de la ciudad de Lleida. De otra manera no podría ser. La moción de junio de 2000 del Ayuntamiento de Lleida dice que se respeten estos condicionantes, no otra cosa. En segundo lugar, también digo al Partido Popular que, si somos todos conscientes de la trascendencia que esto tiene, también deberíamos ser consecuentes y aprovechar esos años, pocos o muchos, los que el Gobierno tiene comprometidos, en que Lleida va a ser cabecera de AVE para estar pensando ya en qué hacemos con el ferrocarril convencional de nuestras tierras, de qué manera vamos a crear una infraestructura de líneas férreas que potencie esa cabecera de AVE en Lleida. Si dedicáramos nuestro esfuerzo, si dedicáramos lo mejor de nosotros a diseñar esa proyección de futuro, a lo mejor hasta daría la razón al señor Llorens —esto no se ha dado casi nunca— respecto a que estaríamos realmente ante el hecho de una proyección, si no histórica, trascendente. Por tanto, hago un llamamiento a la sensatez y a la serenidad de todos para abordar esos temas con el rigor y la seriedad necesarios.

Si ahora miráramos las carpetas que lleva cada uno de nosotros sobre estos temas, sólo veríamos recortes de periódicos, lo cual no es muy sensato ni me parece que sea el mejor ámbito de discusión. No puede ser que este tema se esté dirimiendo en el ámbito de los periódicos. Además, nos estamos enterando obviando los ámbitos de pura representación que tiene el Gobierno en la ciudad de Lleida. Echo de menos al representante de la Administración del Estado en Lleida haciendo lo que tiene que hacer, representar al Estado en Lleida. Creo que los que hayan elevado el diapasón de sus críticas deben bajarlo. En los periódicos nos hemos retrotraído a ámbitos y tiempos que yo creía que habíamos superado. Seguramente, si las cosas hubieran ido de

otra manera, no habrían hecho falta las plataformas, pero simplemente por el hecho de que haya una plataforma, eso no debe ser criticable ni despreciable porque una plataforma no es despreciable en sí misma; plataforma fue la Asamblea de Cataluña que permitió que Cataluña tuviera los ámbitos de democracia, de libertad y de competencias autonómicas que tiene en este momento. Es verdad que seguramente me voy a una plataforma de amplia representación, pero no puede desmerecer un tema por sí mismo. No se puede llamar súbditos del señor alcalde a la gente que estuvo en esa manifestación, eso no se puede hacer. Como diría el actual presidente de la Generalitat, eso ya no toca, eso ya no va de esto, esto está en otra cosa. He dicho al principio, y quiero acabar con ello, que no volvamos a esos tiempos, por favor; no hablemos de expresiones que —he tenido ocasión de comentarlo en privado— no son ya de este momento. Pongamos cada uno de nosotros lo mejor de nosotros mismos para desatascar esta operación. Por supuesto, nosotros vamos a insistir en nuestra proposición no de ley porque, como diputados que somos del Congreso, tenemos los mecanismos y diría que incluso la obligación en este momento de recabar del Gobierno, en concreto del ministro de Fomento, que haya diálogo, que haya negociación, porque ahí están las declaraciones unánimes, la segunda con una mayoría lo suficientemente cualificada como para que esto sea atendido.

Yo nunca he sido denostadora de las mayorías absolutas, los que me conocen de hace tiempo lo saben, sólo critico la utilización mala, abusiva o de cualquier otro tipo que se pueda hacer de la mayoría absoluta. La mayoría absoluta es muy buena cuando se tiene porque permite hacer cosas. Si la mayoría absoluta sirve para hacer unas cosas aquí, hay que respetar también la mayoría absoluta que el Ayuntamiento de Lleida ejerce con toda la legitimidad que le han dado los votos de los ciudadanos de Lleida. Por eso vamos a apoyar la proposición no de ley que presenta en ese sentido Esquerra Republicana, del Grupo Mixto. No vamos a entrar en el debate de los trazados porque no nos compete a nosotros el seguimiento de las obras, no somos nosotros quienes debemos decir si una pasarela tiene que ir por un lado o por otro porque nos equivocaremos, y en Lleida nos hemos equivocado demasiado en esos temas y demasiado gravemente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Tengo que empezar mi intervención diciendo que es una desgracia que el alcalde socialista de Lleida no fuera una alcaldesa socialista, la señora Cunillera, porque el sentido de su intervención es tan razonable que uno no puede menos que sentirse de acuerdo con ella, con una pequeña

corrección: en el Ayuntamiento de Lleida no hay mayoría absoluta socialista, pues Izquierda Unida la completa.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Perdone que le corrija, hay mayoría absoluta.

El señor **LLORENS TORRES**: Luego tendremos ocasión de discutirlo.

Quisiera hacer una aclaración previa sobre el proyecto que nos ocupa. Tengo la sensación de que todos los grupos políticos que han intervenido están llegando tarde a la alta velocidad, absolutamente tarde, porque el proyecto del AVE Madrid-Lleida-Barcelona estuvo sometido a la información pública, como todas las obras de interés general y como no podía ser de otra manera. En el proyecto de información pública, todos los grupos políticos representados en el ayuntamiento, éstos que se están despertando ahora, pudieron presentar alegaciones, no de esas alegaciones de las que se habla en la iniciativa que presenta Esquerra Republicana de Catalunya, que son alegaciones del año 1998, sino en tiempo y forma, cuando se pueden presentar alegaciones a un proyecto de información pública. Entonces no se presentó ni una alegación al proyecto de información pública.

Tengo que hacer otra aclaración. La alta velocidad tiene una finalidad esencial, la de acercar las ciudades. Cuando gobernaba el Partido Socialista dio prioridad, legítimamente, al tramo Madrid-Sevilla. Ya es discutible que fuera el tramo prioritario para unirnos a Europa, pero el caso es que en aquella época no se suscitaba toda esta serie de reacciones que se están suscitando ahora respecto a unas mejoras urbanísticas del tren de alta velocidad a su paso por las ciudades. En estos momentos corresponde al Gobierno del Partido Popular proyectar y llevar a cabo el tren de alta velocidad. Como es una obra muy importante, y lo más importante es que en el año 2002 va a permitir situar a Lleida a una hora y media de Madrid y, en el año 2004, a Barcelona a media hora de Lleida, todos los grupos municipales, aunque fuera tarde, consensuaron una moción, a la que se ha hecho referencia por todos los grupos políticos. En esa moción participaron todos los grupos políticos y fue posible consensuarla porque finalmente el texto original que decía «que se realicen todas las mejoras propuestas» se cambió por «que se estudie la posibilidad de las mejoras propuestas por el Ayuntamiento de Lleida». Es más, se encargó a los servicios municipales que estudiaran una de ellas, el soterramiento en el tramo Bordeta-Magraners, que es una de las cosas que se piden. Aunque se han ido incorporando a las iniciativas que piden todos los grupos del Ayuntamiento de Lleida, básicamente se han dicho tres cosas. Lo primero que se ha denunciado es que la línea de alta velocidad dividía a su paso por Lleida la ciudad. Eso es absolutamente falso porque la ciudad está divi-

dida por la línea férrea actual y el AVE que llega a Lleida circula paralelamente en toda su longitud a la línea férrea actual. Hay un *by-pass* antes de su llegada a Lleida para todos aquellos trenes que no paran allí, no como sibilina, malévola y falsamente han deslizado algunos grupos diciendo que el *by-pass* se hacía para que los trenes no pararan en Lleida; no, se hace para los trenes que no paran en Lleida. Es absolutamente temerario, como se ha dicho antes, plantear la segunda de las exigencias prioritarias: establecer una estación en un *by-pass*, es decir, en un paso que se hace para los trenes que no paran y que circulan a 300 por hora. Precisamente todas las experiencias en ese sentido —y hay algunas, por ejemplo en Lyon—, han desaconsejado esa medida y este verano hemos podido comprobar los terribles efectos de un tren que pasa a alta velocidad y no para en la estación de Tarragona, el Euromed, cuando una señora se lanzó a la vía y por efecto rebote hubo cinco o seis heridos graves entre las personas que estaban en el andén. Es decir, hoy en día no se puede pedir en serio que se construya una estación en un *by-pass* que se hace para los trenes que no paran.

División de la ciudad. Ya hemos dicho que la línea de alta velocidad no cambiará lo que hay ahora, pero a partir de la estación en el centro de Lleida —que además es la que prefieren los usuarios porque una de las ventajas de la alta velocidad es que te permite trasladarte de centro a centro de ciudad— hay dos barrios que ya están divididos por la línea férrea actual y que quedarán más divididos por la línea de alta velocidad. Se pide el soterramiento —que es una expresión catalana que quiere decir el enterramiento— de la línea de alta velocidad, no es posible; lo hemos dicho por activa y por pasiva. Hay una brigada municipal estudiando ese tema desde que se aprobó la moción que aún no ha hecho públicas las conclusiones, a pesar de que se las ha pedido el Grupo Parlamentario Popular ¿Saben por qué no es posible hacer esto, señorías? Porque después de la estación hay un río y, por tanto... **(El señor Puigcercós hace signos negativos.)** El señor Puigcercós dice que no pero es que habla de oídas. Una de las cosas por las que me he sentido más próximo a mi compañera de escaño socialista por Lleida es porque es la única que ha hablado desde la representación de su escaño y conoce la realidad. Después de la estación de Lleida está el río Segre y la línea de alta velocidad tiene que cruzar el río Segre. Como a continuación de este río están los barrios de Bordeta y Magraners y la línea de terreno es prácticamente la misma que la de la cota del talud del río, para enterrar en Bordeta y Magraners el AVE tendríamos que forzar la pendiente de rasante hasta un punto que sobrepasaría ampliamente los límites máximos admitidos en la alta velocidad, que se sitúan en el tres por mil. Para que S.S. lo entienda, tres por mil quiere decir que cada mil metros se bajan tres y que se necesitarían cinco kilómetros para bajar quince metros, que es lo que se necesita para que se entierre

el AVE. No hable usted de oídas. No me extraña que luego Esquerra Republicana tenga que hablar en Madrid como representación delegada, porque con esta falta de rigor en las propuestas que se presentan seguirán ustedes como representación delegada durante muchísimo tiempo.

Falta de diálogo. ¿Saben ustedes cuándo empecé yo a intervenir en el AVE? Cuando diversas asociaciones de vecinos, entre ellas la de Rufeá —y la cito porque si no están de acuerdo los afectados lo pueden negar en los medios de información— se dirigieron a mí como diputado del Congreso para ver si podía conseguir una información que el alcalde de Lleida les había negado. Cuando fui a Bordeta y Magraners invitado por el señor Bea —usted dice ahora que yo no quiero a Lleida— me dijo que no se había acercado ningún grupo político y que el alcalde de Lleida no le recibía. Por eso me tomé la molestia, junto con nuestro grupo municipal, de ver qué es lo que se pedía y acompañarles luego al GIF para que me explicaran algo que yo no intento trasladarles a S.S. ahora, sino que vengo diciendo desde hace tantísimo tiempo y que la ciudadanía de Lleida ya entiende, señor Sedó, lo de la carne viva: cuatrocientos mal contados fueron a una manifestación que se ha calentado durante un mes y medio, a pesar de que desde los medios se decía que Lleida iba a reaccionar a la agresión que suponía la alta velocidad. Lleida es una ciudad agradecida y sabe que la alta velocidad que está llevando el Gobierno del Partido Popular significa progreso y la obra más importante, como usted muy bien ha dicho, para este siglo. Lo que pasa es que cuando gobernaban los socialistas —y usted muchas veces habla de eso— atendiendo a criterios diversos, por ejemplo el de la vertebración territorial, se decidió que era prioritario el tramo Madrid-Sevilla. En cambio este Gobierno ha decidido otra prioridad.

Diálogo. Dice que no tenemos que hablar de los periódicos. Claro que sí. Uno de ellos dice: Fomento ya proyecta las mejoras del AVE que reclama la Paeria. ¿Esto quien lo ha dicho? ¿El señor Llorens? ¿Lo ha dicho el periódico? No. Esto lo ha dicho el arquitecto municipal, el señor Llop. Este periódico es de ayer (no sé si el señor Puigcercós recibe la prensa de Lleida) y en él se dice que el GIF proyecta los puentes de Vallcalent y de Prat de la Riba y toda la serie de mejoras de las que ustedes están hablando. No sé si finalmente todas ellas se van a realizar o no, porque la finalidad de la alta velocidad no es compensar a las ciudades que une (si no que se lo pregunten a los señores Rodríguez Ibarra y Bono que dicen que pase la alta velocidad por donde quiera), la finalidad de la alta velocidad es acercar las ciudades y, luego, si se pueden hacer algunas mejoras de las que se están solicitando con la participación de todas las administraciones a través de los correspondientes convenios, como se ha hecho siempre, como hacían ustedes cuando llevaron el AVE a Sevilla, se podrán llevar a cabo en la pasarela de Ciur

dad Jardín, se podrá llevar a cabo el puente de Vallca-lent, la prolongación de Prat de la Riba por encima de la línea del AVE, que permitirá integrar el barrio de Pardiñas, a cuya comunidad de vecinos se dirigió el otro día el arquitecto municipal señor Llop, muy amigo del señor Siurana, diciendo que el AVE asegura el empleo y el progreso en Pardiñas y que es una magnífica obra. Quiero decir con todo esto...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Llorens, por favor, intente abreviar y acabe.

El señor **LLORENS TORRES**: El diálogo no se ha interrumpido, los técnicos han seguido hablando y quien ha cerrado las puertas del diálogo es el alcalde de Lleida, que es el único de España que en un insólito *decretazo* ha ordenado la suspensión de las obras. Menos mal que no puede. Ahora dice que una de las causas de ese decreto es porque no le recibe el ministro de Fomento. El ministro de Fomento ha recibido al alcalde socialista señor Clos y al alcalde de Cervera y los alcaldes antiAVE han firmado todos. No sé qué procedimientos utiliza el señor Siurana para que le reciba el señor Álvarez-Cascos, pero desde luego me parece que no son los más adecuados. Por tanto los técnicos siguen hablando.

La estación en el *by-pass* es imposible; el soterramiento en Bordeta y Magraners también es imposible y sobre el resto de las propuestas les voy a comentar exactamente cuál es la posición del Ministerio. Las actuaciones de mejora que tienen un carácter fundamentalmente urbanístico deben realizarse mediante acuerdos entre el Ministerio de Fomento y las administraciones con competencias en materia urbanística, es decir, comunidad autónoma y ayuntamiento. Por cierto, sobre el cruce de Prat de la Riba hay un convenio firmado entre el Ayuntamiento y la Generalitat que no sé si seguirá valiendo o habrá de incorporarse en el Ministerio de Fomento. Esto es lo que hay.

No puedo estar más de acuerdo con las últimas palabras de la señora Cunillera. Si fuéramos capaces de ponernos de acuerdo todos en lo positivo y de hacer fuerza común para empujar la participación del Ministerio de Fomento en estas mejoras urbanísticas que no son la finalidad de la alta velocidad, creo que seríamos mucho más eficaces. Y quiero decir otra cosa. Sobre el *by-pass* de Rufeá ya se está haciendo un proyecto alternativo. Yo no sé cuál será la decisión final. Cuesta mucho más que el terraplén el proyecto del viaducto de Rufeá. En ese tema hace un año y medio que estoy trabajando y a ninguno de ustedes le he oído decir nada desde entonces, y eso que está en los medios, en la información pública.

— **ACERCA DE LA SINIESTRALIDAD MARÍ-TIMA. PRESENTADA POR EL GRUPO PAR-**

LAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000204)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, nos quedan seis iniciativas. Íbamos muy bien de tiempo pero se ha ido estropeando en el transcurso del debate. Son seis iniciativas que si fuéramos capaces de resolver cada una en veinte minutos serían dos horas, es decir, estaríamos terminando el debate en torno a las tres y luego habría que votar. Quiero recordarles que a las cuatro se reanuda la sesión plenaria. ¿Con esto qué quiero decir? Rogarles que sean más breves por que si no me veré obligado a acortar los tiempos. Yo creo que es bueno para la comisión y para todos que terminemos el orden del día.

La siguiente proposición no de ley es la que figuraba con el número ocho antiguo y el actual número diez, que es del Grupo Parlamentario Socialista, acerca de la siniestralidad marítima. Para su defensa tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Sobre esta proposición no de ley, acerca de la siniestralidad marítima que se produce en las aguas jurisdiccionales españolas y en sus entornos más inmediatos, queremos hacer una serie de reflexiones y unas propuestas que previsiblemente serán rechazadas por la mayoría de esta Cámara, pero la realidad de los datos que voy a aportar es absolutamente incontrovertible y normalmente la razón no viene acompañada de actitudes dogmáticas y sectarias, sino que siempre es fruto del diálogo, de la reflexión, de la metodología, del rigor y de la seriedad con la que se afronta el análisis de los temas de interés social que afectan a todos los ciudadanos españoles.

España es un país ribereño con 28 puertos de interés general, con un tráfico impresionante de barcos que zarpan y se dirigen a nuestros puertos, con transporte de mercancías peligrosas y con un litoral que se ve permanentemente asediado por los riesgos derivados de densidades de tráfico importantes. Nosotros queremos hacer hincapié en que la siniestralidad marítima, con su variada casuística y con las gravísimas consecuencias de ella derivada, constituye uno de los aspectos que escapan con demasiada frecuencia al debate en el seno de la opinión pública. Repasando los datos que facilitó el Gobierno y referidos al año 1999 —los datos del año 2000 aún no han sido publicados—, constatamos que en los mares territoriales españoles en los que el Estado —insisto— tiene responsabilidad directa se produjeron al menos 2.565 emergencias, en las que han actuado los dispositivos del Ministerio de Fomento coordinados por las capitanías marítimas, por los centros de salvamento marítimo y por la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Suponemos que, como siempre, este número es incompleto y que se habrán producido otras emergencias en las que habrán intervenido instalaciones, dependencias y medios de otros departa-

mentos o administraciones, pero lamentablemente no existe en España una estadística global que incorpore el conjunto total, y con esos datos nos manejamos. Nosotros queremos poner de manifiesto que además de esas 2.565 emergencias que en el año 1999 se produjeron y fueron atendidas por el Ministerio de Fomento, se produjeron otras emergencias que fueron atendidas, por ejemplo, por Cruz Roja. La Cruz Roja ha publicado estadísticas de salvamentos en playas que no se incorporan a las de Fomento. Distintas comunidades autónomas como, por ejemplo, Galicia o Cataluña también han ejercido responsabilidades que no se han agregado a los datos estadísticos que he leído del Ministerio de Fomento, porque ejecutan sus competencias en salvamento en aguas de las comunidades respectivas —la gallega o la catalana— y tampoco consolidan sus datos —insisto— en el Ministerio de Fomento. El Ministerio de Defensa, a través de la Armada, ha realizado determinadas actuaciones de salvamento que tampoco se agregan a los datos anteriores. Las flotas del Servicio de Vigilancia Aduanera, que dependen del Ministerio de Economía, tampoco se añaden a los datos anteriores y de la Guardia Civil del Mar, que depende del Ministerio del Interior —reitero machaconamente—, tampoco los datos de las actuaciones que han llevado a cabo se agregan a los que ha dado la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. Así podríamos seguir mencionando del orden de una docena de dependencias de la Administración general del Estado, no solamente de administraciones autonómicas sino de corporaciones locales y en algunos casos, como en los archipiélagos balear y canario, dependientes de los consejos insulares o de instituciones insulares o vinculadas a las propias comunidades.

Con todo ello, señorías, quiero poner de manifiesto que estamos hablando de un tema que no es en absoluto baladí, superficial, irrelevante. En esas emergencias que acabo de mencionar, sólo en las del Ministerio de Fomento se vieron involucradas 5.562 personas, de las cuales 200 perdieron su vida como consecuencia de los accidentes marítimos. Asimismo, se cifra en unos 2.449 el número de buques que precisaron de asistencia en emergencia, resultando en consecuencia una media de ocho actuaciones diarias. Pero además de los accidentes existen otros datos significativos. En nuestros puertos durante el año 1999 entraron 123.400 buques que transportaron 307 millones de toneladas de mercancías y 17.400.000 pasajeros en cifras redondas. Por nuestras costas, los centros de control de los dispositivos de tráfico marítimo controlaron 136.245 buques —menuda cifra—, gran número de los cuales sólo transitaban de paso, puesto que frente a Finisterre y al Estrecho de Gibraltar existen dos de las vías navegables más transitadas del mundo. Solamente a modo de referencia tengan ustedes presente que el centro de coordinación del Estrecho controló de esa cifra total indicada 83.856 buques, es decir, más de la mitad del total nacional, sin

contar los buques de alta velocidad, los catamaranes que hoy navegan transportando 1.000 ó 1.200 pasajeros entre Algeciras y Ceuta, Barcelona y Palma de Mallorca, Melilla y Almería o Tenerife y Gran Canaria, que requieren de nuevas tecnologías en el seguimiento porque son embarcaciones de alta velocidad, de 42 ó 44 nudos, con 1.000 pasajeros y que están significando la puesta en marcha de unos nuevos mecanismos no solamente de conducción, de propulsión, sino también de seguimiento en lo que a seguridad marítima se refiere. Por citar algunos de los datos relevantes publicados por el Ministerio de Fomento es por lo que he hecho referencia a estas últimas.

Nosotros quisiéramos poner de manifiesto que la Ley de puertos del Estado donde la marina mercante recoge claramente en su normativa la necesidad de la existencia de un mecanismo intenso, variado y de control permanente en lo que a siniestralidad marítima se refiere. Debemos poner de manifiesto que otro modo de transporte, el aéreo, tiene una comisión independiente que investiga, extrae consecuencias y aprende de los errores para corregirlos. Recuerden que, por ejemplo, ya en el año 1998 el Ministerio de Fomento, gobernando el Partido Popular, publicó un real decreto relanzando y reestructurando la Comisión nacional de investigación de accidentes aéreos. Curiosamente, según se ha contestado a un senador socialista por parte del Gobierno, ni uno solo de los accidentes aéreos que se han producido ha sido todavía analizado, investigado y dictaminado. Señorías, tal como desde 1987 impulsó el Gobierno socialista, es precisa la creación de una comisión de investigación de siniestros marítimos, comisión recogida en la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, de 1992, que, fue modificada en 1996, por la nueva mayoría parlamentaria como consecuencia de pactos políticos interesados que conducirían a la investidura del señor Aznar. La citada comisión ha quedado en algo inexistente, diluido. Nosotros consideramos que las razones que he esgrimido acerca del elevado número de siniestros, del elevado número de personas que han fallecido, desaparecido en la mar o que han tenido accidentes de diferente índole, la contaminación marítima, etcétera, justifican su creación.

El Grupo Parlamentario Socialista propone —lo vamos a leer a efectos de que quede claro cuál es el contenido de nuestra propuesta y quede constancia en el «Diario de Sesiones»— el siguiente texto: El Congreso de los Diputados, consciente de que la seguridad marítima es un bien jurídico sobre el que actúan negativamente multitud de variables cuya relajación o disminución pueden inducir a accidentes con serios perjuicios para la vida humana y los bienes de las personas que trabajan en la mar o que viven en las zonas litorales y dependen del mar para su actividad laboral o su subsistencia; consciente también de que la investigación y estadística de los accidentes marítimos constituyen una valiosa herramienta para identificar los fallos

que introducen factores correctores como pieza fundamental de la prevención, y notando con preocupación que en la zona del estrecho de Gibraltar confluyen tanto los riesgos, por la alta densidad de tráfico marítimo como por la proliferación de actividades marginales que precisan de un especial control de la Administración, insta al Gobierno: primero, a que el Ministerio de Fomento dicte normas que supongan un incremento de los actuales niveles de protección y tutela del bien jurídico, seguridad marítima y de la navegación. Segundo, que para la investigación de los accidentes ocurridos en la mar y con el fin de establecer sus causas, se adopten las oportunas medidas correctoras y se publique la correspondiente estadística, para lo que se constituirá la comisión de investigación de accidentes marítimos, cuya composición y funcionamiento determinará reglamentariamente el Gobierno. Y, tercero y último, que por su especial incidencia en la zona del estrecho de Gibraltar, y como experiencia piloto extrapolable a otras zonas del litoral, se constituya el órgano de coordinación marítimo en el que se integrarán todas las administraciones con competencias, funciones o actividades relacionadas con el medio marítimo y con medios materiales o humanos en tal zona geográfica. Su composición y funcionamiento se determinará reglamentariamente, mensualmente publicará los resultados de su trabajo en el que se identificará los problemas analizados, el tratamiento recomendado y cuantos detalles ayuden a su identificación, cuantificación y evolución.

Señorías, esta es la defensa que el Grupo Parlamentario Socialista quiere hacer de una propuesta de interés global del Estado. Obviamente —digo obviamente porque así se nos ha anunciado— la mayoría parlamentaria votará en contra, pero la verdad es la verdad, y el teorema de Pitágoras a^2 igual a $b^2 + c^2$ es verdad, lo lea un diputado socialista o un diputado popular.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Grupos que deseen intervenir?

El señor Jiménez, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Señor presidente, en efecto, como el señor Segura ha dicho, el Partido Popular va a rechazar la propuesta, y por una razón muy simple. En esta ocasión, el señor Segura ha olvidado una información que en este caso es crucial. Es verdad que nuestro país tiene una importante flota, que por nuestras costas circulan más de 120.000 buques al año y que pasa más del 50 por ciento del comercio de la Unión Europea. Precisamente por eso, porque hoy la seguridad y la protección del medio ambiente marítimo superan las fronteras de un país, máxime España que pertenece a la Unión Europea, existen unas directivas y una política de seguridad común a toda la Unión Europea. Esa política de seguridad común viene plas-

mada en la Directiva 1995/21, sobre el cumplimiento de normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida. Precisamente esa directiva fue modificada por la Directiva 1999/97, y ahora mismo existe —todos los grupos disponen de ella— una propuesta de directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica ésta, sobre el cumplimiento de normas internacionales de seguridad marítima. ¿Qué significa que exista una directiva de la Unión Europea en el debate que nos ocupa hoy? Significa mucho. La directiva, que España ha traspuesto a la normativa común y a su actuación administrativa, en su artículo primero, se refiere a los convenios internacionales que gobiernan la seguridad marítima. Solamente para informar a la Cámara, los voy a leer: Convenio internacional sobre líneas de carga, de 1996; Convenio internacional sobre la seguridad de la vida humana en el mar; Convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques; Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente del mar; Convenio sobre el Reglamento internacional para prevenir los abordajes; Convenio internacional sobre arqueo de buques; Convenio internacional sobre normas mínimas de la Marina Mercante y Memorandum de Acuerdo de París sobre seguridad marítima. Todo ello es materia de la Organización Marítima Internacional —OMI—, a la cual pertenece España, que tiene un representante común en la comisión permanente en Londres. Eso indica que España está preocupándose por la seguridad marítima en el ámbito de la Unión Europea, está incorporando la normativa internacional a la legislación española y a su actuación administrativa, y está, de alguna forma, poniendo un paraguas importante en un tema respecto del cual el Partido Popular y el Gobierno siempre han dicho de forma explícita que conceden una gran importancia: la seguridad de los transportes, especialmente de los transportes marítimos.

El Partido Socialista pide tres cosas en su propuesta, y voy a decir por qué las rechazamos. La primera, que se dicten normas. Estamos en ello dentro de la Unión Europea. Existe una propuesta de directiva en ese sentido, para adaptar la normativa de la seguridad en la navegación a la Unión Europea. Segundo, pide que se constituya una comisión de investigación de accidentes marítimos. El señor Segura sabe —y lo ha dicho— que existe una comisión creada desde 1988, y que el Ministerio está actualizándola y dotándola de más medios. Por último, pide que se publiquen los datos. El señor Segura nos ha hecho una amplia exposición de todos los datos que se conocen, lo que quiere decir que se publican. No obstante, la Organización Marítima Internacional tiene una comisión que se dedica específicamente a investigar todos los accidentes marítimos en la Unión Europea y a hacer públicos sus resultados.

Por último, también se pide un órgano de coordinación marítimo. El Partido Popular quiere poner ahí el

último acento. En la Administración española existen ahora mismo la Dirección de la Marina Mercante, las capitanías marítimas en 110 puertos y la Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Marítima, adscrita a la Administración, con sus centros de coordinación de salvamento, sus unidades marítimas y aéreas y las redes de comunicación y procedimiento. Entendemos que todo ello es una estructura administrativa suficiente para atender la seguridad marítima y el control de la protección de los ecosistemas marinos. En ese sentido, no debe haber mayor dotación para gastos administrativos, teniendo en cuenta la cobertura de la Unión Europea. Por todo ello, señor presidente, señorías, el Partido Popular va a rechazar la propuesta presentada por el Partido Socialista sobre seguridad marítima y control de los ecosistemas marinos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Jiménez, muchas gracias porque ha colaborado con la petición de la Mesa en emplear menos tiempo del que le correspondía.

— **SOBRE CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA AUTOVÍA DE ENLACE ENTRE LA CIUDAD DE PONTEVEDRA Y LA A-52, AUTOVÍA RÍAS BAIXAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000032)**

— **RELATIVA AL ESTUDIO Y ELABORACIÓN DEL PROYECTO DE UNA CARRETERA DE ALTA CAPACIDAD PARA COMUNICAR DIRECTAMENTE PONTEVEDRA Y AROSA CON LA A-52. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000222)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Como recordarán SS.SS., se van a ver conjuntamente siguientes iniciativas, números 9 y 10 del orden del día.

La primera es del Grupo Parlamentario Mixto, sobre construcción de una nueva autovía de enlace entre la ciudad de Pontevedra y la A-52 (autovía Rías Baixas). Para su defensa, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Señor presidente, a ver si puedo contribuir a esa brevedad que se nos solicita.

El Bloque Nacionalista Galego presenta por tercera vez esta iniciativa, que insta al Gobierno a contemplar la construcción de una autovía que comunique Pontevedra con la A-52, lo que de paso sirva para mejorar la comunicación con esta tan importante vía de comarcas limítrofes entre las que, naturalmente, habría que incluir la comarca de Arousa.

Tras el último debate en esta Cámara, el 15 de diciembre de 1999, en el que el Grupo Popular votó en contra de esta propuesta, basándose fundamentalmente

en que Pontevedra estaba adecuadamente comunicada y, como decía el portavoz del Grupo Popular en aquel entonces, lo que hay es lo que hay y no hay otra cosa, sucedieron los pronunciamientos en la ciudad insistiendo en la necesidad de acometer esta obra para dar respuesta a las necesidades reales que existen de comunicación con la mencionada autovía A-52 y con Portugal; una comunicación que es más necesaria, si cabe, si tenemos en cuenta la existencia de un peaje elevado en la A-9 y el colapso en la actual carretera que comunica Pontevedra con Porriño. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Entonces hubo pronunciamientos sociales; del Ayuntamiento de Pontevedra por unanimidad, el pasado 29 de enero de 2000; de la Diputación de Pontevedra, también unánimemente, etcétera.

Voy a ahorrar los argumentos para defender esta proposición en la medida en que los expuestos por mi grupo en debates anteriores, recogidos en el correspondiente «Diario de Sesiones», siguen plenamente vigentes. No se modificó nuestro criterio de que el Gobierno, y por tanto el Ministerio de Fomento, aborde la construcción de esta nueva vía de comunicación como un elemento importante para mejorar las comunicaciones citadas. Una vía que permitiría, sin duda, mejorar la conexión con otros importantes núcleos de población por cuyas inmediaciones transcurriría.

No quiero referirme en extenso a las múltiples promesas realizadas una y otra vez durante tiempo por altos dirigentes con responsabilidades en los gobiernos central y autonómico y a otros niveles sobre la ejecución de esta autovía; unas promesas que siempre chocaron con la realidad, como fue el voto contrario en este Congreso del Grupo Popular a las demandas de nuestro grupo; o la ausencia de consignación presupuestaria para este fin en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado.

Ahora, la Xunta de Galicia reconoce la necesidad de realizar un nuevo estudio —que, por cierto, se plasmó recientemente en un protocolo de intenciones firmado por el conselleiro del ramo y el Ayuntamiento de Pontevedra— para comunicar Pontevedra con la A-52, vía Porriño, reconociendo implícitamente la necesidad de esta obra. Un estudio que creemos que debería realizar el Ministerio de Fomento, aunque lo importante —es lo que se trata de conseguir— es que Fomento se comprometa a realizar esa autovía porque, de lo contrario, el estudio será tan inútil como los que se realizaron anteriormente. Hubo uno que, como todos sabemos, realizó la propia Xunta, donde se proponía una comunicación vía Carballino, que acabó olvidado en el cesto de los papeles, eso sí, después de gastar los dineros públicos.

No voy a insistir en la lentitud o en la escasez de inversiones en materia de carreteras o ferrocarril, que está provocando un desequilibrio territorial en el caso de Galicia en general y de Pontevedra en particular, que es perceptible para quien quiera verlo. De aprobarse

esta propuesta supondría un avance en materia de comunicaciones, ayudaría al desarrollo económico de las comarcas que se beneficiarían de él, daría respuesta a la unánime demanda social y supondría un paso adelante para compensar, en parte, los actuales desequilibrios territoriales. Es por eso por lo que presentamos la siguiente proposición no de ley, que dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir dentro de sus planes de actuación en materia de infraestructuras la construcción de una nueva autovía de enlace entre la ciudad de Pontevedra y la A-52, que es la autovía Rías-Baixas.

Quiero concluir diciendo que hoy hemos llegado a un acuerdo transaccional entre todos los grupos —y aprovecho para pronunciarme sobre el mismo— que insta al Gobierno a iniciar los trámites necesarios para abordar la realización de esta vía. Para dejar constancia de nuestra postura, en el «Diario de Sesiones», quiero decir que no somos ingenuos al firmar este acuerdo, si llegamos a plasmarlo, porque sabemos que muchas veces acuerdos con cierta inconcreción acaban por no ser cumplidos. Vamos a ver el lado positivo de ese acuerdo, cual es que por primera vez en esta Cámara se admite por el grupo mayoritario que es necesario acometer esta nueva vía, haciendo un cambio respecto a sus posicionamientos anteriores, hecho del cual nos alegramos. Quiero insistir en lo que decía anteriormente: esperamos que este acuerdo no sirva sólo para que el Partido Popular salga del paso, se libre de la presión existente en la ciudad, especialmente ante la inminencia de elecciones que todos sabemos que están en el horizonte cercano, como sucedió con acuerdos tomados en esta Cámara y, a veces en esta misma Comisión, en ocasiones anteriores. Esperamos que esto signifique un compromiso real del Grupo Popular y, por tanto del Gobierno, para avanzar en la solución de esta vieja demanda. En consonancia con ello esperamos ver plasmada rápidamente en alguna actuación concreta esa voluntad de avanzar en la solución de este viejo asunto. Si eso no fuera así, tengan SS.SS. la seguridad, porque es nuestra obligación, de que vigilaremos el cumplimiento de lo acordado —si es que alcanzamos un acuerdo— en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Como ustedes han llegado a una transaccional, exhorto a los portavoces a actuar con la máxima brevedad posible, puesto que vamos muy mal de hora.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo parlamentario Socialista, doña María Jesús Arrate Varela.

La señora **VARELA VÁZQUEZ**: Procuraré ser breve, como pide el señor presidente de la Mesa.

Esta proposición no de ley, mediante la cual se solicita el apoyo de los miembros de esta Comisión para instar al Gobierno a la elaboración del estudio y posterior realización de la autovía de conexión entre Ponte-

vedra y la A-52, como ha dicho antes el señor Vázquez, no es una iniciativa nueva pues ya se ha debatido en esta Cámara con anterioridad, concretamente en la VI Legislatura, el 9 de diciembre de 1998. El Grupo Parlamentario Socialista la ha vuelto a presentar a debate en esta Cámara por tres motivos: uno, porque los ciudadanos de Pontevedra y su comarca están solicitando reiteradamente en distintos foros políticos, institucionales y ante las autoridades competentes esta conexión. Dos, porque la reiterada petición que se efectúa desde Pontevedra es justa y necesaria, y así lo deben entender los líderes políticos del Partido Popular ya que cada vez que se acerca la fecha de la celebración de elecciones, prometen a los ciudadanos tal conexión. Y tres, porque, sin lugar a dudas, el Gobierno ha venido dando largas continuamente a este tema y de este modo está haciendo realidad aquello de que del dicho al hecho hay un trecho.

De antemano sabía que el Grupo Parlamentario Popular nos iba a contestar que estaba haciendo un estudio. Quiero hacer un breve recordatorio, para que conste en el «Diario de Sesiones» esta reivindicación. Desde 1992, la Xunta de Galicia se ha venido refiriendo a múltiples posibilidades y a alternativas de trazado y el 19 de marzo de 1996, ante los deseos del Grupo Socialista de que se concretasen cuáles eran las previsiones de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda para conseguir una rápida conexión entre Pontevedra y Arosa con la autovía estatal A-52, el Gobierno de la Xunta de Galicia respondió en el Parlamento que la posible alternativa viaria se decidiría definitivamente en función de un estudio denominado planeamiento de las comunicaciones de Pontevedra y Arosa con el centro de Galicia y la meseta. Dicho estudio ya había sido contratado en su día, concretamente en julio de 1995, con un plazo de terminación de 10 meses, y posteriormente, según declaraciones de los propios responsables de la Consellería, se encargó otro estudio técnico, de carácter complementario, que observara las distintas alternativas de trazado, capacidad y características de la vía. En resumidas cuentas, este estudio, que tenía que darse a conocer diez meses más tarde, en mayo de 1996, se hizo público en la Diputación de Pontevedra a bombo y platillo a través del conselleiro señor Cuña Crespo en abril de 1997 y apostaba por un itinerario determinado, en concreto, Pontevedra-Carvallino.

Posteriormente, el día 6 de diciembre, como ha dicho el señor Vázquez, el señor Rajoy prometió en Pontevedra un esfuerzo del Gobierno para abordar la obra. Añade que él por su parte hará todos los esfuerzos posibles para lograr esta conexión de Pontevedra con la meseta. Pero no queda aquí la cosa, sino que el día 9 de diciembre de 1998, en la Comisión de Infraestructuras, el señor Rivas Fontán, perteneciente también al Grupo Parlamentario Popular, nos recuerda, y así consta en el «Diario de Sesiones», que la Xunta de

Galicia, como ya anunció en el Parlamento de Galicia, tenía encargado otro estudio sobre la problemática que plantea el enlace por la vieja carretera de Ourense, estudio que sería conocido en el verano de 1999. Fíjense SS.SS. que van dos estudios. Pero como dicen que no hay dos sin tres, el Gobierno del Partido Popular ha anunciado recientemente otra vez un estudio sobre la conexión de Pontevedra con la A-52. El propio secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, recordó ayer en Pontevedra que, desde principio de los años noventa, se vienen elaborando estudios informativos al respecto. Sean serios, señores del Gobierno, y no sigan mareando al personal.

Me he extendido en el tercer motivo por el cual presentamos nuevamente esta iniciativa, pero quiero explicar muy brevemente el segundo motivo. Es necesario recalcar por qué es tan necesaria esta conexión de Pontevedra con la A-52. Saben SS.SS. que Pontevedra se comunica con la A-52 de dos formas: a través de la autopista A-9 o de la N-550. En el primer caso, como todo el mundo sabe, circular por una autopista supone pagar peaje, lo cual es un coste económico que produce un agravio comparativo con ciudadanos de otras ciudades de la misma provincia de Pontevedra. La segunda opción, la carretera N-550, está comprobado que es una vía totalmente insuficiente, dada la densidad de tráfico que tiene, porque el 87 por ciento del transporte de mercancías se realiza por esta carretera. Esta carretera nacional tiene una densidad de tráfico de 20.000 vehículos diarios, lo que hace imposible que pueda dar salida al tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Varela, ya ha consumido más tiempo del que le correspondía. Le ruego termine.

La señora **VARELA VÁZQUEZ**: En resumidas cuentas, esta proposición no es un capricho, es un deseo de que, una vez por todas, se deje de engañar a los ciudadanos y se hagan bien las cosas. Es el deseo de que se pase de las voluntades a las realidades. Entendemos que esta infraestructura es sumamente importante para el desenvolvimiento económico y social de Pontevedra, y el Partido Popular lleva muchos años prometiendo y no cumpliendo la obra. Hasta ahora ha mantenido en una intolerable incertidumbre importantes intereses económicos, comerciales, sociales e industriales de Pontevedra. Parece ser que está de acuerdo con una transaccional en la que el Gobierno reconoce la necesidad de una comunicación adecuada, con lo cual está diciendo que la comunicación que tiene Pontevedra con la A-52 es inadecuada. Como digo, se ha presentado una enmienda transaccional y esperamos que no sea un proyecto más sino una realidad y que se haga pronto esa adecuada comunicación, como ellos mismos han apuntado, de Pontevedra con la A-52. Que

se pase de la realidad política a la realidad viaria, que es lo que todos necesitamos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Delgado. Le ruego brevedad puesto que hay una transaccional. Dejemos los impulsos para cuando haya debate.

El señor **DELGADO ARCE**: El Grupo Parlamentario Popular ha estudiado con interés las dos proposiciones no de ley sobre el tema, la propuesta por el Grupo Parlamentario Mixto y la propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista. Nuestra intención es —y así lo hemos manifestado— votar a favor de una enmienda transaccional cuyo texto diga que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a redactar, a la mayor brevedad posible, los estudios previos necesarios a la realización del proyecto que permite una comunicación adecuada de Pontevedra con la A-52. Propusimos esta enmienda transaccional, que hemos acordado con los otros grupos parlamentarios, sobre la base inequívoca de que la carretera N-550, que actualmente es una de las vías de acceso a Pontevedra, presenta unos elevados niveles de saturación y que es oportuno y pertinente pensar en una nueva comunicación de esta ciudad y todas las comarcas que la circundan con la autopista A-52 de las Rías Baixas, que está vertebrando hoy a todo el sur de Galicia.

El Grupo Parlamentario Popular, tanto en el Congreso como en el Parlamento de Galicia, es decir, tanto el Gobierno central tanto como el Gobierno autonómico, tienen sensibilidad en esta materia. Recientemente, el Gobierno de Galicia firmó un convenio —como decía el señor Vázquez— con el alcalde de Pontevedra, alcalde que pertenece a su misma formación política y que gobierna en coalición con el Partido Socialista, justamente para redactar un estudio de conexión de Pontevedra con la A-52. Y ahora conocemos el criterio del Ministerio de Fomento de dar los pasos previos necesarios para realizar finalmente el proyecto que permita una comunicación adecuada. Voluntad, por tanto, inequívoca y no presidida en modo alguno por un criterio electoral.

La señora Varela omite decir que hasta el año 1996 eran ellos quienes tenían responsabilidades para adoptar medidas que permitieran una mejor comunicación de Pontevedra y no las tomaron. Nosotros asumimos una nueva responsabilidad desde el año 1996 y entendemos que es el momento de trabajar en este asunto. Los criterios electorales no presiden nuestra actuación porque hace muy pocos meses comparecimos ante los ciudadanos de Pontevedra, en las elecciones generales, para pedirles su confianza y, por cierto, la obtuvimos mayoritariamente en esa provincia, como en el resto de Galicia. Lo importante es que acordemos hoy, si finalmente lo votamos, una proposición no de ley que espe-

remos que sea un punto de inicio en la solución de un importante problema.

— **RELATIVA A LA REFORMA DE LA AVENIDA ALFONSO DE MOLINA (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000314)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente: proposición relativa a la reforma de la Avenida Alfonso de Molina, en A Coruña, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa, tiene la palabra el señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Esta proposición no de ley se justifica por la existencia de un tráfico muy denso y los problemas a él vinculados, es decir, una contaminación acústica y atmosférica muy elevada en una avenida que, con el paso del tiempo y por las decisiones que se han ido tomando por las distintas administraciones, se ha convertido en una verdadera vía de alta capacidad, en una autopista que divide la ciudad de A Coruña. Por otra parte, debe también tenerse en cuenta que la Avenida de A Vedra, conocida también como de Alfonso de Molina, es virtualmente el único acceso a la ciudad de A Coruña; es una vía de ensanche de la ciudad donde se instaló la universidad en el campus de El Viña; fueron apareciendo nuevos barrios, como el de Matogrande, y esto ha ido complicando progresivamente el tráfico en la misma, con continuas quejas de usuarios y un índice de siniestralidad bastante alto. Por esta razón, nosotros proponemos una reforma de la avenida de Alfonso de Molina, una vía de competencia estatal, en el sentido de que se segreguen los distintos tráfico que circulan por la misma, es decir, el tráfico que tiene como origen o como destino el centro de A Coruña, por un lado, y por otro, el tráfico que tiene como origen o como destino los barrios, las dotaciones de ocio, las dotaciones comerciales y las dotaciones educativas, fundamentalmente la universidad, que están situadas en los márgenes de esta avenida. Una solución podría ser crear una pantalla de arbolado que divida este tráfico, con lo cual se reduciría la velocidad de circulación por esta vía y la densidad de circulación, sobre todo en la medida en que se fuesen ejecutando por parte de la Administración del Estado otras obras ya previstas y que son necesarias para los accesos a A Coruña. Me estoy refiriendo a todas las obras previstas en lo que se denomina red arterial de A Coruña como son los accesos al aeropuerto de Alvedro, los accesos al puerto de A Coruña desde la avenida de Alfonso Molina, la creación de un carril de acceso de Palavea a la autopista A-9 (A Coruña-Santiago) o también un proyecto que en su momento estaba previsto por el Ministerio de Fomento y que incluso tuvo reflejo presupuestario pero que por razones que desconoce-

mos desapareció de los últimos presupuestos, me refiero a la creación de un nuevo carril en la avenida de Alfonso Molina desde Palavea a Ponte da Pedra. Por este motivo, y después de hablar con el Grupo Parlamentario Socialista planteamos y redactamos una enmienda transaccional, que enseguida trasladaré a la Mesa, por la que la anterior enmienda de sustitución del Grupo Parlamentario Socialista se convierte en una enmienda de adición, de tal manera que la proposición no de ley quedaría redactada de la siguiente forma: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en primer lugar, a construir un nuevo carril desde Palavea a Ponte da Pedra en la avenida de Alfonso Molina; en segundo lugar, a construir un carril de acceso desde Palavea a la autopista A-9; en tercer lugar, a construir un vial de acceso al puerto de A Coruña desde la avenida de Alfonso Molina a través de los barrios de Eiries y Casablanca; en cuarto lugar, a construir un vial que partiendo del cruce de Lonzas conecte la autovía A-6 con el aeropuerto de Alvedro y, en quinto lugar, a estudiar al tiempo que se acometen los anteriores proyectos una reforma de la avenida de Alfonso Molina que persiga la segregación de los diferentes tráfico que circulan por la misma y la reducción de la contaminación acústica y atmosférica por medio de la instalación de bandas arboladas y de un carril bici.

La realización de estas obras y en particular la reforma de la avenida de Alfonso Molina para humanizarla, para ablandar el impacto que supone sobre la ciudad de A Coruña y para convertirla en una vía de comunicación, y no en una zanja que divida la ciudad en dos partes, es una deuda que el Estado, el Gobierno, tienen con la ciudad y con toda la comarca coruñesa, juntamente con el abordaje de otras obras y proyectos prometidos desde hace tiempo pero que hasta el momento no han tenido el correspondiente reflejo presupuestario.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Marón, le hago la advertencia de que su enmienda ya ha sido aceptada, por lo tanto le ruego brevedad.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Si me lo permite el señor presidente, desearía intervenir.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señoría, tiene usted su turno de palabra y lo va a utilizar.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Evidentemente también me voy a expresar sobre la aceptación de la enmienda, pero permítame, señor presidente, que haga una introducción para decir que la avenida de Alfonso Molina efectivamente es una importante arteria de comunicación y acceso a la ciudad de A Coruña, que ha tenido un aumento creciente tanto del parque móvil como de las viviendas que confluyen a ambos lados de dicho vial y cuya capacidad ahora está realmente muy limitada. Los nuevos accesos al puente del Pasaje y la derivación por Los Castros —construcción práctica-

mente finalizada actualmente y obras, por cierto, que han sido proyectadas y licitadas por el anterior Gobierno socialista— han aligerado un poco el tráfico en alguna zona. Pero la gran vía de acceso, la que sigue siendo Alfonso Molina, máxime si se tiene en cuenta que en ella desemboca la autopista A-9, está en una situación preocupante. Por eso, el Grupo Parlamentario Socialista ha ofrecido una enmienda a la totalidad de la iniciativa presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y en concreto por el BNG al considerar que lo imprescindible antes de acometer ninguna reforma de dicha avenida es construir lo que se llama precisamente red arterial, es decir, derivar el tráfico rodado por las arterias que están proyectadas y que ahora mismo y desde hace tiempo están negociándose y hablándose pero que no acaban de materializarse; son los cuatro puntos mencionados en la transaccional: el nuevo carril de acceso a Palavea-Ponte da Pedra, construir el carril a Palavea de la A-9 y el nuevo acceso al puerto que, como ha dicho el portavoz que me ha precedido, estuvo presupuestado en reiteradas ocasiones pero que seguimos esperando. Añadimos un quinto punto —de ello depende nuestra aceptación— para, una vez acometida esta red arterial para aligerar la avenida de Alfonso Molina de todo el tráfico rodado, dejarla mucho más urbana. Acometer en este momento una reforma de la Avenida de Alfonso Molina —y eso sí quiero dejarlo bien claro por mi oposición en un principio a la iniciativa presentada por el BNG— sería endurecer mucho más, si cabe, el tráfico rodado de dicha avenida con dos vías rápidas, como proponían, y cercenar incluso las grandes zonas ajardinadas que hoy existen a ambos lados de la misma y las zonas arboladas. Por tanto, deseamos que antes de que se lleve a cabo cualquier reforma de dicha avenida se segregue todo el tráfico por esos viales que solicitamos.

Nuestra petición al Gobierno es que dada la urgencia de acometer esta situación, tenga la sensibilidad necesaria. Hay estudios —sabemos incluso que en el punto 4, que es el vial de Lonzas que conecta con el aeropuerto de Alvedro, hay un estudio informativo en este momento en marcha— para acometer estas obras, porque realmente la configuración de la ciudad de A Coruña, por su situación geográfica, prácticamente una isla, y su crecimiento urbano y del parque móvil, requiere acometer estas obras con gran urgencia y que sean prioritarias en los presupuestos del Gobierno para su ejecución.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Pérez Corgos, del Grupo Popular.

El señor **PÉREZ CORGOS:** Trataré de ser breve.

Asistimos en el debate de esta proposición no de ley a la transmutabilidad tan común en la política. Cuando estudiaba la proposición no de ley planteada por el Bloque Nacionalista Galego, la verdad es que me daba

cuenta de las deficiencias que contenía. A la vista de la enmienda de sustitución presentada por el Grupo Parlamentario Socialista vi que otros pensaban lo mismo que yo. Sucede que, después de las forzadas negociaciones a lo largo de esta mañana, estamos asistiendo a la ampliación del pacto de Pontevedra, Ferrol y Vigo, tan criticado por el alcalde socialista de A Coruña. No sé si algo está cambiando también ahí porque hemos asistido ahora al cántico a dos voces de una misma sintonía, si bien con importantes matices. La señora Marón ha dicho y ha reconocido que sí se está trabajando en la mejora de los accesos de A Coruña y que existen estudios y proyectos que así lo confirman. También sabe perfectamente que el diálogo es fluido entre las administraciones local, autonómica y central.

Lo cierto, señorías, es que las obras que se han venido acometiendo en la avenida del Pasaje han hecho que la avenida de Alfonso Molina soporte un tráfico suplementario. Eso es algo innegable porque en la avenida del Pasaje hemos tenido momentos en que había menos tráfico que en 1993. Pero la idea contenida en la propuesta del Grupo Mixto de solucionar el problema con la transformación de la avenida de Alfonso Molina en un bulevar con esas dos vías de servicio bidireccionales, el carril-bici, etcétera, nos lleva a una ocupación de un mínimo de 15 metros y a una superficie deseable de 20 metros, lo que vendría a anular precisamente lo que se pretende, que son las instalaciones laterales. Por otra parte, la estructura de vías de servicio paralelas ya se ha aplicado en el primer kilómetro, en el acceso al polígono de Elviña, y en el complemento del resto del itinerario sabemos que hay unas competencias municipales que así están contempladas en el Plan general de ordenación urbana con la avenida de la Universidad y la ronda del Ofimático. Es cierto que el Ministerio de Fomento construye actualmente un tercer carril que suprime los cruces a nivel, transformándolos en enlaces en el acceso por la Nacional-VI, en la avenida del Pasaje, para captar los tráficos de Alfonso Molina y se ha redactado ya el proyecto de reordenación de los accesos a Palavea entre los kilómetros 2,5 y 3,5. En este sentido, el Ministerio de Fomento continúa trabajando en la redacción del estudio informativo de alternativas para la mejora de la comunicación entre A Coruña y el aeropuerto de Alvedro y conexión con la autovía del noroeste.

Por todo esto, señorías, el Grupo Parlamentario Popular va a rechazar la proposición no de ley que estamos debatiendo, junto, por supuesto, con la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, precisamente por esas razones que ha aducido la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, ya que se está trabajando en este ámbito y no hay nada nuevo a lo que instar al Gobierno.

— **RELATIVA A LA NECESIDAD DE QUE EL EUROMED LLEGUE A ALMERÍA PARA EL**

AÑO 2005. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000346)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 12, relativa a la necesidad de que el Euromed llegue a Almería para el año 2005, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y a su vez enmendada por el mismo grupo. Para tan arduo trabajo, tiene la palabra el señor Contreras, es decir, para defender la enmienda y presentar la proposición.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, señorías, la proposición no de ley que voy a defender en nombre del Grupo Parlamentario Socialista tenía como objetivo plantear la necesidad de que el Euromed —en la línea que habían defendido tanto el señor Arenas como el ministro de Economía, señor Rato— estuviese en Almería para el año 2005, coincidiendo con los Juegos Mediterráneos que se van a celebrar en esta provincia. En ese momento nuestra preocupación se debía a que, si esa era la voluntad manifestada por los máximos responsables del Partido Popular a nivel nacional, en la provincia de Almería no se veía reflejada en los presupuestos para el año 2001. De esta forma, nos parecía insuficiente que se contemplase una cantidad de 75 millones de pesetas en el año 2001, otra de 161,3 millones para el 2002 e idéntica cantidad para el año 2003. Teníamos conocimiento de que había un estudio informativo encargado a la empresa Getinsa, que se hizo en el mes de junio, con un presupuesto de 150 millones de pesetas y con un periodo de realización de 12 meses. Hasta aquí nuestra preocupación porque veíamos que no se llegaba al año 2005, y nuestra voluntad era igual a la manifestada por diversos miembros del Gobierno de que esa fecha tenía que ser significativa para Almería, puesto que así lo reconocía la inmensa mayoría de los ciudadanos. Almería había conseguido, por fin, que su ciudadanía estuviera integrada en la mesa de las infraestructuras, independientemente de partidos políticos, sindicatos y movimientos empresariales. Todos juntos pedíamos que el año 2005 fuese una fecha representativa importante para nuestra provincia y debíamos tomarla como acicate para contemplar las infraestructuras pendientes, como la autovía Agra-Nerja, el desdoblamiento de la N-340 y, por supuesto, la llegada del Euromed.

La sorpresa en primera instancia, el desconcierto y malestar posteriores surgen cuando la opinión pública en Almería se entera de que ha habido una reunión entre el ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos y los presidentes de las comunidades autónomas de Madrid, Castilla La Mancha, Valencia y Murcia —reunión que se celebra en Murcia— en la que nos dicen que se han tomado medidas que cambian la situación de Almería, y no porque esas noticias, en principio, tal y como se presentan, no fuesen favorables para Alme-

ría, sino porque la población en Almería, la ciudadanía, no se creía esa buena noticia. Esta era que si bien en un principio se planteó que iba a llegar el Euromed, en esta segunda instancia lo que se dice es que va a llegar el AVE. Yo creo que los ciudadanos sabían que en esa propuesta, como se dice vulgarmente, había gato encerrado, habría algo sospechoso. Si el estudio informativo, el estudio de alternativas se plantea en junio del año 2000, ¿cómo es posible que sin estar concluido ese estudio, que estaba previsto para el Euromed y, por tanto, para ancho de vía nacional, ahora, sin terminar el estudio, se diga que va a ir el AVE, que requiere un ancho de vía internacional? Y todos sabemos que las pendientes, los radios de curvatura, etcétera no son iguales para un ancho de vía y para otro. De ese cambio radical de opinión nos informó el ministro. El presidente de la Junta de Andalucía, cuando se toma una decisión tan importante como ésta, que supone cambiar totalmente la estructura de este tramo ferroviario entre Almería y Murcia, no estaba presente en esa reunión. Es más, el señor Álvarez-Cascos dejando no precisamente bien a los parlamentarios del Partido Popular en Almería, dijo que el presidente de la Junta de Andalucía no estaba porque no debía de estar: no fue, como ellos pretendieron, por despreocupación del presidente de la Junta de Andalucía. Pues bien, este malestar, este desconcierto, este no saber qué es lo que va a pasar es la razón de que se presente una enmienda. No ha sido voluntad del Grupo Socialista cambiar y presentar la enmienda. Nos lo han impuesto las propias circunstancias que ha planteado el Gobierno. De hecho, el día 9 de enero del año 2001 aparece en un medio de comunicación local lo siguiente: El Gobierno cambia de planes y convierte el Euromed a Murcia en AVE a Madrid. Evidentemente, nosotros ya no podemos seguir hablando de Euromed, pero sí podemos hablar de otras cosas, que son las siguientes. Lo que quieren los ciudadanos es que se transporten pasajeros pero también mercancías, y eso no quedaba claro cuando se dice que vamos a pasar del Euromed al AVE, cuando vamos a pasar del ancho nacional al ancho internacional. Por tanto, esa es una primera cuestión que es importante que quede clara ante los ciudadanos, si se va a transportar solamente viajeros o viajeros y mercancías. En segundo lugar, desean saber si se sigue manteniendo el compromiso de que esta importante infraestructura básica para la provincia de Almería va a estar o no para el año 2005; y, en tercer lugar, si este tramo ferroviario se va a hacer o no con fondos europeos.

Leo textualmente la enmienda que presentamos, que es la siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, primero, a la construcción de una red ferroviaria de altas prestaciones entre Murcia y Almería, apta para el transporte de viajeros y mercancías; segundo, que la citada red entre en funcionamiento al menos para el transporte de viajeros en el año 2005, tal y como prometió en su día el señor Arenas, y, en tercer lugar,

requerir fondos europeos para la construcción de la red ferroviaria de altas prestaciones. He separado intencionadamente los tres apartados porque nuestra voluntad es saber hasta dónde puede llegar al compromiso del Grupo Popular. Aceptaríamos que se votara cada una separadamente por ver cuáles de estos planteamientos puede aceptar y cuáles no. Nuestra voluntad es que se clarifique el debate ante la ciudadanía y saber si el Gobierno tiene claro qué es lo que quieren los ciudadanos y qué es lo que tiene que llevar a Almería. Porque me parecieron lamentables las declaraciones del señor Hernando —y termino enseguida— de que, cuando había un planteamiento comúnmente aceptado de que se tenían que transportar mercancías y viajeros, de pronto dijera: La prioridad para Almería es trasladar ciudadanos en tren, no pimientos. Me parecen desafortunadas porque había un consenso de que tenían que ser mercancías y viajeros. Pero además es más lamentable el tono de desprecio hacia la fundamental fuente de riqueza de Almería, que es la agricultura.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Núñez.

El señor **NÚÑEZ CASTAIN**: Muy brevemente, señor presidente.

Estamos ante una importantísima infraestructura, con un mar de dudas encima, como ya se han expuesto por el proponente; mar de dudas sobre el trazado, sobre tipología del transporte y sobre articulación con la Junta de Andalucía respecto a la presentación de este nuevo trazado. En este contexto es difícil pedir fechas cuando no se sabe en qué modo, de qué manera, pero desde luego está encima de la mesa la urgencia de esta conexión de Almería con Murcia. En el último punto que presenta sobre requerir fondos europeos, es importante pensar que los fondos europeos no se pueden conceder para aquellos trazados que no forman parte del trazado de prioridad europea. Antes el Gobierno tiene que hacer unos trámites en Europa para incorporar a la red de interés general europeo este trazado, para que puedan ser concedidos estos fondos. Me temo que al día de hoy en la red de interés europeo no está este trazado. Por tanto, quizá el punto de requerir fondos europeos no es posible, porque antes de requerirlos hay que hacer las gestiones pertinentes para incorporar a la red de interés europeo este trazado, llámese Euromed o AVE, de conexión de Almería hacia la costa, hacia Levante y hacia Madrid, y resolver, por supuesto, la importantísima articulación que tiene que haber entre la autoridad andaluza y el Gobierno.

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

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Señor presidente, intentaré ser muy breve, conciso y lo más claro posible.

Tengo que empezar por decirle al señor Contreras que o no se entera de nada o no quiere enterarse, le pasa

lo mismo que al resto de compañeros y a la consejera de Obras Públicas de la Junta de Andalucía. No es necesario que vayamos a votar separadamente nada porque el compromiso del Partido Popular y del Gobierno del Partido Popular está tan claro como que existe un Plan de infraestructuras 2000-2007 que contempla la infraestructura de la que estamos hablando. Usted dice que se ha cambiado ahora de opinión. Usted o no asiste a las sesiones de esta Comisión o no se lee los boletines y los Diarios de Sesiones, porque el señor ministro de Fomento el 15 de junio en su primera comparecencia ante esta Comisión dijo: La construcción en ancho internacional de la línea de alta velocidad Madrid-Mediterráneo recomienda la consolidación del ancho internacional desde la frontera francesa hasta Almería, y en el Senado el día 22 de septiembre hablaba de la alta velocidad para Almería. Con esto quiero decirle, señor Contreras, que no se entera absolutamente de nada.

Le decía que iba a ser muy breve, señor presidente, pero quiero empezar diciendo que la proposición no de ley que el señor Contreras ha presentado tengo que calificarla como muy desafortunada en su redacción, tanto en el texto originario como en la enmienda presentada; es tan desafortunada, señor presidente, si me lo permite, que resultan improcedentes y fuera de los usos y costumbres parlamentarios las referencias personales que en ella se contienen. En cualquier caso, como intentaré demostrar, la proposición, en cualquiera de sus versiones, la originaria o la enmienda, resulta tan confusa y desfasada que se descalifica por sí sola, no merece la pena insistir ahora en este asunto, pero sí le solicito, señor presidente, que se tenga en cuenta para la calificación futura de las iniciativas que se presenten en esta Comisión. Señor Contreras, se lo dije en la sesión de la Comisión que celebramos en el mes de noviembre y se lo tengo que repetir hoy otra vez. Es muy llamativo, muy ilustrativo el ejercicio de cinismo político, la ligereza y el descaro político que tienen los representantes del Partido Socialista de Almería cuando se ponen ahora a reclamar urgencias para las infraestructuras que ustedes —me refiero a los gobiernos del PSOE— no contemplaron jamás. Hoy nos ha tocado el tren; hace tres meses la carretera, nos queda el barco y el avión. Señor Contreras, con el agua se han ahogado. Después de meses poniendo en duda y negando las infraestructuras hidráulicas que se están haciendo y las previstas para los próximos años, el proyecto de ley del Plan hidrológico nacional ha puesto a cada grupo en su sitio. Y yo le quiero advertir, señor Contreras, con todo el cariño, que después de ahogarse ahora van a descarrilar con el tren. Señor Contreras, por mucho que se empeñen ustedes en lo contrario los almerienses saben que nuestra provincia ha pasado de no tener contemplada ni programada ninguna de las infraestructuras tantas veces demandadas, y que ahora ustedes reclaman con tanta urgencia y exigencia, a

tener comprometidas, fijadas y presupuestadas a corto y medio plazo tanto la conexión ferroviaria con Murcia, Madrid y la frontera francesa, como el cierre de la autovía del Mediterráneo, como importantes mejoras en el puerto y aeropuerto de Almería, así como las importantísimas inversiones hidráulicas que van a corregir el déficit hídrico de nuestra provincia.

Por primera vez, señorías, Almería cuenta y aparece en los planes y en los programas del Gobierno de la nación. Ya sabemos, señor Contreras, que al PSOE de Almería no le gusta que Almería sea una de las principales beneficiarias, por ejemplo, del Plan hidrológico, y que tampoco le gusta que el Plan de infraestructuras 2000-2007 contemple y venga a resolver las demandas históricas y los desfases de nuestra provincia; y todavía ustedes llevan peor que los almerienses sepan hoy que la única garantía para que llegue el AVE a Almería, para que se cierre la autovía del Mediterráneo y para que se realice el Plan hidrológico nacional es que gobierne y siga gobernando el Partido Popular. Hoy podemos estar hablando de plazos o de lo que usted quiera. ¿Sabe usted por qué? Porque tenemos un Plan de infraestructuras en el que aparece Almería y ese plan, casualmente —lo siento y pido perdón si es necesario—, señor Contreras, lo ha presentado y lo está ejecutando el Gobierno del Partido Popular. Y es preciso recordar, es obligado recordar, señor presidente, que si gobernara el Partido Socialista lo que estaría ejecutándose en este momento sería el plan de infraestructuras del señor Borrell. ¿Y sabe usted, señor Contreras qué pasaba con este plan? Una cosa sin mayor importancia, que en el plan del señor Borrell Almería no aparecía por ningún sitio, quedaba, una vez más, aislada del resto de España porque el plan de infraestructuras del señor Borrell y del PSOE se quedaba en Murcia, como aparece en el mapa que se contiene en ese plan, que se lo puedo remitir si es que lo ha perdido, que seguramente habrá sido así. Esta es la cuestión, señorías, con el plan del Partido Popular Almería va a tener en pocos años, en el periodo 2000-2007, alta velocidad y quedará conectada con Madrid en tres horas, pero con el plan del Partido Socialista Almería ni tendría alta velocidad, ni Euromed, ni en el 2005, ni en el 2007, ni en el 2010, ni nunca. Esa es la cuestión y esa es la diferencia, señor Contreras, con ustedes nunca el AVE llegaría a Almería y con el Partido Popular va a llegar muy pronto en cualquier caso en el marco del Plan de infraestructuras del año 2000-2007.

Señor presidente, aclarada la cuestión principal, podemos hablar de plazos, de anchos de vías, de tráfico, de pasajeros, de mercancías, de lo que usted quiera. Le voy a dar muy rápidamente algunos datos, pero eso sí, con un ruego: por favor, que se lo explique usted de una vez a la señora consejera de Obras Públicas de la Junta de Andalucía y a sus compañeros de partido. Como usted bien sabe, el Ministerio de Fomento está actualmente redactando el estudio informativo de la

conexión ferroviaria Murcia-Almería. Este estudio deberá someterse, de acuerdo con la legislación vigente, a los preceptivos trámites de información pública y declaración de impacto ambiental, lo que permitirá aprobar el trazado y redactar los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras. En todo este proceso que hay que realizar obligatoriamente hasta el inicio de las obras existe siempre una incertidumbre en cuanto a los plazos, dado que existe una fase de participación ciudadana, información pública para su conocimiento, que dará lugar a la solución definitiva del trazado. Por otra parte, señor presidente, hay que saber —dígaselo a la consejera, por favor— que el tramo Murcia-Almería formará parte de la red de alta velocidad, tendrá ancho internacional y estará formado por doble vía electrificada y, por tanto, debe existir esta red para poder integrarse en ella. Es decir, esta actuación debe coordinarse con la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-región de Murcia, con la que conectará tanto con la Comunidad Valenciana, como con Madrid, como con el corredor mediterráneo hasta la frontera francesa.

En consecuencia, y termino, señor presidente, los trabajos para la definición de la conexión Murcia-Almería se desarrollan a muy buen ritmo, pero en estos momentos no es posible fijar con la debida precisión una fecha para la llegada de la alta velocidad hasta Almería que, en cualquier caso, como he dicho, se producirá en el marco del Plan de infraestructuras 2000-2007.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor presidente, por alusiones. Me ha aludido directamente descalificándome.

El señor **PRESIDENTE:** Perdona, señor Contreras, la Mesa no ha entendido que haya ninguna descalificación.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** ¿Decir qué no me entero de lo que estoy diciendo no es una descalificación, señor presidente?

El señor **PRESIDENTE:** No, señor Contreras, eso no es ninguna alusión en este Parlamento desde que yo estoy aquí, no sé si anteriormente pudo serlo.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** La próxima vez haremos demagogia antes.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Contreras. Señorías, nos quedan dos proposiciones no de ley, ambas del Grupo Parlamentario Socialista. Como el portavoz, señor Hernández Cerviño, siempre hace gala de una brevedad extraordinaria y encomiable, si ustedes se mueven a la velocidad requerida podemos ver las dos, si no, tendremos que dejar una fuera. Según el

acuerdo de la Mesa, les ruego que sean breves para no tener que dejar una fuera.

— **RELATIVA AL MANTENIMIENTO DE LA AUTOVÍA RÍAS BAJAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000347)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Hernández Cerviño para defender la proposición del Grupo Socialista relativa al mantenimiento de la autovía de las Rías Bajas.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Efectivamente hay que ir al grano y cuanto antes mejor. Lamento que la corrección que íbamos teniendo en esta Comisión se haya roto precisamente en esta última intervención del compañero diputado, porque a este paso vamos a reclamar al Partido Socialista la licencia municipal del acueducto de Segovia, y no va por ahí la cosa; hay que tener otro tipo de razones para convencer.

La proposición que vamos a plantear se refiere al mantenimiento de la autovía Rías Bajas en el tramo de los accesos a los túneles del Padornelo y La Canda. Como sabemos, en la A-52 se pone en evidencia, en situaciones de heladas y de nevadas, la falta de recursos en este mantenimiento, especialmente en esos sectores que hemos aludido antes. Los días 6 y 8 de noviembre, cuando cayó una ligera nevada, se produjeron accidentes graves. Concretamente el día 6 un camión rompió la protección y cayó por el viaducto de Los Tornos, produciéndose la muerte del conductor; y el día 8, también a causa del hielo, tres camiones se vieron implicados en un accidente a la salida del túnel de La Canda. En esta zona, los medios para el mantenimiento no han aumentado pese al desdoblamiento de la carretera, con lo que resulta manifiestamente insuficiente y no permiten labores imprescindibles de prevención contra las placas de hielo. Existe una caseta de control electrónico a la salida del túnel de La Canda, en Lubián, que no se ha puesto en marcha ni tiene personal. Es decir, que la falta de medios humanos y materiales aumentan indudablemente la siniestralidad de las carreteras. En aras de la brevedad, no quisiera hacer alusiones a los estudios y a los informes del Parlamento Europeo, donde se insiste en considerar la prevención de los accidentes como un problema de Estado porque es un problema de salud pública. Baste recordar que en España se producen 143 accidentes por millón y en Galicia, en concreto, el número de muertos el año pasado fue de 600, lo cual quiere decir que ese problema de Estado es grave y debíamos actuar inmediatamente. Por eso, la proposición no de ley insta al Gobierno a aumentar los medios de mantenimiento para la Autovía Rías Bajas en el sector de los túneles de acceso a Galicia, con el fin de evitar los actuales riesgos. Espero la comprensión del Partido Popular y la

aprobación, por supuesto, de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Mantilla, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Con la mayor brevedad, podría ser oportuna en su momento la presentación de esta proposición no de ley por parte del Grupo Socialista, sin embargo no lo es en este momento porque en el pasado mes de diciembre, exactamente el día 14, se ha firmado por un importe de 2.103 millones de pesetas la conservación y el mantenimiento de la Autovía Rías Bajas en la provincia de Zamora con la empresa de Construcciones, Obras Públicas y Civiles, S.A. Por tanto, el planteamiento que hace el Partido Socialista está ampliamente superado ya por las decisiones adoptadas por el Gobierno. De ahí que no proceda la aprobación de la proposición no de ley.

— **RELATIVA AL DESARROLLO DE LA RED ARTERIAL A TRAVÉS DE LA REALIZACIÓN DEL SEGUNDO CINTURÓN DE CIRCONVALACIÓN DE LA CIUDAD DE VIGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000348)**

El señor **PRESIDENTE**: Debatida esta proposición, entramos en la última del orden del día, que es la relativa al desarrollo de la red arterial a través de la realización del segundo cinturón de circunvalación de la ciudad de Vigo, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y que será defendida también por el señor Hernández Cerviño.

Quiero decir a los portavoces de los grupos que avisen a los señores diputados porque se va a proceder en diez minutos a las votaciones que estaban previstas a la una y media.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Señor presidente, hay una transaccional sobre esta proposición no de ley aceptada por el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Dejemos al grupo proponente que nos exprese esa aceptación.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Decía Joaquín Costa que la orografía la movían precisamente los poderes públicos. Hay que decir que lo que necesitamos ahora es que la Administración como tal también mueva la orografía.

El 5 de mayo del año 1992 se firmó en Vigo un convenio entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ocupado en aquella época por el socialista José Borrell, y el alcalde también socialista en la ciudad de Vigo, Carlos Príncipe, en el que se planteaba la necesi-

ria integración de Vigo y su entorno en el sistema de ciudades europeas, dado que los informes de la Comunidad Económica Europea, hoy Unión Europea, designaban a Vigo como una de las ciudades más pujantes en el ámbito europeo, pues pasó de ser una villa de apenas 5.000 habitantes en los albores del siglo xx a los casi 300.000 actuales y a liderar un área de influencia de aproximadamente 930.000 habitantes. Hubo tres elementos, el primero la industria del salazón, la conserva, la construcción naval y las industrias auxiliares, un segundo elemento, la instalación de la factoría automovilística de Citroën, y un tercer elemento, la industria de transformación alimentaria, que fueron las que hicieron que Vigo llegase a ser el puerto congelador más importante de Europa. Gracias a la concertación y al espíritu emprendedor de esta ciudad, se vio la necesidad de coordinar las distintas administraciones para llevar a cabo actuaciones estratégicas y desarrollar un plan intermodal para consolidar precisamente el área metropolitana. Este convenio, que llegó de mano de los socialistas, permitió diferentes actuaciones en la red viaria del medio urbano, como el primer cinturón, el segundo cinturón, la remodelación de la Avenida de Madrid, el acondicionamiento de la Avenida del Aeropuerto y el tramo de la autopista Rande-Puxeiros, al margen de un plan intermodal de transporte, intervenciones en el aeropuerto y en el medio ambiente. Sin embargo, al día de hoy —este proyecto está haciéndose—, nos encontramos con que sobre el proyecto del segundo cinturón, que es objeto de esta proposición no de ley, le toca mover ficha precisamente al Ministerio de Fomento, porque pese a todos los problemas que pueda haber de carácter urbanístico, todos los que podamos añadir y citar aquí, es cierto que el proyecto no avanza y la ciudad de Vigo está desarrollando una especie de desinterés por lo público que es muchas veces comprensible. Este proyecto es vital para el desarrollo de las comunicaciones de Vigo y por esta razón algunas instituciones privadas incluso no han dudado en cofinanciarlo para acelerar la construcción. La ciudad de Vigo, su industria en concreto, se ve estrangulada por la no realización de este y de otros proyectos, y la experiencia del primer cinturón, inacabado y mal rematado, nos hace prever que pueda ser un mal comienzo de año. Por esta razón, la proposición no de ley busca eliminar ese clima de confusión, una mayor colaboración y también que el Ministerio de Fomento mueva ficha.

En los Presupuestos Generales del Estado correspondientes al año 2000 figuraban 918 millones de pesetas, cantidad que no se destinó finalmente al proyecto (ya llamé la atención de esta Cámara sobre esto), y en el presupuesto del año 2001 figuraban sólo 468 millones sobre un plan previsto de 1.600 millones. Parece imposible, además de un agravio a la inteligencia, que las distintas administraciones no se pongan de acuerdo. Ha ocurrido, es cierto, que la fisonomía de la ciudad ha

cambiado y, por esa razón, polígonos como el de Navia, la necesaria expansión de Citroën, la zona franca y demás exijan modificaciones. Hay algunas asumibles, por lo que esperamos que pronto se llegue a un acuerdo, de tal manera que veamos hecha una realidad este cinturón. Por ese motivo, la propuesta de la proposición no de ley es, primero, instar al Gobierno a tomar de una vez la iniciativa y desarrollar un proyecto tan vital para el progreso de Vigo como es el de la culminación de la red arterial, llamada segundo cinturón; segundo, promover urgentemente la convocatoria de todas las partes implicadas en el proyecto y tomar el acuerdo definitivo sobre el trazado, plazos de ejecución y terminación de la obra antes de acabarse este año; y tercero, dotar económicamente el proyecto y ejecutarlo por la vía de urgencia para que las obras puedan comenzar en el primer trimestre del 2001.

A esta proposición no de ley se ha añadido una transaccional del Partido Popular, que agradecemos a su portavoz y aceptamos para que pueda salir adelante la proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vázquez, al que le ruego brevedad. Muchas gracias.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Usted ya sabe, señor presidente, que sus deseos para mí son órdenes. Voy a ser breve como siempre.

Querría hacer alguna referencia al tema que tratamos, señor presidente, porque tiene importancia para la principal ciudad de Galicia. No voy a referirme a los antecedentes y a otras cuestiones sobre este asunto, a los que ya se refirió el señor Hernández, pero sí a una cuestión. El tiempo pasó y, en todo caso, lo que es evidente es que por los motivos que fuesen esa obra no se llegó a realizar. Pero también está claro que existen nuevas circunstancias y necesidades que sería necesario contemplar para acabar ejecutando un proyecto, sin duda, muy necesario para la ciudad de Vigo, un proyecto que se ajuste a esas nuevas circunstancias y necesidades y le dé una perspectiva de futuro. Para ello nos parece imprescindible que el Ministerio de Fomento se sienta a negociar con el Ayuntamiento de Vigo, y con otras administraciones también porque están implicadas, las propuestas de reforma o ampliación del proyecto y ver cuáles son posibles, cuáles son necesarias, etcétera, insisto, desde la perspectiva de que siempre es mejor acometer la realización de un proyecto que responda a las necesidades reales actuales y garantice, por tanto, que sea válido para el futuro, además de procurar, naturalmente, que se produzca el menor impacto social posible. Creemos que esto debe ser así porque hasta ahora (hay que decirlo y lo quiero decir en esta Comisión) el Ministerio de Fomento se ha cerrado en banda negándose a dialogar y, de paso, sin contemplar partidas adecuadas para la realización de este segundo cinturón. Creo que existe unanimidad en la ciudad de

Vigo —todos lo sabemos, por lo menos los diputados que vamos a intervenir— sobre la necesidad de modificar algunas cuestiones como procurar el acceso al nuevo parque tecnológico, minimizar los impactos en las zonas habitadas, evitar que de alguna manera este segundo cinturón ponga dificultades a la ejecución, por cierto, de un proyecto estrella de la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda; la Xunta tiene un proyecto muy importante en Vigo, como es la ejecución del Pau de Navia. Por tanto, es necesario establecer ese diálogo.

Vamos a votar favorablemente la transaccional que hoy se presenta aquí, sin perjuicio de otras iniciativas de nuestro grupo sobre este tema, por una sencilla razón, porque cuando menos insta al Ministerio de Fomento a negociar, a dialogar, algo a lo que —insisto— hasta el momento el señor Álavarez-Cascos, titular del Ministerio, se ha negado, en una actitud para nosotros francamente incomprensible.

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

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Intentaré ser breve también.

Hay una cosa que está clara, y lo han dicho los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, que la ciudad de Vigo necesita el segundo cinturón. Pero también quiero recordar a los señores portavoces que en 1983, cuando el que les habla formaba parte de la corporación municipal de Vigo, ya estaba trazándose de alguna manera el segundo cinturón. Por tanto, desde 1983 hasta ahora, ninguna corporación municipal ha sido capaz de determinar por dónde tenía que discurrir el segundo cinturón. Quiero recordar a SS.SS. que desde 1983 a 1995 la ciudad fue gobernada por el Partido Socialista; desde 1995 a 1999 fue gobernada por el Partido Popular, y ahora gobierna —por decirlo metafóricamente— el Bloque en colaboración con el Partido Socialista. Recientemente, parece ser que hay un trazado que podría ser definitivo, pero también tengo que decir a los señores portavoces que las asociaciones de vecinos de Matamá, Beade y San Andrés se oponen en principio al trazado actual por el que se prevé que pueda discurrir ese segundo cinturón. Me sorprende que digan que el Ministerio tiene que mover ficha. El Ministerio ya movió ficha en los presupuestos del 2000, como decía el señor Hernández. En el 2000 ya figuraban 918 millones para la construcción del segundo cinturón; para el 2001 figuran 468 millones y 10.000 millones para los años 2002, 2003 y 2004. Por tanto, el Ministerio ha movido ficha, hay dinero consignado, está presupuestado y lo único que hace falta es decidir por dónde va el cinturón. Hay grupos y partidos que no han decidido ni han apoyado nunca el definitivo trazado de este cinturón. Algunos dicen que a lo mejor el Gobierno se mueve por motivos electorales.

¿No será que algún partido que ahora des gobierna se está moviendo también por temas partidistas y está buscando la solución definitiva a este cinturón? Espere-mos que sea así, porque Vigo lo necesita y el Ministerio está dispuesto a rematar de una vez el segundo cinturón.

Termino en un minuto. Me gustaría que no ocurriera lo que le pasó al primer cinturón de la ciudad, que ha sido estrangulado por el Partido Socialista, señor Hernández. Tenía una salida totalmente distinta y, ahora, ese primer cinturón de Vigo no sirve absolutamente para nada, se ha tirado estúpidamente el dinero, y simplemente por un tránsito del Partido Popular en aquel entonces se ha estrangulado la ciudad con el primer cinturón. Esperemos que con el segundo no ocurra lo mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminado el debate de la proposición no de ley, felicito a todos los portavoces por su brevedad y el dinamismo de sus intervenciones. Ruego a los portavoces que convoquen a SS.SS. porque vamos a proceder a las votaciones inmediatamente **(Pausa)**.

Señorías, iniciamos las votaciones.

Proposición no de ley número 1, relativa al trazado y ejecución de la autovía del Cantábrico. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 2, sobre realización de las obras de la segunda ronda de Málaga. Se vota en los términos de la proposición, con una enmienda del propio Partido Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 3, sobre servicios ferroviarios entre Huesca y Zaragoza. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 4, para que la línea férrea que circula entre los municipios de Mollet del Vallès y El Papiol sea habilitada para el transporte de viajeros, que también se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 5, relativa al acondicionamiento de la travesía de Santa Marta (Salamanca). Esta proposición tiene una enmienda transaccional del Grupo Popular que ha sido aceptada por el proponente.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 6, relativa a la mejora de los servicios ferroviarios en los tramos Ferrol-A Coruña y Ferrol-A Coruña-Betanzos-Lugo-Monforte, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 7, sobre introducción de las mejoras y soluciones acordadas por los grupos municipales en las obras de la línea de alta velocidad ferroviaria entre Madrid y Barcelona, a su paso por Lleida. Esta proposición constaba de tres puntos que se van a votar separadamente, el número 1 por un lado y el 2 y el 3 acumulados.

Votación del número 1.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Votación de los números 2 y 3.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Proposición no de ley número 8, acerca de la sinies-tralidad marítima. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 9, sobre construcción de la nueva autovía de enlace entre la ciudad de Pontevedra y la A-52 (autovía Rías Baixas) que se vota con-

juntamente con la número 10, relativa al estudio y elaboración del proyecto de una carretera de alta capacidad para comunicar directamente Pontevedra y Arosa con la A-52 en los términos de la transaccional por haberse llegado a un acuerdo.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 11, relativa a la reforma de la Avenida Alfonso de Molina en A Coruña, que se vota en los términos de la enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 12, relativa a la necesidad de que el Euromed llegue a Almería para el año 2005, que se vota en los términos de la enmienda del propio grupo proponente

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 13, relativa al mantenimiento de la autovía Rías Baixas, presentada por el Grupo Socialista, que se votará en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 14, relativa al desarrollo de la red arterial a través de la realización del segundo cinturón de circunvalación de la ciudad de Vigo, que se vota en los términos de una transaccional del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 15, sobre la ejecución material de la circunvalación oeste de Jerez (Cádiz), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, que se vota en los términos de una enmienda del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 23; en contra, 13; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición número 16, sobre ejecución material de la circunvalación oeste de Jerez (Cádiz), en los términos de la proposición presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 17, sobre elaboración de proyecto y adjudicación y ejecución de las obras de circunvalación oeste de Jerez de la Frontera (Cádiz), presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 18, sobre construcción de los tramos que faltan para terminar la autovía Córdoba-Antequera, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 19, sobre la mejora de las comunicaciones ferroviarias en Aragón, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que se vota en sus propios términos según la presentó el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Se levanta la sesión.

Eran las dos y treinta 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**