



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 165

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 13

celebrada el miércoles, 21 de febrero de 2001

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|------|
| — Relativa a la construcción del tercer carril en la autopista A-7 entre Maçanet de la Selva y la Jonquera-frontera francesa. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000076) | 4734 |
| — Sobre ejecución de la comunicación por carretera Oviedo-Grado-La Espina. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000136) | 4736 |
| — Relativa al acondicionamiento de las barandas del puente de Pontedeume en la carretera N-651. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000300) | 4738 |

Página

	Página
— Sobre el inicio de la redacción del proyecto para la segunda pista del Aeropuerto de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000162)	4780
— Sobre ejecución del proyecto de acondicionamiento de la travesía de Puerto Lumbreras en la Comunidad Autónoma de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000226)	4783
— Sobre accidentes ambientales en el estrecho de Gibraltar y la bahía de Algeciras (Cádiz). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000286)	4784
— Relativa a la modificación del trazado de la autovía A-52 a su paso por Vigo-Porrinño. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000334)	4787
— Sobre presentación de un programa global de actuaciones, convenidas con ayuntamientos y comunidades autónomas, para resolver los problemas que el ferrocarril ocasiona a su paso por las ciudades españolas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000238)	4789
— Sobre cofinanciación de las obras de las redes de abastecimiento de agua, depuradoras, alcantarillado, etcétera, del polígono Juncaril (Granada). Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000352)	4791

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

- **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DEL TERCER CARRIL EN LA AUTOPISTA A-7 ENTRE MAÇANET DE LA SELVA Y LA JONQUERA-FRONTIERA FRANCESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de Expediente 161/000076)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Vamos a dar comienzo a la sesión número 13, que nadie se alarme por ello, de la Comisión de Infraestructuras, con el objeto de debatir y votar distintas proposiciones no de ley.

Ha habido algunos cambios en el orden del día, cambios simplemente de ubicación de las iniciativas, por acuerdo de los grupos, que se las voy a comunicar a ustedes para que se organicen. La proposición que iba con el número 5 en el orden del día pasa a debatirse en octavo lugar, es decir, antes de la última, como penúltima proposición. La proposición que figuraba con el número 7 pasa a debatirse en tercer lugar. Y tenemos también la propuesta de un tercer cambio, que todavía no se ha fraguado. Les hago la advertencia de que la novena quieren trasladarla de sitio. En el caso de que los proponentes acepten el cambio, se lo comuni-

caré a ustedes. Mientras no se acepte, ese cambio no se va a producir.

Dicho todo esto, comenzamos con el debate de la proposición no de ley relativa a la construcción del tercer carril en la autopista A-7 entre Maçanet de la Selva y La Jonquera-frontera francesa. Para su debate, tiene la palabra la señora Palma, por parte del Grupo Socialista.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: Efectivamente, el objetivo de esta proposición no de ley es instar al Gobierno para que impulse los trámites de la construcción del tercer carril de la autopista A-7 entre Maçanet de la Selva y La Jonquera-frontera francesa. Éste objetivo no es nuevo; responde a una reivindicación que empieza ya a ser histórica y que va más allá del interés de las comarcas gerundenses. Precisamente por la importancia de la infraestructura, es un tema que tiene interés para Cataluña, pero yo diría que tiene también interés para todo el Estado, ya que ésta es una comunicación natural y muy importante hacia Europa.

La situación de las infraestructuras básicas en la provincia de Girona es bastante complicada. En estos momentos, mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, tiene presentadas diferentes iniciativas, aparte de la que vamos a ver hoy en esta Comisión, que tienen que ver con el mal estado y con la precariedad de las dos infraestructuras básicas de la provincia de Girona, que son la autopista A-7 y la carretera N-II. Es un clamor popular que la carretera N-II, a su paso por las comarcas gerun-

denses, necesita urgentemente un desdoblamiento. Un desdoblamiento y mejora que el Gobierno del Partido Popular ha ido anunciando ya en diferentes ocasiones, pero que no acaba de fructificar ni en sus prolegómenos, porque a mediados del año 2000 salió la licitación del estudio del desdoblamiento de la N-II entre Girona y La Jonquera, pero a día de hoy, hasta la fecha, la adjudicación de este estudio no se ha producido, habiendo sido anunciado de forma reiterada que iba a producirse dicha adjudicación a primeros del año 2001.

Sobre el tema que hoy nos ocupa, que es el de la autopista A-7, es evidente la necesidad de aumentar su capacidad, de construir este tercer carril, que en estos momentos en dirección norte, desde Barcelona, llega ya a Maçanet de la Selva. Desde Maçanet de la Selva hasta La Jonquera se produce un estrechamiento a dos carriles que genera incluso problemas de seguridad vial. No hay que olvidar que éste es un tramo que, por su conexión internacional, es muy frecuentado por camiones. Hay que añadir que en mayo de 2000, cuando fue presentada esta proposición no de ley, se instauró la gratuidad en el tramo de la A-7 entre Girona norte y Girona sur, como alternativa a la variante de la N-II. En aquellos momentos se inició una serie de conversaciones entre las administraciones de la Generalitat de Catalunya y del Estado, siendo secretario de Estado el señor Albert Vilalta. Se iniciaron conversaciones, como digo, para convenir la construcción del tercer carril entre Fornells de la Selva y Medinyà, con tres accesos en la zona de Girona, en Fornells, Sant Gregori y Medinyà, para que este tramo de la autopista A-7 pudiera funcionar de una forma normal, gratuita, como variante de la zona de Girona. No se habló más del tema. Esto ha generado un especial malestar en el territorio, y creemos que incluso la propia Administración de la Generalitat, a través del Conseller de Política Territorial, el señor Pere Macías, se ha reiterado esta petición ante el Gobierno del Estado.

Estamos en condiciones de exigir la mejora de esta infraestructura, creemos que sin provocar perjuicio económico a la empresa concesionaria, sobre todo si tenemos en cuenta que el convenio para prorrogar la concesión del año 1998 fue muy ventajoso para la empresa concesionaria. El plan económico y financiero que se presentó para sustanciar este convenio preveía para 1999, unos ingresos de 54.000 millones, y en realidad fueron de 60.000 millones. Es notorio que se ha producido un incremento del tráfico de vehículos y, por lo tanto, también un incremento de los beneficios, cosa que ha sido demostrada objetivamente con cifras. Debemos decir una vez más que se regaló una prórroga sin compensaciones; y en este caso para las comarcas gerundenses, de forma bastante más patente.

En estos momentos el nivel de tráfico existente y previsible en esta vía de peaje da lugar a pensar que el objetivo de mejorar la infraestructura no tiene por qué provocar ningún perjuicio económico a quien la explo-

ta, sino todo lo contrario; creemos que si no se hace caso a esta petición de todas las instituciones, de todos los sectores sociales y económicos de las comarcas gerundenses, se cometerá un error histórico, no sólo para estas comarcas, sino para el conjunto del país.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra en nombre del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: En muchos tramos de la autopista A-2 o A-7, según sea su paso por Cataluña o por otras regiones, se ha acordado últimamente que el paso a través de la ciudad o del término municipal se libera del peaje porque se considera que es circulación interior de la propia ciudad. Así sucede en Valencia, va muy saturada la autopista en aquella zona, también pasa en Zaragoza, y últimamente en Tarragona y en Girona. Verdaderamente, la autopista nota la acumulación de todos los elementos de transporte, generalmente camiones, que se pasan de la carretera nacional a la autopista, y hay una saturación fuerte.

Ahora bien, hay que entrar un poco en la problemática de cómo se han ido produciendo los incrementos de tráfico, la creación o la construcción de variantes en las distintas ciudades. Y Girona es un caso relativamente curioso o singular. Hace unos años se construyó la variante de la N-II por el lado opuesto a donde pasa la autopista. En su momento, cabía la posibilidad de que la variante de Girona fuera en un trazado paralelo enganchado a la autopista A-7, con dos carriles más dos, y eso no fue posible, con oposición desde Girona mismo. También la variante que se decidió tuvo la oposición del alcalde de Girona, que llegó a decir que si la variante de la N-II se realizaba —y ha quedado escrito, habría que ir a las hemerotecas—, él dimitiría. Todavía es alcalde. Cuando se hizo la variante ya decidida por el Ministerio, en aquellos momentos era ministro el señor Borrell, se decidió en toda aquella zona trabajar la variante, y entonces el alcalde fue delante de la reivindicación. Continúa estando saturada, porque la variante se hizo en un carril más uno, un carril de calzada única para cada dirección, insuficiente, por cierto. Ahora se pide que sea la concesionaria de autopistas, en convenio con el Estado o como sea, la que haga el tercer carril. Pero el tercer carril no sólo en el tramo de circunvalación de Girona, sino desde Maçanet de la Selva hasta la frontera. Todo este tramo, excepto el que va como circunvalación de Girona, desde Girona norte a Girona sur, sería de peaje, y está dentro de la concesión administrativa que tiene la empresa de autopistas. Por lo tanto, es meternos en un terreno que desde hace tiempo se está persiguiendo, buscando rescates de autopistas, principalmente en Cataluña, con lo que yo personalmente, y mi grupo parlamentario quizá no tan directamente, no estamos de acuerdo.

A mí me hubiera gustado mucho que hoy la proposición no de ley planteara que el Congreso de los Dipu-

tados insta al Gobierno a impulsar los trámites necesarios para la construcción del desdoblamiento de la N-II, cosa que está en trámite, porque Girona necesita una vía más amplia, y se necesita que prácticamente desde Barcelona a la frontera haya una carretera suficiente, de dos carriles más dos, en forma de autopista libre de peaje. Lo que se pide aquí se refiere al tramo Girona norte-Girona sur, dentro de la autopista que después continúa de peaje, pero lo que en realidad se precisa es que el trazado de la N-II, tenga dos carriles más dos. Y, por tanto, el impulso debe hacerse por ahí. El tiempo que se pueda tardar en hacer los tres carriles en la autopista A-7 la N-II lo puede compensar. Por ello, hay que presionar por ahí. Nuestra inquietud está demostrando que queremos esta variante ya, pero no nos damos cuenta ni nosotros mismos de que para hacer unas obras de este tipo se precisa mucho tiempo, y desde que se inician los trámites hasta que entra una máquina a trabajar pueden pasar de cuatro a cinco años, siendo optimistas.

Por lo tanto, nosotros no vamos a apoyar el tercer carril para la autopista A-7 en este tramo. Nosotros estaremos dispuestos, en su momento, a apoyar fuertemente el desdoblamiento de la N-II no sólo a su paso por Girona, sino todo el tramo desde Barcelona hasta la frontera francesa.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Berta Rodríguez, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Señorías, el Gobierno del Partido Popular, a través del Ministerio de Fomento, está desarrollando importantes actuaciones en materia de infraestructuras en la provincia de Girona, y les voy a mencionar algunas de ellas, como la variante de Castellflorit de la Roca. Ha sido el Gobierno del Partido Popular el que ha conseguido la gratuidad en la A-7 en el tramo Girona norte-Girona sur, y también será el Partido Popular el que traiga el AVE Madrid-Barcelona, Barcelona-Girona. También el Gobierno del Partido Popular, a través del Ministerio de Fomento, ha realizado el estudio informativo del desdoblamiento de la calzada de Tordera a Fornells de la Selva, del punto kilométrico 682 al 709,6, pendiente de la declaración de impacto ambiental a emitir por el Ministerio de Medio Ambiente, en donde se incluye el tramo de la N-II Maçanet de la Selva y Fornells de la Selva. La causa por la que no está prevista la ampliación de la A-7 entre Maçanet de la Selva y Girona es porque el tramo de la autovía Tordera-Fornells discurre paralelo a la autopista A-7, y por tanto este tramo de la nacional descongestionaría la A-7.

Con fecha 31 de octubre de 2000 se adjudicó el concurso para la redacción del estudio informativo del tramo de la nacional Girona-frontera francesa, estando en fase de redacción y habiéndose firmado el contrato en fecha 13 de diciembre de 2000. Todo ello referido al

tramo de Fornells de la Selva a La Jonquera. El estudio incluye lo siguiente: la variante de Girona y, entre posibles alternativas, la ampliación de la A-7 en el tramo de Girona sur a Girona norte. Y a partir de ese punto, la conversión de la N-II en autovía, que será independiente de la autopista A-7. Al llevar la N-II un trazado paralelo, no será necesaria la ampliación de la A-7 entre Girona norte y La Jonquera.

Por todo ello, señorías, el Grupo Popular no puede estar de acuerdo con la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, y por ello votaremos en contra.

— **SOBRE EJECUCIÓN DE LA COMUNICACIÓN POR CARRETERA OVIEDO-GRADO-LA ESPINA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de Expediente 161/000136)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto del orden del día: debate sobre la ejecución de la comunicación por carretera Oviedo-Grado-La Espina, de la que es proponente el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Voy a defender una proposición no de ley que pretende afrontar la solución de un problema que en estos momentos es importante para las comunicaciones en el occidente de Asturias, concretamente para la comunicación entre Oviedo y La Espina. Esta proposición no de ley que nosotros presentamos en el día de hoy tiene su base en los compromisos de infraestructuras de los fondos mineros y también, como decía, en la necesidad de una obra imprescindible para el desarrollo del occidente asturiano. Sin embargo, a pesar de que esta obra estaba incluida en la primera fase de los fondos mineros y, por tanto, prevista para que se realizase antes del año 2001, cada vez es más evidente que no va a estar terminada para esta fecha. Por otra parte, el Gobierno había comprometido con los sindicatos mineros y con los alcaldes del occidente de Asturias la ejecución del tramo Oviedo-Salas como autovía. Sin embargo, hoy por hoy la mayor parte de los tramos está prevista como vía rápida.

Han sido muchas las incertidumbres que han rodeado a esta carretera, desde la destitución de responsables de carreteras en Asturias hasta otro tipo de problemas de orden técnico. Por eso, Izquierda Unida presenta hoy una propuesta que lo que pretende es, como decía, despejar todas las dudas y comprometer en tiempo al Gobierno en esta actuación. Nuestra proposición no de ley plantea, en primer lugar, que la ejecución de los tramos Latores-Trubia, Trubia-Grado, Grado-Cornellá y Llera-Grado sean en régimen de autovía, y que el tramo Salas-La Espina sea como vía rápida. En segundo lugar, plantea comprometer al Gobierno para que se

agilice la discusión de la comunicaciones por carretera entre Oviedo, Salas y La Espina. En tercer lugar, plantea que haya una partida sustancial para que al final del período 2001-2003 se pueda garantizar su culminación. Y por último, plantea comprometer al Gobierno a realizar un estudio sobre la posible prolongación de la mencionada autovía Oviedo-Salas para articular el occidente interior y el occidente de la costa asturiana.

Como ven SS.SS., esta proposición viene simplemente a confirmar lo que debería ser ya una obra terminada.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Partido Socialista, doña Ludivina tiene la palabra.

La señora **GARCÍA ARIAS**: Voy a ser muy breve. El Grupo Socialista va a apoyar la iniciativa de Izquierda Unida respecto a esta carretera o a estas obras que, como se ha dicho, son muy importantes, porque pueden significar la agilización de las comunicaciones desde el centro de Asturias hacia la costa, vertebrando el interior de Asturias. Es un tramo de carretera que tiene mucho tráfico, que conecta además concejos que tienen un valor económico y, por lo tanto, un valor social muy importante. Los alcaldes de todos los municipios afectados están muy preocupados. Yo quería señalar la importancia que hubiera tenido el que se hubiera incluido esta obra en la negociación de las comarcas mineras, porque en la negociación de la reestructuración minera los sindicatos le dieron mucha importancia a esta zona. No conecta las zonas tradicionales mineras de Asturias, las zonas de Langreo y Mieres, sin embargo sí va hacia zonas importantes que están sufriendo una reconversión preocupante, como es la parte de Cangas de Narcea y Tineo. Hay bastante confusión respecto a los proyectos del Ministerio de Fomento relativos a esta obra y, como se ha dicho antes, hay también preocupación por el retraso. Por ello, no deja de ser una oportunidad importante para que quienes representan al partido en el Gobierno clarifiquen exactamente cuáles son los proyectos de esta obra.

Por lo tanto, apoyamos la iniciativa de Izquierda Unida. Y si, al final, la votación va a tener el mismo resultado que cuando se presentan iniciativas respecto a las obras del Ministerio de Fomento, en Asturias por lo menos aprovecharemos esta oportunidad para que se clarifique y, como oposición, naturalmente, tomaremos de nuevo buena nota respecto a los retrasos de las promesas del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Alicia Castro tiene la palabra en nombre del Grupo Popular, para cerrar el debate.

La señora **CASTRO MASAVEU**: A veces uno se asombra cuando ve que iniciativas que se defienden arduosamente, como lo hizo el portavoz de Izquierda

Unida, no tienen ningún sentido, porque, sinceramente, una iniciativa que está presentada hace tanto tiempo ya no se parece en nada a la realidad actual. Y me explico, señor presidente. En uno de los puntos que propone Izquierda Unida se habla de la vía rápida del tramo Salas-La Espina. Y, señor presidente, yo quiero decir en esta Comisión que eso no puede ser así, puesto que esa vía rápida se ha transformado en estos momentos en un proyecto de continuación de la autovía. Yo no sé si el Grupo de Izquierda Unida y el Grupo Socialista, que dicen que van a apoyar esta iniciativa, lo que quieren es que sea simplemente una vía rápida como estaba proyectada con anterioridad.

Esta autovía tiene seis tramos. Los cinco primeros ya se están desarrollando; de hecho los tramos Latores-Trubia y Llera-Grado están en fase de ejecución. Hay otros dos tramos, que son el de Trubia-Grado y Grado-Salas, que ya han obtenido las respuestas a los informes medioambientales y, por lo tanto, se sigue con la redacción. En el tramo Trubia-Llera se está preparando el concurso para la licitación. Y el tramo Salas-La Espina iba a ser una vía rápida, pero, por resolución de 4 de agosto de 2000, se anuló la licitación de las obras y se dio la orden para la redacción de un estudio informativo para la construcción de una autovía en ese tramo.

Yo no sé si los grupos de la oposición no conocen este dato, cosa que me extraña, porque sinceramente en Asturias prácticamente todos conocemos esta situación, o si lo que se pretende aquí es que ese tramo sea una vía rápida simplemente, y no una autovía. Yo, sinceramente, creo que es un desconocimiento por parte del grupo proponente, y del portavoz especialmente, puesto que no es diputado por Asturias y desconoce esta situación. Pero me extraña que la portavoz socialista pretenda apoyarla y pretenda que Salas-La Espina sea un vía rápida. No sé cómo se va a defender esto ante los asturianos, porque creo que lo que desean es que sea una autovía.

En cuanto a la financiación, todos sabemos que se va a hacer con cargo a fondos mineros y que existe una total garantía de financiación para todos los tramos.

Yo quisiera decir que, si hay algún retraso imputable al Ministerio de Fomento, efectivamente es aquel que se deriva de la decisión de convertir en autovía el trazado íntegro hasta La Espina. Sinceramente, yo creo que esta autovía es imprescindible para los intereses de la zona afectada, que Asturias está muy retrasada en materia de infraestructuras y que ha tenido que llegar el Partido Popular al Gobierno para que Asturias empezase a ver posibilidades de comunicaciones como las que desde hace tantos años venía reclamando y que fueron absolutamente olvidadas.

Por lo tanto, vamos a pronunciarnos en contra porque consideramos que la autovía está en marcha, que vamos más allá de lo que se dice en la proposición no de ley y, por lo tanto, no tendría sentido un retroceso en cuanto a la iniciativa aquí planteada.

— **RELATIVA AL ACONDICIONAMIENTO DE LAS BARANDAS DEL PUENTE DE PONTEDEUME EN LA CARRETERA N-651. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de Expediente 161/000300)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta proposición, pasamos a debatir, como ya les advertí al principio, la que iba con el número 7 en el orden del día, relativa al acondicionamiento de las barandas del puente de Pontedeume en la carretera N-651, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el señor Rodríguez para su defensa.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Para entender el sentido de nuestra propuesta conviene que informemos brevísimamente de algún proceso histórico en relación con el puente de Pontedeume, que es objeto de nuestra atención. Un puente que fue construido como de madera en el siglo XII, en 1162, y para el que los monasterios de la zona daban donaciones para su mantenimiento en buen estado.

De todas maneras, la estructura de piedra se debe a Fernán Pérez Andrade «O Boo», uno de los nobles más importantes de la Galicia norte, una familia de la oligarquía nobiliaria que creció ampulosamente a raíz de tomar partido por el rey Enrique de Trastámara frente a Pedro I. El puente incluso tiene una inscripción en uno de los berracos, que son osos y jabalíes, típicos emblemas de esta familia nobiliaria, donde se puede leer en concreto: «Na era de mil e CCCLXXX anos da nacemento do noso señor iesu xpo. por abril comezada e acabaron en seis ans esta ponte». Se trata de un puente construido entre 1380 y 1386, un puente llamativo en toda Europa ya desde el siglo XII por ser uno de los más largos de los que existían en el continente.

Pero a partir del siglo XVI sufrió un proceso de abandono que llevó a la ruina muchas de sus partes, sobre todo debido a las violentas riadas que se producían en aquella zona antes de que hubiese los actuales pantanos. Hubo intentos de recuperación durante todo el período de los Austrias, pero debido a la marginalidad de Galicia en general, y en particular de la zona, estos intentos siempre fueron fallidos.

Las grandes transformaciones en el puente de piedra se produjeron en el siglo XVIII, coincidiendo con la creciente importancia de las instalaciones navales de Ferrol. La intensidad de las obras de reparación en este siglo XVIII fue de tal calibre, que incluso participó en ellas Fernando de Casas Novoa, el maestro encargado de inspección y fijación de la obra, que fue el constructor de la fachada del Obradoiro de la catedral de Santiago de Compostela. Las reparaciones, con todo, fueron parciales y se provocaron litigios entre las villas de la zona, en concreto entre Betanzos, Pontedeume y Ferrol, por ver quién pagaba las obras, ya que siempre acababan siendo financiadas por la villa de Pontedeu-

me, cuando se trataba de una infraestructura fundamental en la interrelación en toda la Galicia norte, en concreto entre ciudades tan importantes como A Coruña, Betanzos, Pontedeume y Ferrol. En ese momento histórico el puente tenía 835 metros de longitud.

Es en el siglo XIX cuando la reparación del puente incluso llega a este Congreso de los Diputados, a petición, en concreto, de los Ayuntamientos de Pontedeume y Cabanas, que, con fecha 1 de enero de 1839, solicitan al Congreso de los Diputados que apoye la financiación de las obras de reparación de esta infraestructura fundamental. Y consiguen que se haga esa reparación del puente entre 1842 y 1843, una vez que se volvió a repetir una segunda petición en este sentido al propio Congreso de los Diputados.

La sustitución del puente medieval, con todo, no aconteció hasta el siglo XIX, en concreto hasta 1863, en que empezaron unas obras, que se mantuvieron durante diez años, que le dieron una fisonomía más parecida a la actual. El puente pasó de tener los 50 arcos con los que contaba anteriormente, a los 11 con que contó en el siglo XIX; hoy cuenta con 15. Verdaderamente, a partir de aquí las obras fueron de modificación, obras importantes en cuanto a desfiguración de la estructura de esta obra artística y emblemática pero que sigue estando fundamentada en todo este proceso anterior.

En todo caso, nosotros queremos que SS.SS. comprendan que un puente tan emblemático, tan fundamental desde el punto de vista artístico y tan integrado en una zona de valores históricos, paisajísticos y artísticos muy importantes, no puede tener unas barandas en mal estado, inapropiadas, de hormigón, como tampoco puede tener unas aceras tan escasísimas de anchura de hormigón armado y que sufren muchas aglomeraciones durante las fiestas, sobre todo, de septiembre. Sería bueno que, cuando menos, la fisonomía externa estuviese de acuerdo con el aspecto del puente, que no se llega a ver desde muchas perspectivas pero que es un puente de piedra con todos estos antecedentes, y debía de contar con unas barandas de hierro forjado y separadas, en todo caso, por unas pequeñas columnas de piedra como las que tenía antes de las últimas modificaciones, acontecidas en el siglo XX.

No voy a hablar de la necesidad de integrar el puente en la parte que da al municipio de Cabanas, en concreto unas escolleras en bruto de muy poca longitud pero que, con una modificación pequeña, podríamos hacer un paseo que se prolongase con el paseo marítimo de Cabanas cara a la playa y el paseo marítimo, incluso, que bordea la autopista A-9. En todo caso, lo fundamental es que SS.SS. sepan que el Gobierno es consciente de esta situación y que incluso dio su apoyo a la misma. En concreto, el 21 de diciembre del año 2000 responde a este diputado lo siguiente: Respecto a la propuesta de actuación en el puente, planteada por el ayuntamiento con fecha 26 de marzo de 1996, la demarcación de carreteras del Estado en Galicia prestó

su conformidad en mayo del mismo año, es decir, mayo de 1996.

Solamente se trata con esta proposición no de ley de que el Ministerio de Fomento, por lo menos, realice esta obra con la que está de acuerdo la demarcación de carreteras de Galicia y que haga este acondicionamiento de las barandas del puente de Pontedeume en la N-651, de acuerdo con el entorno y con respeto a su valor, como patrimonio histórico y construcción emblemática de la zona, en la línea de la propuesta planteada por el ayuntamiento al entonces Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente.

Lógicamente, de esta obra quedaría excluida otra parte propuesta por el ayuntamiento, que sería la regeneración, en concreto, de esas escolleras a las que antes aludí, que pertenecerían a una actuación de Costas, y en todo caso sería una gestión diferente, aunque importante, y de muy poca monta para integrar todos los paseos marítimos de la zona, una zona que, vuelvo a repetir, es importante desde el punto de vista paisajístico, histórico y artístico.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Guillermo Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señorías, la proposición no de ley planteada por el Bloque Nacionalista Galego, dentro del Grupo Mixto, no puede tener más razón. No vamos a remitirnos a hechos históricos porque los ha descrito muy bien el señor don Francisco Rodríguez; únicamente quiero aclarar que Pontedeume fue cuna del arzobispo Rajoy: esperemos que, poniéndonos bajo su protección, por el nombre, podamos aprobar esta proposición no de ley.

Como se ha visto ya, es una vieja reivindicación: el arreglo del puente de Pontedeume del siglo XIX y la situación actual de este puente es precaria, básicamente por dos motivos: por la estrechez de las aceras y por la escasez de altura de las barandillas. Esta estructura es utilizada diariamente por numerosos transeúntes, al ser la única vía de comunicación entre dos municipios, en concreto el concejo de Cabanas y la zona de Ferrol Terra en general. Se utiliza notablemente en verano por el incremento turístico (se dobla la población), y evidentemente, al ser utilizada por muchísima gente, aumenta notablemente el peligro por la frecuencia de automóviles, camiones, peatones y demás. La altura de la actual barandilla, que está hecha de piezas prefabricadas de hormigón, es consecuencia precisamente de la elevación de las aceras, lo que supone que a una persona de altura normal le quede escasamente por encima de las rodillas, y de ahí su peligrosidad. Un simple tropiezo, como ha pasado alguna vez, significa la caída al mar, que se ve agravada en el caso de marea baja por los bajos y las rocas, que existen a lo largo de todo el recorrido.

El puente tenía antiguamente una barandilla de cantería maciza a ambos lados y a todo lo largo, que fue sustituida en los años sesenta, y esta actuación desentona totalmente con la escollera que existe al final del puente, ya en el término de Cabanas, como se ha señalado anteriormente. Estas actuaciones desvirtuaron notablemente la imagen uniforme de este puente. De ahí la idoneidad del proyecto, que amplía el ancho de las aceras, eleva sensiblemente las barandillas, las ennoblece con materiales más acordes con el carácter medieval del puente, y que debe ir acompañado necesariamente por un tratamiento de la escollera que existe al final del mismo, que realce la importancia y valor de un puente que en su día fue calificado como de los mayores de Europa.

Por esa razón, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, porque creemos que es de justicia para el Ayuntamiento de Pontedeume.

El señor **PRESIDENTE**: Don Celso Delgado tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: Nuestro grupo parlamentario, en relación con la proposición no de ley planteada por el Grupo Parlamentario Mixto, quiere ceñirse antes de nada al aspecto estrictamente técnico de la exposición de motivos de la misma, en el que se plantean las consecuencias de un accidente de tráfico ocurrido a mediados de septiembre del año 2000, que provocó la rotura de la baranda en unos cuantos metros. Esta cuestión fue planteada como pregunta parlamentaria el 7 de noviembre y respondida en todos sus términos el 26 de enero de 2001 por el Ministerio de Fomento, y tiene ahora la reformulación sobre la base de una proposición no de ley que fue presentada días antes, en el mes de noviembre, a tener la respuesta; por lo cual, entendemos que muchas de las cuestiones que se plantean están suficientemente contestadas.

El Ministerio de Fomento procedió, para solucionar los problemas derivados del accidente ocurrido el 19 de septiembre, al salirse un vehículo y golpear y derribar nueve metros de barandilla de fábrica, ese mismo día a la colocación de una barandilla provisional, con doble barrera de onda, y además se encargó a una empresa de las proximidades la realización de 25 módulos prefabricados para reponer el puente justamente al estado actual. En este sentido, la actuación del Ministerio para reponer las cosas a su estado anterior fue la correcta y la adecuada. Aunque ésa, ciertamente no es la cuestión que señala el señor Rodríguez, ya que él plantea algo más: plantea no una reposición de las cosas a su estado anterior, sino una actuación de conjunto sobre el entorno del puente sobre la N-651. Un puente que, yo coincido con él, tiene el valor histórico de tener todas esas características constructivas que fueron pioneras en su época, y que tiene un auténtico valor histórico y emblemático para los habitantes de

aquella zona y para el conjunto de Galicia. Es lo cierto que en este momento, y ya en el año 1996, la demarcación de carreteras del Estado en Galicia, es decir, la representación del Ministerio de Fomento en aquel territorio, valoró una propuesta efectuada desde el ayuntamiento, el 26 de marzo de 1996, y se la remitió nuevamente al Ayuntamiento de Pontedeume para, supongo, un nuevo estudio, una nueva valoración, una nueva adaptación.

En este momento, nuestro grupo manifiesta que no va a apoyar esta proposición no de ley. No la apoya, no porque no crea que sobre ese puente no sea oportuno efectuar actuaciones, que así lo entendemos, sino porque es imprescindible recabar una mayor información, sobre todo de un ministerio al que aludió el señor Rodríguez, que es el Ministerio de Medio Ambiente. Como también decía el señor Hernández Cerviño, hay una escollera, unas responsabilidades en las que entra Costas, por lo que creo que es más razonable recabar absolutamente toda la información (y en este sentido, quien habla se ocupará desde el Grupo Parlamentario Popular de activar esta cuestión), y aunque hoy nos pronunciaremos en este sentido, no cerramos en modo alguno una puerta a que se pueda estudiar y valorar qué debemos hacer para, efectivamente, mejorar las características de este puente en orden a su seguridad y también a su estética.

El señor **PRESIDENTE**: Les recuerdo que queda tiempo para la votación y que pueden ustedes llegar a una enmienda transaccional. Lo digo porque me ha dejado preocupado la altura de las barandillas.

— **SOBRE EL INICIO DE LA REDACCIÓN DEL PROYECTO PARA LA SEGUNDA PISTA DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000162)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la tercera proposición no de ley, la que figuraba como tercera y que ha sido desplazada, sobre el inicio de la redacción del proyecto para la segunda pista del aeropuerto de Málaga. Esta proposición no de ley tiene dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Socialista y otra del Grupo Parlamentario Popular, y ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que se ha autoenmendado, como han visto ustedes. Para su defensa, tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor presidente, señorías, el aeropuerto de Málaga tiene una enorme importancia para la economía malagueña. De hecho, según un estudio realizado por la Facultad de Económicas de Málaga, este aeropuerto es más importante para la economía de nuestra provincia de lo que lo es, en términos relativos, el de Barajas para Madrid o el de El Prat para Barcelona.

El aeropuerto de Málaga es uno de los que más está creciendo a nivel nacional en los últimos años. De hecho, en el año 2000 se rozaron los 9,5 millones de pasajeros, lo cual supuso un incremento de casi el 11 por ciento con relación al año anterior. Sin embargo, este importante aumento no tiene absolutamente nada que ver con la inversión que está realizando el Gobierno del Partido Popular. Durante la pasada legislatura, el de Málaga fue, de los grandes aeropuertos nacionales, el que menos inversión recibió por parte del Gobierno central. Por cierto, señor Atencia, ¿sabe usted lo que se invertía en el aeropuerto de Málaga con gobiernos socialistas? Se invertía el triple, como media, todos los años de lo que ha invertido el Gobierno del Partido Popular. Y lo peor del caso es que el Partido Popular no pretende cambiar su política. De hecho, durante el año 2000, en los presupuestos estaba prevista una inversión de 2.900 millones de pesetas, según dice su Gobierno en una respuesta parlamentaria. ¿Saben los señores del Partido Popular cuánto se ha invertido realmente de esos 2.900 millones? Se han invertido únicamente 900, menos de una tercera parte de lo que estaba previsto. Esto significa, no sólo que el Gobierno del Partido Popular destina escasa cantidad al aeropuerto de Málaga, sino que ni siquiera tiene la voluntad política de invertir las cantidades que aparecen en los Presupuestos Generales del Estado.

Los socialistas consideramos que el aeropuerto de Málaga es fundamental para el desarrollo y el impulso económico de la provincia de Málaga; de hecho, es la puerta de entrada del turismo internacional a la Costa del Sol. Y por ello exigimos al Gobierno del Partido Popular que dé solución de una vez por todas a las numerosas asignaturas pendientes que tiene el aeropuerto de Málaga. Una de las mayores asignaturas pendientes que tiene el Gobierno del Partido Popular en nuestro aeropuerto es el inicio de la segunda pista, y lo es por dos razones. La primera, porque es fundamental para evitar el colapso a medio plazo en el aeropuerto malagueño. Y la segunda, porque es un compromiso del ministro de Fomento.

Según los técnicos (y eso ha aparecido en los medios de comunicación en reiteradas ocasiones), en el año 2005, en el aeropuerto de Málaga se alcanzarán los 16 millones de pasajeros; y para evitar que se colapse nuestro aeropuerto, es necesario que para esa fecha esté operativa la segunda pista. Por otra parte, y a pesar de que durante la pasada legislatura el Gobierno del Partido Popular se empeñó en que no sería necesaria la segunda pista en el aeropuerto de Málaga hasta por lo menos el año 2010 — eso fue lo que dijo en dos respuestas parlamentarias: una de 1998 y otra de 1999—, en plena campaña electoral el ministro de Fomento se comprometió a iniciar la obra en 2003, y aparece claramente en los medios de comunicación. El 3 de febrero de 2000, el señor Arias-Salgado dijo textualmente: la obra de la nueva pista del aeropuerto de Málaga para el

año 2003. Eso fue lo que dijo el ministro de Fomento en plena campaña electoral.

No obstante, ahora que el Partido Popular ha obtenido mayoría absoluta, ya no tiene tan clara esa fecha; yo diría que no tiene nada clara esa fecha, puesto que en la última respuesta parlamentaria, de fecha 10 de enero, señala que el inicio de la obra de la segunda pista, y leo textualmente, está en función de las previsiones de evolución del tráfico. No hay compromiso de plazo ni fecha de ningún tipo.

Los socialistas volvemos a insistir en la necesidad de iniciar las obras de la segunda pista, como digo, por dos razones: para evitar el colapso que se puede producir en nuestro aeropuerto en torno a 2005 y porque fue un compromiso del Partido Popular. Y ustedes, el Partido Popular, deben cumplir con ese compromiso ante los malagueños; no pueden engañar a los malagueños con relación a este tema.

Por todo ello, presentamos esta proposición no de ley, en donde instamos al Gobierno, en primer lugar, a que se comprometa a iniciar, en el plazo máximo de seis meses, la redacción del proyecto para la segunda pista del aeropuerto de Málaga; y, en segundo lugar, hemos presentado una enmienda en donde se le insta a que cumpla con el compromiso del ministro de Fomento, y ese compromiso no era otro que iniciar las obras de la segunda pista del aeropuerto en el año 2003.

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

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Señor presidente, hay una enmienda del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón, señor Centella. Corregir es de sabios. Ciertamente, hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, y para su defensa tiene la palabra el señor Atencia.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Paso a defender la enmienda que ha presentado nuestro grupo y a fijar nuestra posición en relación con la iniciativa que acaba de ser defendida por el portavoz del Grupo Socialista, señor Heredia.

Señor presidente, señorías, para el Grupo Parlamentario Popular el aeropuerto de Málaga no sólo tiene una gran importancia en lo que respecta a su repercusión en la economía malagueña, sino porque además es el gran aeropuerto del sur de España, es el gran aeropuerto internacional de Andalucía, es el quinto aeropuerto en movimiento de aeronaves en España, es el sexto en número de pasajeros (año 1999), y es el tercer aeropuerto peninsular, tanto en movimiento de aeronaves como en número de pasajeros (datos de 1999).

Precisamente por eso, no por unos meros argumentos de carácter territorial, que, sin duda, señoría, yo comparto, pero hay que hacer planteamientos objetivos en el conjunto de España, el Gobierno del Partido

Popular ha impulsado y está impulsando las actuaciones necesarias para hacer frente al incremento de tráfico que se espera que se produzca en los próximos años. Precisamente por eso, la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular pretende impulsar al Gobierno a que apruebe definitivamente el plan director del aeropuerto de Málaga, que quiere dar respuesta a todas las necesidades que, a medio plazo, el crecimiento del tráfico, tanto en número de vuelos como de pasajeros, va a generar en el aeropuerto de Málaga, en base a una documentación y unos planes que ya han sido impulsados por las autoridades correspondientes del Ministerio de Fomento y por las propias autoridades de AENA y que está pendiente de su aprobación definitiva, previa consulta a otros organismos implicados.

Me parece que los problemas de los aeropuertos no se pueden plantear exclusivamente en un asunto concreto, por importante que sea, como puede ser la creación de una segunda pista o la ampliación aislada de una terminal; tiene que ir en conjunto. Ésa es la propuesta que hace el Grupo Parlamentario Popular y así viene trabajando el Gobierno.

Precisamente por eso, señorías, la enmienda que presentamos va más dirigida al planteamiento global que a una actuación específica. Y yo puedo recordarles a SS.SS. que el plan director del aeropuerto de Málaga, próximo a aprobarse definitivamente, es el documento o instrumento reglamentario de planificación que contempla todas las actuaciones que prevean las necesarias adaptaciones o inversiones en el aeropuerto, para dotarle de la capacidad necesaria, atendiendo las previsiones de crecimiento de los próximos años. Y como S.S. seguro sabe, señor Heredia, contempla un conjunto de actuaciones como la ampliación de la plataforma de aviación comercial y general, la ampliación del edificio terminal del aeropuerto de Málaga, la instalación de pasarelas, la construcción de una nueva torre de control, la construcción de una nueva pista de vuelo (segunda pista), nuevos accesos, urbanización, actuaciones varias, etcétera.

Pero, señor Heredia, en su intervención actual y en la exposición de motivos de su iniciativa comete un grave error. Comete el grave error de priorizar actuaciones en función del incremento del número de pasajeros, sin tener en cuenta que en un aeropuerto la clave no está exclusivamente en el número de pasajeros, sino fundamentalmente en el número de aeronaves que cada año se mueve en ese aeropuerto, es decir, el movimiento que se produce, independientemente del número de pasajeros.

Precisamente el aeropuerto de Málaga es uno de los aeropuertos de España —dentro de la península prácticamente el que más— que mayor número de pasajeros por vuelo, por aeronave, produce. Por lo tanto, el número de pasajeros no es relevante para justificarlo. El Grupo Parlamentario Popular, insisto, es partidario de hacer la segunda pista, pero dentro de las priorida-

des que hay que establecer, no creemos que sea tan necesaria. En estos momentos hay aeropuertos en el mundo, como el aeropuerto de Gatwick, que con prácticamente cuatro veces el número de pasajeros del aeropuerto de Málaga y también cuatro veces el número de aeronaves, sólo tiene una pista. La clave, por tanto, está en aprovechar suficientemente las estructuras que tiene cada aeropuerto.

La clave del crecimiento del aeropuerto de Málaga está en aprovechar suficientemente la plataforma que tiene. Ahora mismo no permite que esté aparcado el número de aeronaves, por utilizar términos más gráficos, que su capacidad de vuelo teórica, de despegue y de operaciones permite; teóricamente podrían producirse 42 operaciones por hora, pero la actual plataforma sólo permite 35. Por tanto, precisamente por el incremento que se calcula del número de vuelos, además del que se produzca del número de pasajeros, las actuaciones que las autoridades y los técnicos en materia aeroportuaria han establecido van en el sentido de que lo prioritario es ampliar la plataforma para que, en vez de 35 vuelos a la hora como se producen en estos momentos, pasemos a 42, lo que significaría un incremento del 20 por ciento; en segundo lugar, van encaminadas a la ampliación de la terminal, porque ésta, precisamente por el incremento del número de pasajeros y de vuelos que allí se va a producir, necesita poder atender un mayor ritmo; además, en tercer lugar, es fundamental la tercera pista. Por eso, señorías, me parece que es mucho mejor que planteemos iniciativas para potenciar el aeropuerto de Málaga, gran aeropuerto del sur de España y gran aeropuerto internacional de Andalucía, que va a tener un incremento importante que, evidentemente, prevé el Gobierno y para el que tiene previstas actuaciones. Vamos a apoyar un plan director que en conjunto va a dar no una solución parcial, que se quedaría coja si no se han resuelto los problemas de la plataforma y de la terminal, sino una solución de carácter global. Por eso, señor Heredia, no podemos compartir los argumentos que S.S. da, que significan poco menos que el aeropuerto de Málaga está abandonado, cuando precisamente en los presupuestos del año 2001 hay 4.772 millones de pesetas para realizar ni más ni menos que la ampliación de la plataforma (primera prioridad) en la zona este y el nuevo edificio de la terminal y la urbanización, que junto con la torre de control ya se están realizando. En consecuencia, nos parece que se ha estado trabajando en la línea adecuada. El Grupo Popular, insisto, comparte que hay que hacer una segunda pista: ahí están las declaraciones del ministro de Fomento y las actuaciones de las administraciones. Está en el plan director de infraestructuras. Respaldemos la iniciativa de hacer ese plan director, mejor dicho, de las infraestructuras oportunas del aeropuerto de Málaga y, dentro de ellas, con sus correspondientes prioridades, se realizarán las necesarias en cada caso para atender el incremento del tráfico de aere-

ves y de pasajeros. Precisamente por eso yo le pido, señor Heredia, que en defensa de los intereses que usted tiene que defender como diputado malagueño, aunque sea de la oposición, admita nuestra enmienda, porque significará un respaldo y un impulso claro a las actuaciones que el Gobierno quiere llevar adelante para que el aeropuerto de Málaga siga teniendo el lugar que tiene y para que especialmente a medio y largo plazo ocupe el lugar que le corresponde entre los aeropuertos españoles.

El señor **PRESIDENTE:** Ahora sí, señor Centella, tiene la palabra por Izquierda Unida.

El señor **CENTELLA GÓMEZ:** Después de oír la intervención del portavoz del Grupo Popular, la verdad que uno casi tiene la tentación de también pedirle al señor Heredia que apoye la enmienda, porque es la evidencia de la impotencia del señor Atencia para que su propio partido le escuche, ya que, claro, al presentar una enmienda de la mano del señor Atencia instando al Gobierno a impulsar el plan director, que ya tenía que estar, es evidente que algo falla, en el sentido de que el Partido Popular no ha terminado ese plan director, que no es el motivo del debate, pero ya que lo plantea el señor Atencia, habrá que decirle que lo que tenía que haber hecho el Partido Popular era tenerlo terminado ya. No se puede venir ahora con una enmienda que lo único que evidencia es la impotencia del Partido Popular de Málaga para que su Gobierno le haga caso. Yo creo, señor Atencia, que se podía haber usted ahorrado ese papelón.

Luego se nos viene a plantear que lo que hay que hacer en el plan director son las actuaciones en conjunto y se termina diciendo que ya están haciendo cosas. ¿En qué quedamos? ¿Esperamos a hacer el plan director para hacer todo en conjunto? Evidentemente esto sería imposible, porque entonces no estaría hecha la torre de control ni habría dinero, como usted ha dicho, para financiar la plataforma. Evidentemente el plan director tenía que estar ya terminado y tenía que haber sido lo primero, y el problema es que como no hay tal plan director, hay que hacer otras actuaciones.

Ese no era el motivo de este debate, sino la segunda pista, y hay que señalar que no es lo mismo hablar de la torre de control o de la terminal que hablar de la segunda pista. ¿Por qué? Porque la segunda pista tiene otros condicionantes y más en una zona donde, como usted sabrá, hay mucha presión urbanística. ¿Cuál es el problema que nos podemos encontrar? Según nuestros datos, y hace dos días así lo manifestaba públicamente el presidente de la asociación para el desarrollo de Málaga, se han paralizado las expropiaciones y no se sabe muy bien por qué motivo. Es una zona de gran presión urbanística con grandes problemas y, por tanto, el proyecto de segunda pista no es una obra o una actuación más que se pueda hacer dentro de lo es el

recinto del aeropuerto. Por eso sería oportuna esta iniciativa y que se aceptara tal y como viene; que se inicie ya la tramitación del proyecto y, sobre todo, que quede claro para los propios vecinos y para todo el mundo que esta es una actuación que se va a realizar, porque al final no es cuestión de hacer números ni de tirar de informes técnicos, que para todo hay, como bien ha evidenciado el señor Heredia, sino que, de una vez por todas, se trata de que lo que se dice, que el aeropuerto de Málaga es un aeropuerto prioritario para el Partido Popular, se convierta en la realidad, y esos 4.000 millones son insuficientes y además llegan tarde, señor Atencia.

Sería importante que hoy aquí hubiese una votación favorable a la propuesta del Partido Socialista porque creemos que dejaría clara la realidad y despejaría muchas dudas, porque, repito, la situación de la segunda pista y la presión urbanística que hay pueden frenar el tema y al final que ni siquiera se cumpla el plazo que ustedes plantean. Por tanto, nosotros vamos a votar favorablemente este iniciativa y, repito, lamentamos que el señor Atencia tenga que venir a presentar una enmienda para que su propio Gobierno impulse el plan director.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Heredia, sólo a los efectos de decir si acepta o no la enmienda del Grupo Popular.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor presidente, el plan director, según una respuesta parlamentaria del Gobierno, tendría que haber estado aprobado en 1998. Cuatro años después....

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Heredia. Sabe usted, hablamos el otro día del tema, que el turno es simplemente para decir si acepta o no la enmienda. Si reabre usted el debate, tendremos que dar la palabra a todos los demás y estaremos aquí hablando de un tema que ha quedado, según entiende la Presidencia, bastante claro por parte de todos. Así que le ruego que no reabra S.S. el debate.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: No vamos a apoyar la enmienda del Grupo Popular, porque el plan director tenía que haber estado aprobado hace cuatro años.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias por su brevedad. **(El señor Atencia Robledo pide la palabra).**

Señor Atencia, ¿en virtud de qué pide usted la palabra?

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor presidente, no sé si es realmente una cuestión de orden; es simplemente por si había lugar a explicar lo de la potencia. Lo habían dejado en duda y la verdad es que yo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Atencia, la verdad es que la frase del señor Centella la he anotado porque

ha sido bella. Ha dicho: evidencia de la impotencia del señor Atencia **(Risas.)**, pero yo la he entendido en el mismo sentido que toda la sala y no creo que sea motivo para darle la palabra.

— **SOBRE EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE ACONDICIONAMIENTO DE LA TRAVESÍA DE PUERTO LUMBRERAS EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000226)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la cuarta proposición, sobre la ejecución del proyecto de acondicionamiento de la travesía de Puerto Lumberras en la Comunidad Autónoma de Murcia, de la cual es autor el Grupo Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Eguiagaray.

El señor **EGUIAGARAY UCELAY**: Señorías, seré breve. Yo creo que hay proposiciones complicadas y otras muy sencillas; en unas es muy discutible que uno pueda tener mucha razón y en otras ocurre lo contrario. Seguramente lo que uno tiene que justificar es por qué es necesario aprobar, entre las muchas necesidades que tiene este país, en concreto la de un municipio, de los 9.000 que hay en España, y por qué la de éste en particular. A mí me gustaría decir en favor del contenido de esta proposición no de ley algunas cosas.

Primero, se refiere a un municipio de Murcia —razón importante para que yo lo defienda, como SS.SS. saben, y probablemente para pedirles también el apoyo— que es fronterizo y que tradicionalmente ha vivido de la existencia del tráfico comercial y del turismo. Se trata de un municipio en el que, ahora que las ciencias adelantan que es una barbaridad, cuando se produjo la construcción de la autovía se generó un movimiento de contestación ciudadana nada desdeñable, porque el riesgo que corría era el de la desviación de tráfico absoluto respecto del gran número de coches y camiones que pasaban por el municipio hacia otros lugares. Tanto es así que durante algún tiempo los miembros que pertenecen a esta comunidad local temieron que ese fuera el horizonte de su vida y que fuera necesario cerrar buena parte de los negocios que allí existían.

Transcurrido algún tiempo, se normalizaron las cosas, pero la autovía no logró resolver algunos de los problemas que hoy se plantean, por ejemplo, que cuando se hace una autovía hay que hacer un acondicionamiento de las travesías; además, especialmente en una comunidad bien conocida por la abundancia de agua, cada vez que caen cuatro gotas, allí se produce un auténtico desastre. Una buena parte de los locales comerciales quedan inundados, muchas calles quedan afectadas —no es que ocurra muchas veces, pero cuando ocurre es un auténtico problema—. Simultáneamente, la falta

de adecuación de la travesía produce otros problemas que son incluso más graves que los puramente comerciales o turísticos y que tienen que ver con que se alcanzan velocidades incompatibles con la seguridad de los transeúntes y de los ciudadanos. Estas nos parecen razones suficientes como para solicitar que un proyecto que ya está hecho, hablado, pactado, aprobado por el propio Ayuntamiento en relación con la demarcación de carreteras y apalabrado en diversas ocasiones con la propia Delegación del Gobierno finalmente llegue a plasmarse y se lleve a efecto. El Grupo Socialista lo planteó en la discusión de las enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para este año; en aquel momento, junto con otras muchas, no tuvo acogida. A mí me parece que este es un buen momento para insistir, no solamente en la necesidad sino además en la posibilidad. No estamos hablando de cantidades exorbitantes; ya sé que una más otra, más otra, al final pueden producir cantidades incompatibles, pero en términos que quizás no sean los más rigurosos, les puedo decir que si uno quisiera realizar una buena obra, de las muchas que uno puede hacer cuando tiene mayoría absoluta, esta sería gastarse 327 millones de pesetas para hacer felices a los ciudadanos de Puerto Lumbreras. Probablemente haya otras muchas cosas que se puedan acometer para hacer felices a los ciudadanos, pero esta al menos no cuesta mucho y además tienen toda la razón, desde luego tiene el apoyo de todos los grupos políticos de ese municipio, del conjunto de la Región de Murcia y, sin duda alguna, de todos los que con algún conocimiento de causa se aproximen a la situación que hay en ese municipio.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Centella no quiere intervenir. Don Andrés Ayala, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Simplemente quiero hacer una manifestación en el sentido de que en el Boletín Oficial del Estado del pasado día 27 de enero se anunció la licitación para el acondicionamiento de la travesía de Puerto Lumbreras, por un importe de 328 millones de pesetas y que afecta a las carreteras N-340 y N-342 antiguas; el plazo para la presentación de las ofertas, es decir, de las plicas de las distintas empresas que quieran concurrir a la adjudicación de esta obra, acabará el próximo viernes produciéndose la apertura de las mismas el día 13 de marzo. No se les puede escapar a SS.SS. que para haber conseguido que la licitación se produzca en el mes de enero del año 2001 este proyecto ha tenido que estar en marcha y tramitándose en el Ministerio de Fomento durante largo tiempo; con esto quiero significar que no ha sido la proposición no de ley del Grupo Socialista —aunque el señor Eguíagaray no ha hecho mención a ello— la que ha motivado que, por parte del Ministerio de Fomento y de la Delegación del Gobierno en Murcia, se haya acelerado de forma importante una obra en la que efectivamente

estaban de acuerdo todos los grupos proponentes. Esto viene a dar nuevamente la razón a las manifestaciones que se hicieron en el momento de la discusión de los presupuestos del ejercicio de 2001, en el sentido de que no hacía falta una partida independiente dentro del programa 513 de conservación y explotación de carreteras, por cuanto se encontraba dentro de la globalidad que ese programa represente para las instituciones públicas, tanto del Estado como de las comunidades.

Este proyecto, que como he dicho anteriormente tiene un presupuesto de 328 millones de pesetas, va a suponer la solución de cuatro intersecciones con regulación semafórica dentro de Puerto Lumbreras, la instalación de alumbrado público, el encauzamiento de dos ramblas, la del Confitero (aguas arriba y abajo de la N-340 antigua) y la de las Cruces, al tiempo que la construcción de 2.300 metros lineales de aceras y aparcamientos y la renovación total del pavimento de la travesía con aglomerado reductor de la sonoridad que, sin lugar a dudas, va en beneficio no solamente de la seguridad vial, como toda obra pública, sino también del bienestar de los ciudadanos.

Una cuestión que se quiere destacar aquí expresamente esta mañana es que solamente la sensibilidad del ministro Álvarez-Cascos, junto, como he dicho antes, con el empeño del delegado del Gobierno, señor Peñarubia, hicieron que en una fecha muy cercana a la toma de posesión del nuevo ministro, que evidentemente ha cambiado sus planteamientos en cuanto al empleo de todas las partidas presupuestarias de Fomento, se mantuvieran una obra que evidentemente era necesaria, pero en cuya ejecución el primer empeñado era el Partido Popular. Asimismo quisiera destacar que es una obra que, terminada por el Ministerio de Fomento, se va a entregar al Ayuntamiento de Puerto Lumbreras para la subsiguiente titularidad y mantenimiento, también en una prueba de la gestión que se está haciendo por parte de la Delegación del Gobierno de Murcia.

Nuestro grupo necesariamente tiene que rechazar la proposición no de ley, por cuanto no ha sido el texto o el impulso de la misma los que han hecho que el Ministerio de Fomento cumpla con sus promesas y, de hecho, sea ya una realidad, pues ocho meses después de la firma del contrato estará ejecutada la travesía de Puerto Lumbreras.

— **SOBRE ACCIDENTES AMBIENTALES EN EL ESTRECHO DE GIBRALTAR Y LA BAHÍA DE ALGECIRAS (CÁDIZ) PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000286)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre accidentes ambientales en el estrecho de Gibraltar y la bahía de Algeciras en Cádiz. Para su defensa tiene la palabra el señor Fernández Chacón.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Señorías, la proposición no de ley que trae hoy el Grupo Socialista a debate en el seno de la Comisión de Infraestructuras aborda un tema sobre el cual está muy sensibilizada tanto la opinión europea como todos los gobiernos de la Unión. Me voy a referir a los antecedentes que pueden demostrar lo que estoy argumentando.

El 22 de diciembre de 2000 los ministros de Transportes de la Unión Europea adoptaron un paquete de medidas, conocido como Erika 1, conducente a evitar y paliar las catástrofes marítimas con graves consecuencias ecológicas en el litoral. El acuerdo establecía en síntesis la prohibición de circulación por aguas marítimas europeas y comunitarias en el horizonte del año 2015 de la mayor parte de buques catalogados como subestándar y también conocidos como buques petroleros monocasco —de los cuales hay que recordar que en el mundo hay actualmente 10.000, de los 90.000 que circulan por las aguas marítimas—. También se acordaron medidas por los ministros de Transportes de la Unión Europea de endurecimiento de la inspección y control de buques, estableciéndose para ello listas negras de buques petroleros que no alcanzaran ciertos requisitos de seguridad. Asimismo se adoptaron otras medidas conducentes a la instalación de cajas negras, al igual que las que llevan los aviones, para que se conozca en todo momento el comportamiento del buque que navegue por las aguas marítimas, al igual que sucede con los aviones. El mencionado acuerdo contenía incluso medidas de marcaje y seguimiento a través de controles portuarios reforzados sobre los buques petroleros de más de 15 años. Este paquete de medidas se sometería a consideración en el seno de la Organización Marítima Internacional, organismo dependiente de la ONU, para su aplicación a nivel planetario. El acuerdo recogía incluso que si no se aceptaban sus condiciones en el seno de la OMI, la Unión Europea las adoptaría unilateralmente en aguas comunitarias.

Hay que recordar que el 13 de febrero último el Parlamento Europeo dio el visto bueno a una propuesta de la Comisión para crear un comité de seguridad marítima que sustituya a los cinco comités anteriores, en aras de una simplificación y eficacia de las tareas para aumentar la seguridad del tráfico marítimo. La comisaria de Transportes, Loyola de Palacio, perteneciente al Grupo Popular, hizo un comentario que yo creo que viene al caso y que también demuestra la preocupación por el problema que parece ser tiene el Gobierno del Partido Popular. Decía textualmente que no podíamos bajar la guardia y que debíamos estar atentos al control del tráfico de barcos, haciendo referencia a que si hay un sector global, ese es el sector marítimo; en definitiva, se refería a que había que fomentar las medidas de control y seguridad del tráfico marítimo.

La iniciativa que traemos hoy aquí se circunscribe al área del estrecho de Gibraltar. Hay que recordar que el

centro de coordinación del estrecho de Gibraltar, Tarifa-Tráfico, durante el año 1999 controló 83.856 buques, cifra que representa más de la mitad del tráfico total por todas las aguas y costas españolas, sin incluir buques de alta velocidad, ferries y pesqueros. Estamos hablando, señorías, del mayor paso en un horizonte muy limitado, como ustedes saben, por la corta distancia entre las costas marroquíes y las costas españolas, con el mayor tráfico de buques que se da en este país. Este tráfico conlleva problemas en cuanto al control y a la seguridad del tráfico marítimo. En la bahía de Algeciras permanece también fondeado periódicamente un número importante de buques mercantes y petroleros, la mayor parte de los cuales repostan combustible en los muelles de Gibraltar, por dos razones, porque es sensiblemente más barato que en el territorio español debido a un menor gravamen, y porque las tarifas portuarias son inferiores, lo cual complica aún más la situación de la bahía de Algeciras en cuanto al problema de la seguridad en el tráfico marítimo. Esta ingente cantidad de buques fondeados y en movimiento permanente, con las cargas que portan, sitúan al estrecho de Gibraltar, como decía anteriormente, y a la bahía de Algeciras como una de las zonas del mundo de mayor riesgo potencial con relación al medio ambiente marino. Por ello se explica que se produzcan con cierta frecuencia accidentes graves por colisión. Hay que recordar que el verano pasado hubo una colisión de dos ferries de la compañía Trasmediterránea, con el resultado de seis muertes y un importante deterioro de las naves, sembrando además una gran alarma pública, porque el desenlace del accidente podría haber sido fatal de no haber mediado otras circunstancias, con unas consecuencias, evidentemente, mucho más graves de las producidas. En 1998, según el centro de emergencia de la Junta de Andalucía, se produjeron cuatro incidentes ambientales de importancia; en 1998 fueron dos y en 1999 otros dos, como he dicho anteriormente, y en los nueve meses del año 2000 el número llegó a nueve accidentes ambientales graves. Eso es muy importante no sólo cuantitativa sino cualitativamente hablando, por el deterioro de las costas de la bahía de Algeciras. Tengo que decir además que el Gobierno de Gibraltar no colabora en la detección y en la limpieza de los vertidos que se producen en la bahía de Algeciras. Por ello, presentamos esta proposición no de ley en cuyos cinco puntos se insta al Gobierno a: primero, que se mejore el dispositivo de control de navegación en el Estrecho, dotándole de los medios personales y tecnológicos necesarios para la detección de vertidos al mar desde buques en todo el área del estrecho de Gibraltar. En el segundo punto pedimos al Gobierno que aplique con el máximo rigor las sanciones administrativas que procedan a los causantes de los vertidos al medio marítimo, así como que recabe las indemnizaciones que correspondan. En el tercero, que reclame y exija del Gobierno de Gibraltar la colaboración necesaria en la

detección rápida de los vertidos, en las tareas de limpieza y en el control de los mismos. En el cuarto, solicitamos que se traslade esta problemática a las instituciones internacionales, especialmente a la Unión Europea, para que se arbitren mecanismos de seguridad y control de carácter internacional en consonancia con la dimensión de los problemas planteados. En el quinto, pedimos que se presenten ante los tribunales internacionales, cuando proceda, las denuncias correspondientes a los incidentes de vertidos de buques en el mar, a los efectos de reclamar las indemnizaciones que en derecho correspondan.

El señor **PRESIDENTE**: Don Aurelio Sánchez, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: Una vez oída la argumentación del portavoz del Grupo Socialista, nos preguntamos a qué viene esta proposición no de ley y qué aporta de novedoso sobre lo que ya se está haciendo y sobre lo que hay actualmente. Nosotros no vamos a poder apoyar esta proposición, que no aporta absolutamente nada que no se esté haciendo, y que no se esté haciendo en las mejores condiciones, con la ingente cantidad de tráfico marítimo que existe en la zona —estoy de acuerdo con la exposición de motivos que hace el señor portavoz—. Eso, como él mismo indica, da lugar a una serie de incidentes y de accidentes, con una alta probabilidad de que ocurran.

En el punto primero de la proposición dice que hay que mejorar los medios de control del centro de coordinación de Tarifa. Usted sabe o debe saber que cuenta con un equipamiento electrónico de alta tecnología de lo más cualificado con los últimos avances que existen actualmente; está coordinado con los demás centros de salvamento marítimo, con la empresa Sasemar, que además cuenta con un programa de renovación y actualización permanente.

Su señoría dice que esta proposición no de ley quiere incidir en la problemática de la zona del estrecho de Gibraltar. A este respecto le informo que la zona de Tarifa se complementa con el centro local de coordinación, salvamento y lucha contra la contaminación de Algeciras, como ustedes están pidiendo. Además esta labor de control se coordina con las operaciones de descontaminación que diariamente realizan en la zona unidades navales que Sasemar tiene en los puertos de Algeciras y Ceuta.

Habla usted después de que se apliquen las sanciones administrativas a los causantes de los vertidos. Pues bien, usted sabe que esta potestad sancionadora se ejerce por la autoridad marítima en todos los casos de contaminación con el máximo rigor pero con un inconveniente, que hay que establecer la conexión entre causante y causa o demostrar cuál es el barco que la ha originado. Esto, como usted bien ha dicho, está motivando que se trate de modificar la legislación en la Unión

Europea y en convenios internacionales para hacer más viable esta posibilidad. Usted sabe que hay que sorprender al buque en el momento del vertido, y esto no es fácil porque lo realizan amparados en la cantidad de tráfico y en la nocturnidad y es muy difícil establecer la relación causa-efecto directamente.

En el punto cuarto usted habla de que por medio del comité de la OMI y de la Unión Europea se ha trasladado la escasa eficacia de las medidas disuasorias contenidas en las normas internacionales, como yo decía antes. Usted debe saber que precisamente a propuesta de la señora Loyola de Palacio, en las conclusiones de la Presidencia en Niza, respecto a seguridad marítima, el Consejo Europeo instaba al Parlamento a tomar una serie de medidas relativas a la eliminación acelerada de los petroleros de caso único, al refuerzo de la seguridad marítima creando una agencia europea y a resolver la insuficiencia del régimen internacional existente en esta materia. Usted debe saber (si no yo se lo digo) que se ha creado un grupo operativo, Ergos, que es la respuesta ambiental para mareas negras, que tiene el respaldo de la organización ecologista internacional WWF, de la Dirección General de Costas, Dirección General de Marina Mercante y del Instituto Nacional de Tecnología Aeroespacial. En un congreso internacional de Ergos, celebrado recientemente en Canarias, el director de esta organización ecologista señaló que este operativo tenía por finalidad también erradicar las posibilidades de accidente, evitar el derrame deliberado de crudo al mar y desarrollar medidas para prevenir, detectar e intervenir vertidos deliberados. Además, este proyecto cuenta con un satélite que permite localizar la mancha de crudo e identificar al buque infractor; es decir, se va modernizando y modificando continuamente.

Yo no sé si usted conoce (y si no, se lo enseño) que existe un plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y de la lucha contra la contaminación del medio marino, que abarca el período de 1998-2001; es decir, que usted pedirá que se mejore, y nosotros estamos totalmente de acuerdo, pero a mí me gustaría que usted hubiera formulado alguna propuesta novedosa que nos permitiera instar al Gobierno a hacer algo que no se estuviera haciendo. Usted no hace absolutamente nada de eso y además tuvo ocasión de asistir a un ejercicio en las aguas de la bahía de Algeciras, precisamente en Gibraltar, un simulacro de salvamento y lucha contra la contaminación, a la que usted y su grupo, como todos los demás estaban invitados, y solamente, por lo visto, tuvimos interés el presidente de esta Comisión y un servidor de ustedes. Ustedes estaban más ocupados con el submarino Tireless, que en ese momento les interesaba más que estas cuestiones que hoy traen aquí. No solamente no asistieron a ese simulacro, sino que lo criticaron diciendo que había cosas más importantes. Pues mire usted, esto sí es importante y nosotros lo estamos

haciendo. Ustedes ahora se dan cuenta, pero no aportan nada. Por eso nosotros no lo vamos a apoyar.

— **RELATIVA A LA MODIFICACIÓN DEL TRAZADO DE LA AUTOVÍA A-52 A SU PASO POR VIGO-PORRIÑO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000334)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a debatir la proposición relativa a la modificación del trazado de la autovía A-52 a su paso por Vigo-Porriño, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra para su defensa don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: El Bloque Nacionalista Galego vuelve a plantear en esta Cámara una iniciativa destinada a que el Congreso inste al Gobierno a no demorar más una actuación que nosotros creemos necesaria y urgente, como también lo cree la sociedad en general, como es acometer la reforma del trazado del tramo de autovía Vigo-Porriño, también conocida o denominada N-120. Es urgente y necesaria esta actuación porque estamos hablando de un tramo de autovía en el que, como consecuencia de su trazado inadecuado y la alta densidad de tráfico, se está provocando un altísimo número de accidentes, como consecuencia de los cuales hay muchas víctimas, sean muertos o heridos. Esta es la cuestión más grave y la que justifica esa actuación inmediata.

Yo quiero decirles que en este caso no estamos hablando de un problema mayor o menor desde el punto de vista del tráfico, de más o menos pérdidas materiales, que ya por sí mismas justificarían una actuación por parte de Fomento, sino que hablamos de uno de los tramos de autovía más peligrosos del Estado y de Europa; una peligrosidad que nosotros creemos que es una irresponsabilidad mantener como si nada pasase o estuviésemos ante un problema menor. Desde luego insisto en que constituye una irresponsabilidad no actuar, porque existe una relación directa entre el trazado inadecuado y el número de accidentes.

Es verdad que estamos ante un tramo de autovía mal planteado y mal realizado en su momento, en el que se optó por desdoblarse la antigua N-120, y efectivamente eso pudo suponer una mejora respecto de la que existía, pero esa reforma se hizo con tal cicatería y falta de perspectiva (respecto, por ejemplo, al volumen de tráfico que iba a soportar) que las consecuencias están a la vista de todos. Es una autovía, para información de SS.SS., que carece de arcones suficientes, tiene curvas peligrosas que obligan a limitar la velocidad a 60 km/h, carriles de acceso que si alguno de ustedes tuvieron oportunidad de hacer uso de ellos se darían cuenta de que hacen jugarse la vida a los conductores, casi con entradas en perpendicular. En fin, en sus 10 kilómetros y medio se produce aproximadamente una media

de 150 accidentes al año y se provocan retenciones kilométricas cada vez que tiene lugar uno de estos accidentes. Ya desde su apertura al tráfico en el año 1992 tuvieron lugar los primeros accidentes graves y desde entonces siguen en cascada y no hay manera de que se detengan. Para ilustrarles, recientemente un programa de televisión nos informaba de la presencia constante *in situ* de ambulancias y grúas que se estacionaban a lo largo del trazado, en la seguridad de que sus servicios iban a ser necesarios.

Esta es a grandes rasgos la situación, y las actuaciones realizadas desde el año 1992 es evidente que no sirvieron para reducir la accidentalidad a parámetros equiparables a los de otras vías de similares características. En todo caso, cualquier tipo de accidentalidad siempre es cuestionable, pero nos estamos refiriendo a esta cuestión. Se hicieron actuaciones destinadas al parcheo, pero no solucionaron los problemas. La sensibilidad ministerial por lo menos hasta el momento ha sido lo suficientemente escasa a la hora de realizar este tipo de actuaciones, y eso se pone de manifiesto, por ejemplo, en una respuesta parlamentaria en el año 1996, donde el Ministerio nos hablaba de que no era necesaria ninguna actuación ni en su trazado ni en su plataforma.

Después de otras iniciativas, en concreto el 10 de marzo de 1999, esta Cámara por fin aprobaba una resolución, como consecuencia de una proposición no de ley, que instaba al Gobierno a estudiar las soluciones y a ejecutar las obras de reforma que garantizaran la fluidez y seguridad del tráfico en el tramo del que hablamos en un período de tres años. Como ustedes también se pueden dar cuenta, están a punto de cumplirse los dos años de esta resolución y poco se ha avanzado. También en reciente respuesta parlamentaria el Gobierno nos informaba el pasado mes de enero que se está redactando un proyecto destinado a mejorar la iluminación y las barreras de seguridad y que se siguen redactando otros proyectos, entre ellos el referido a la variante del trazado. Es decir, dos años después de aquella demanda unánime del Congreso, desde nuestro punto de vista Fomento sigue avanzando a paso de tortuga en la solución de este gravísimo problema, como si fuese posible no acelerar los trámites ante un asunto de esta magnitud y gravedad. En esa misma respuesta, el Gobierno también nos dice que no se prevé ninguna actuación en el año 2001 —por cierto, en consonancia con la no consignación presupuestaria para este tema—. Por tanto, es evidente que se pretende seguir demorando la solución, una solución que además, como decía al principio, demanda unánimemente la sociedad.

Nosotros, señoras y señores diputados, creemos que no es posible permanecer impasibles ante la que nosotros creemos reprochable actitud del Ministerio y creemos también que todos los grupos de la Cámara, incluido el que sustenta al Gobierno, deberían situarse del lado de los ciudadanos y reclamar del Ministerio que no se sigan demorando estas soluciones. Estamos ante

un problema grave que afecta a la seguridad y a la propia vida de las personas y nosotros creemos que esto no puede seguir así; por lo tanto es necesario que Fomento acorte los plazos de ejecución de las reformas necesarias en esta N-120, y es por lo que presentamos la siguiente proposición no de ley, que esperamos sea apoyada por los grupos de esta Cámara y que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a iniciar de inmediato las obras necesarias para variar el actual trazado de la autovía A-52 en el tramo Vigo-Porriño para garantizar así la fluidez y seguridad del tráfico en esa vía.

El señor **PRESIDENTE**: Don Guillermo Hernández tiene la palabra por parte del Grupo Socialista.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señorías, este diputado ha presentado, y se discutirá en tiempo posterior, una proposición no de ley también sobre la reforma del trazado de esta autovía. Es curioso que en respuesta parlamentaria que me dieron en días pasados, en concreto el 1 de febrero, al pedir datos sobre la siniestralidad y el acondicionamiento de esta carretera, nos encontrábamos con que pese a todo lo que se ha dicho aquí, el Ministerio de Fomento sólo nos habla de más estudios, más proyectos y de que la disponibilidad presupuestaria para el arreglo de esta vía se vería en los próximos presupuestos. Es decir, que analizados los hechos desde hace varios años, como viene ocurriendo en los concellos de Vigo, Mos y Porriño, vemos que, pese al ruego unánime del PP, del PSOE y del BNG, Fomento se niega de alguna manera a acelerar la mejora de la autovía Vigo-Porriño, que dicho sea de paso es una de las cinco con mayor siniestralidad probablemente de Europea. Los datos que se aportan marcan que la media anual de siniestros supera la cifra de 200. Yo tengo aquí datos contradictorios, los que da, por ejemplo, Protección Civil y los que da el propio Ministerio. Esta carretera, aunque fue inaugurada hace siete años, se ha cobrado más de 62 vidas, y todos los concellos exigen precisamente el cambio del trazado; sin embargo, Fomento solamente prevé invertir 1.500 millones de pesetas para arreglar dos curvas, en concreto la curva de Támega y la del Molino, pero incluso en este caso parece ser que no lo hará antes del año 2002.

Esta carretera además provoca enormes retenciones cada vez que se produce una colisión. En sus más o menos diez kilómetros y medio de trazado tiene doce limitaciones de velocidad y estas limitaciones son de 50 y 60 kilómetros por hora, en una autovía. También fue diseñada para soportar una intensidad de tráfico de 20.000 vehículos. Hoy día circulan por esa carretera más de 40.000. Es decir, tras la apertura de la autopista portuguesa que nos lleva por la vía rápida de Tui, nos encontramos con que el tráfico aumentará. Los peraltes fueron corregidos y los tres ayuntamientos han

solicitado, como he dicho antes, que el Gobierno central actúe de una forma decidida.

Fueron necesarios cinco años para que el Ministerio de Fomento admitiese la necesidad de introducir mejoras en este recorrido, pero dos años después de su reconocimiento público todavía no se ha llevado a cabo ninguna actuación. Esta autovía, en la que hacen guardia la Guardia Civil, Protección Civil y empresas privadas de ambulancia, cuando llueve soporta un tráfico añadido debido precisamente a la actuación de todos estos cuerpos de seguridad y de las ambulancias, que impiden todavía más el tráfico. Hay que reconocer que la empresa concesionaria trabaja 365 días al año, es decir, todo el año, reponiendo señales, protecciones rotas, etcétera. Así pues, solicitamos el apoyo unánime de todos los grupos para aprobar definitivamente un nuevo trazado y, por tanto, daremos nuestro sí a la propuesta del Bloque para el arreglo de esta autovía.

El señor **PRESIDENTE**: Don Carlos Mantilla tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: No puedo por menos que estar de acuerdo con los planteamientos de los dos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra; tanto es así que el Grupo Popular también es consciente de las dificultades que tiene la A-52, especialmente en el tramo Vigo-Porriño, no solamente por las curvas, que sabemos que son tremendamente peligrosas. Como bien sabe el señor Hernández Cerviño, recientemente ha habido una respuesta por parte del Ministerio sobre cuántos han sido los accidentes ocurridos desde 1996 al año 2000, en los cuales hubo sin duda muchos heridos y algunos muertos, y también es cierto que habitualmente hay accidentes a diario en esa autovía, precisamente cuando las circunstancias meteorológicas empeoran, especialmente con lluvia.

Tan preocupado como los demás grupos está el Grupo Popular y como bien sabe el señor presidente, recientemente, aceptando una invitación del portavoz que les habla, junto con el portavoz del Partido Socialista, hemos realizado una visita a la zona, en la cual no solamente hemos comprobado *in situ* las grandes dificultades que tienen las curvas de Támega y Mos, sino que hemos comprobado el mal acceso que tiene la A-9, la autopista de Coruña-Tui en el futuro, con la A-52, la salida de Cans, en Porriño, el acceso de entrada y salida para que puedan circular los camiones en Pontearreas, la salida de Salceda de Caselas, la entrada y salida de los polígonos industriales, etcétera. Tanto es así que los parlamentarios que les hablamos estamos estudiando la posibilidad de hacer llegar al Gobierno un planteamiento para que se estudien cuáles pueden ser todas esas alternativas. También tenemos que recordar, lo hacía también don Guillermo Vázquez, que el pasado 10 de marzo de 1999 en esta Cámara se aprobaba por unanimidad una proposición no de ley, modificada por

una transaccional del Grupo Popular, en el sentido de que se acometiese en el más breve plazo posible, que en aquel entonces eran tres años, cualquier alternativa que pudiera tener la A-52.

Don Guillermo Hernández es conocedor, porque le ha contestado el Gobierno el 19 de enero de 2001, o sea, hace pocas horas relativamente, que precisamente, siendo consciente y sensible a este tema —hay que recordar que para los presupuestos para 2001 están consignados 24 millones de pesetas precisamente para estudiar el proyecto—, el contrato para la redacción del proyecto se ha firmado el pasado mes de noviembre y su plazo de redacción es de nueve meses. De ahí tenemos que decir que está claro que el Ministerio es consciente y conocedor de las dificultades que tenemos en la A-52 y que hay que buscarle una alternativa, porque es cierto que no podemos tener heridos y muertos con esa frecuencia. Por eso, por parte del Grupo Parlamentario Popular hemos presentado una enmienda trasaccional o de modificación al grupo proponente, que esperamos que también sea aceptada por los demás grupos, para que de alguna manera el Ministerio sea conocedor de que la preocupación por la situación que tenemos en la A-52 y en otros temas está respaldada por todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: No es necesario, don Guillermo, que conteste usted ahora —puede hacerlo antes de la votación— sobre esa enmienda transaccional que le proponen.

— **SOBRE PRESENTACIÓN DE UN PROGRAMA GLOBAL DE ACTUACIONES, CONVENIDAS CON AYUNTAMIENTOS Y COMUNIDADES AUTÓNOMAS, PARA RESOLVER LOS PROBLEMAS QUE EL FERROCARRIL OCASIONA A SU PASO POR LAS CIUDADES ESPAÑOLAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000238)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición sobre presentación de un programa global de actuaciones convenidas con ayuntamientos y comunidades autónomas para resolver los problemas que el ferrocarril ocasiona a su paso por las ciudades españolas, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista, y doña Francisca Pleguezuelos tiene la palabra para su defensa.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Señorías, el ferrocarril, cuando pasa por los núcleos urbanos, está generando sin duda serios problemas, pues puede constituirse en una auténtica barrera que dificulta el tráfico, que pone en peligro la seguridad de los ciudadanos y que en muchos casos incluso estrangula el crecimiento espacial de las ciudades. En 1998, en el Senado se produjo un debate, a instancias del Grupo

Socialista, con una proposición no de ley, una moción en aquel caso, en el cual se pidió al Gobierno un informe detallado de cuántas eran las ciudades que se veían afectadas por el ferrocarril y cuántas tenían iniciativas o propuestas de firma de convenios o acuerdos con la Administración autonómica y la Administración central para resolver dichos problemas para hacer un diagnóstico de los problemas que el ferrocarril ocasiona a su paso por las ciudades. En este sentido, se especificó que el informe se refiriese a las ciudades mayores de 20.000 habitantes. Ese informe se publicó en mayo de 1998, es extenso y pone de manifiesto varias cosas: en primer lugar que hay más de 180 ciudades que se ven afectadas por este problema; en segundo lugar, que más de 70 de estas ciudades han hecho propuestas al Ministerio de Fomento para que realice actuaciones, tanto de soterramiento como de variantes, para resolverlos; incluso más de la mitad de estas 70 ciudades ya han firmado convenios, algunas de las actuaciones están en ejecución y otras están realizadas.

La propuesta que mi grupo plantea hoy es de carácter general, porque entendemos que es numeroso el número de ciudades que tienen este problema de soterrar las vías o de hacer variantes y además el coste de estas actuaciones también es muy oneroso. Por eso nosotros en esta iniciativa queremos que una vez que el Gobierno ha hecho el diagnóstico real de la situación que tienen las ciudades españolas, podamos hacer un programa que nos permita convenir con los ayuntamientos y con las comunidades autónomas esas actuaciones ferroviarias de soterramiento para poder resolver esta problemática, y hacerlo de manera que tengamos un calendario y unas prioridades marcadas y definidas y cuáles son claramente los criterios de financiación de esas actuaciones y, sin duda, también muy importante, cuáles son las dotaciones presupuestarias que va a ir abordando el Gobierno central y cada una de las actuaciones que en el resto de las instituciones se pueden hacer. Hemos planteado la iniciativa en ese sentido, porque entendemos que no es razonable que se vaya actuando casi a golpe de cuál es el ayuntamiento que tiene mejor interlocución en cada momento con la Administración central o con Renfe, o incluso de cuál es el ayuntamiento o la ciudad en los que, por ser del mismo color político, las actuaciones se abordan con mayor o menor premura. Por eso creemos que esta Cámara es el lugar idóneo para plantear, y así lo pedimos en nuestra proposición no de ley, que en el plazo de seis meses dispongamos de un programa global de actuaciones, convenidas, como decía, con ayuntamientos y comunidades autónomas, para ver cómo podemos resolver este grave problema que afecta a 186 ciudades. Entendemos que en ese programa global el Gobierno nos debe presentar cuáles son los criterios generales para abordar estos convenios con las administraciones que ya he señalado; incluso, y lo hemos recogido también, para abordar la financiación y la par-

ticipación de la iniciativa privada, que entendemos que debe también tener cabida en estos proyectos, y por supuesto el calendario de actuaciones que se fije en función de esos criterios y los mecanismos de financiación y programación presupuestaria.

Señorías, lo que pasaría si el Gobierno del Partido Popular no acepta esta propuesta es que al final cada uno, legítimamente, iríamos reclamando de forma muy descoordinada a todas las administraciones actuaciones puntuales en cada una de las ciudades y yo vendría hoy a reclamar aquí para Granada un convenio que se firmó en 1993, que posteriormente, en 1997, con un Gobierno municipal del Partido Popular, se retomó, pero que aún hoy, aprobado el plan general, no se ha llevado a cabo. Almería haría otra reclamación legítima, etcétera. En definitiva, entendemos que abordar el tema de forma global podría dar solución al problema del ferrocarril en 186 ciudades. Esperamos que el Partido Popular apoye esta iniciativa, que tiene la voluntad de colaborar con el Gobierno, un Gobierno de verdad, con criterios objetivos en sus actuaciones.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López-Amor, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Yo agradezco enormemente la preocupación que de repente se le ha planteado al Grupo Parlamentario Socialista, por boca de su portavoz doña Francisca Pleguezuelos, sobre las actuaciones y determinaciones que debe acometer el Gobierno del Partido Popular en materia de seguridad. Ciñéndonos ya a la realidad más inmediata, el ministro en su primera comparecencia y después en otra posterior, determinó como uno de los objetivos prioritarios de su actuación durante esta legislatura la seguridad del tráfico ferroviario y la seguridad vial que estuviera intercomunicada o de alguna manera afectada por el tráfico ferroviario. La aprobación de un plan de infraestructuras como el que presentó el ministro, para un período tan largo como el de 2000 a 2007 pero que va a transformar nuestra geografía sin duda como nunca antes se había conocido, yo creo que va a tener una incidencia fundamental en aquello que afecta al tráfico ferroviario.

Si hubiera que determinar la existencia de una estrella en ese plan de infraestructuras, yo creo que sin duda sería el tráfico ferroviario, que va a afectar en sus recorridos a toda la geografía española, no sólo a zonas urbanas sino también a zonas claramente rurales. Ello va a dar lugar a remodelaciones de redes arteriales ferroviarias en grandes ciudades y a otras actuaciones sin duda de integración urbana, de «microcirugía» en pequeños núcleos poblacionales, de forma que esa relación o esa interacción entre el ferrocarril y la ciudad vaya mejorando permanentemente con un objetivo claro, que no es el de que mejore el tráfico ferroviario, sino que mejore la seguridad desde el punto de vista de

los peatones, de los habitantes de cualquier ciudad. Este conjunto de actuaciones se va a llevar precisamente a cabo al mismo tiempo que todo el plan de infraestructuras. Sin embargo, ya hemos conocido también por boca del ministro el conjunto de actuaciones que se van a llevar a cabo sobre aquellos corredores ferroviarios ya existentes y que sin duda tienen todavía muchos puntos mejorables y perfeccionables. Yo creo que ha sido una labor en la que ha estado y está comprometido este Gobierno, como lo estuvieron los anteriores gobiernos del Partido Socialista. Por tanto, a lo que hay alentar al Gobierno es a que siga perfeccionando esos tramos que todavía son susceptibles de mejora. Así se está ya procediendo en corredores y en ciudades muy concretas con operaciones de planeamiento urbanístico que vienen a resolver además este tipo de interacción entre el ferrocarril y la ciudad: en Valencia, Alicante, Murcia Málaga, Cádiz, Huelva, Mérida, Burgos, Valladolid, León, Palencia, Santander, Vitoria y Zaragoza, sin olvidar las grandes poblaciones en las que se está actuando de forma además coordinada por ayuntamientos y comunidades autónomas, que es como debe ser, con una actuación corresponsable por parte de las administraciones actuantes en el territorio. Por ello es necesario demandar desde aquí, desde el Parlamento, la responsabilidad a los ayuntamientos, a las comunidades autónomas y también al Gobierno para que entre todos y conforme a las disponibilidades presupuestarias que tengan, vayan solucionando estos problemas que afectan tanto a la calidad de vida de los ciudadanos.

Comprendo el sentido de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, pero tengo que negar nuestro apoyo a la misma porque las actuaciones que solicita están contenidas ya en los planes del Gobierno, de una forma detallada y priorizada como un objetivo fundamental de esta legislatura; además, en el nuevo plan de infraestructuras, de modificación clara y estructural de todo el tráfico ferroviario, se va a tener en cuenta no sólo la velocidad y la comunicación entre poblaciones, sino fundamentalmente también la seguridad de dicho tráfico ferroviario y la de aquellos tramos que el mismo necesariamente tiene que cortar. **(La señora Pleguezuelos Aguilar pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pleguezuelos, diga usted a título de qué pide la palabra.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Sólo para aclarar lo que ha dicho sobre que nos ha surgido esta preocupación de repente, por favor. Le prometo que no reabro ningún debate, señor presidente.

Solo quiero insistirle en que no es una preocupación de repente que nos haya entrado —estaba haciendo referencia a un documento—. Lo que pasa es que entiendo que el señor López-Amor estaba manejando

asuntos televisivos, asuntos que no eran ferroviarios, y no se había enterado.

El señor **PRESIDENTE**: El señor López-Amor quiere responder. Tiene también los 30 segundos que ha empleado la señora Pleguezuelos.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Después de catorce años de Gobierno socialista, parece mentira que le haya entrado a usted la preocupación. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, retomemos la Comisión en sus justos términos; bien está que de vez en cuando nos tomemos un cierto respiro en nuestras alegrías discursales.

— **SOBRE COFINANCIACIÓN DE LAS OBRAS DE LAS REDES DE ABASTECIMIENTO DE AGUA, DEPURADORAS, ALCANTARILLADO, ETCÉTERA, DEL POLÍGONO JUNCARIL (GRANADA) PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000352)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, entramos en el último punto del orden del día de esta Comisión; por lo tanto, ruego a los portavoces que se sirvan avisar a los distintos diputados, porque procederemos a la votación inmediatamente después del debate.

Entramos en el debate de la proposición no de ley número 9 sobre cofinanciación de las obras de las redes de abastecimiento de agua, depuradoras, alcantarillado, etcétera, del polígono Juncaril, en Granada. Es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y para su defensa tiene la palabra doña Presentación Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, en el mes de diciembre de 1999 la Comisión de Infraestructuras de este Congreso, a propuesta del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y con enmiendas transaccionadas tanto con el Grupo Popular como con el Grupo Socialista, se aprobó una proposición no de ley en el sentido de acordar la cofinanciación de las obras de las redes de abastecimiento, en concreto las obras de infraestructura del polígono Juncaril, de Granada. Esta cofinanciación se planteaba a partes iguales entre el Gobierno central, la Junta de Andalucía, los ayuntamientos que estaban afectados y los empresarios del polígono industrial.

El Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida presenta esta iniciativa en el mes de noviembre a la vista de que después de pasado casi un año, todavía no se han cumplido los compromisos que este Congreso había adoptado para que el Gobierno pudiera poner en marcha esta cofinanciación. La competencia del Gobierno viene dada porque este polígono fue promovido por el Estado a través del organismo autónomo

Instituto Nacional de Urbanización en los años sesenta y desde entonces las consecuencias por la situación de las infraestructuras del polígono se habían venido sufriendo tanto por los trabajadores como por los propios empresarios, sin que se hubiera dado una solución al respecto. Tanto es así que los ayuntamientos afectados por el polígono industrial tuvieron que adelantar para la realización de esas infraestructuras la cantidad de 1.100 millones de pesetas. Sus señorías comprenderán que con la situación económica que atraviesan los propios ayuntamientos, fue un desembolso lo suficientemente gravoso para estos como para que reclamasen que el Estado cumpliera no solamente con los compromisos sino con las obligaciones que el hecho de desarrollar un polígono industrial de estas características conllevaba. Al ser aprobada por unanimidad la iniciativa de este grupo parlamentario, considerábamos que se iban a poner en marcha las actuaciones y que iba a encontrarse una solución. Hoy podemos decir —el portavoz del Grupo Parlamentario Popular hará la propuesta de la enmienda transaccional y del texto definitivo en que quedará en la iniciativa, puesto que hemos llegado a un acuerdo— que a pesar del tiempo transcurrido, por fin se ha llegado a un acuerdo que obliga a que el Estado a través de Sepes aporte las cantidades económicas a las que se había comprometido. La Junta de Andalucía ya lo había hecho y, por lo tanto, solamente quedaba el propio Estado. El Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida considera que el hecho de que se haya realizado esta aportación por parte del Estado a través de una empresa pública no es precisamente la solución más adecuada, pero una vez que ha sido aceptada por los ayuntamientos y por la Junta de Andalucía, nosotros no vamos a modificarles ahora el acuerdo y por lo tanto nos felicitamos de que por fin se haya podido firmar en el mes de enero, ha pasado más de un año, ese acuerdo de colaboración y que se pueda percibir de una manera rápida el dinero que hay comprometido con los ayuntamientos. Nuestra iniciativa planteaba que se les abonaran lo más rápidamente posible los 275 millones de pesetas a que ascendía la parte alícuota que le correspondía al Estado —así quedará en la propuesta de transacción—. Aunque se pueda llegar a un acuerdo y a un arreglo que beneficia a los ayuntamientos, el Estado, una vez más como tal, en este caso la Administración central, ha encontrado una vía de escape para no tener que cumplir una obligación que tenía contraída con estos ayuntamientos desde la época de los años sesenta. Por nuestra parte, señorías, esperamos que esta vez el contenido de la iniciativa que sea aprobada, y esperemos que lo sea por unanimidad de todos los grupos, se lleve a efecto y esta vez sí, rápidamente, para que los ayuntamientos no sigan viéndose perjudicados.

El señor **PRESIDENTE**: Esta iniciativa tenía presentadas dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario

Socialista y otra del Grupo Parlamentario Popular. A pesar de que nos ha dicho la proponente que se ha llegado a un acuerdo, la señora Pleguezuelos tiene la palabra para presentar su enmienda.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Muy brevemente, porque en efecto hemos departido previamente los grupos, tanto el proponente como los dos que hemos presentado las enmiendas, y vamos a apoyar la transaccional. Solamente quiero manifestar, en primer lugar, el acuerdo de mi grupo con el contenido de la proposición no de ley, porque denuncia un hecho que nosotros calificamos como grave para la vida parlamentaria, y es que han transcurrido quince meses desde el mandato de esta Cámara al Gobierno y el Ejecutivo no ha actuado, sino que ha empleado más de un ardid para evitar pagar esos 275 millones de pesetas.

La enmienda que mi grupo había presentado iba en el sentido en el que va el convenio que, por fin —y con el ánimo lógicamente de disponer de esos 275 millones de pesetas que los ayuntamientos hasta ahora han ido pagando de su propio erario—, han firmado los ayuntamientos. Consecuentemente y en aras de esa unanimidad de la Comisión, con la voluntad de seguir exigiendo que si no se cumple inmediatamente este mandato, volvamos a la Cámara a recriminar al Gobierno que utilice este tipo de burlas a la vida parlamentaria, vamos a apoyar la enmienda transaccional que presenta el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Popular tiene la palabra don Eugenio Castillo.

El señor **CASTILLO JAÉN**: Si bien es cierto que en 1960 por parte de la Administración central se promovió el polígono Juncaril, también lo es que todos los niños crecen y llega el momento de la emancipación, incluso para los polígonos. Quiero recordar que en el año 1988 Sepes otorga a favor del Ayuntamiento de Albolote escritura pública de cesión gratuita de la zona deportiva de 45.400 metros cuadrados y la parcela docente del polígono, de 4.000 metros cuadrados. Con posterioridad se han realizado obras de urbanización interior y de adecuación de las parcelas para adaptarlas a los requerimientos de la demanda existente y posibilitar su venta, lo que finalmente se consiguió. En el momento actual Sepes no es propietaria de ninguna de las parcelas del polígono Juncaril; en consecuencia esta sociedad estatal es ajena a la actual problemática del polígono Juncaril y carece en absoluto de intereses en el mismo. Por otra parte quiero destacar que tanto el impuesto de bienes e inmuebles como el impuesto de actividades económicas es cobrado íntegra y exclusivamente por los ayuntamientos de Albolote y Peligros, como es natural en sus competencias. Teniendo presente también que son competentes exclusivamente ambos en el suministro de agua potable, alumbrado público,

acerado, ajardinamiento, red viaria propia, señalización propia, servicio de bomberos, recalco que los intereses y la problemática del polígono Juncaril es ajena totalmente a la sociedad de ámbito estatal. Eso lo decía este diputado el 15 de diciembre de 1999 en esta Comisión y lo repite ahora: a pesar de no tener competencia ninguna, a pesar de haber aceptado la emancipación del hijo, visto que el polígono Juncaril estaba sufriendo unas circunstancias estructurales importantes, acordamos en esta Comisión que participara el Gobierno en ella. Así lo acordamos, y durante este año —algunos representantes del Grupo Socialista dicen que no se ha hecho nada o ha habido una burla— el Gobierno se ha dedicado escrupulosamente a cumplir el mandato que se le hizo en el Parlamento a propuesta de este diputado y consensuada con los representantes de otros dos grupos políticos. Y lo que hizo fue acelerar la conclusión de las conversaciones en curso que se estaban manteniendo. Así se ha llegado recientemente el día 31 de enero de 2001 a la firma de un acuerdo con la mancomunidad de municipios de Albolote y Peligros, lo cual da por finalizado todo este proceso. Me congratula poder ofrecerles un texto transaccional a mis compañeros del Grupo Socialista y de Izquierda Unida, que es el siguiente. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en el plazo más breve posible ponga a disposición de la mancomunidad de municipios de Juncaril los 275 millones de pesetas a que asciende la parte alícuota de la financiación de las obras de infraestructuras, de acuerdo con las cláusulas del convenio de colaboración en la financiación de las obras de mejora y reparación de la actuación industrial Juncaril, de Albolote y Peligros (Granada), firmado entre la mancomunidad de municipios y Sepes, entidad pública empresarial del suelo, el 31 de enero de 2001.

El señor **PRESIDENTE**: Ya los demás portavoces han expresado su aceptación del texto. Le rogamos que lo traiga a la Mesa para su constancia.

Bien, señorías, terminado el debate vamos a proceder a la votación. Rogamos a los portavoces que nos indiquen el número de diputados presentes en la sala. Señorías, por favor, presten atención. Vamos a suspender la Comisión por tres minutos, al objeto de que se puedan hallar los distintos acuerdos transaccionales que están planteando a la Mesa. **(Pausa.)** Reanudamos la Comisión para proceder a la votación, no antes sin darle la palabra al portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, al objeto de que nos diga su posición sobre una transaccional que se presentó durante el debate. Tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Con toda brevedad explicaré que no vamos a aceptar la enmienda que nos propone el Grupo Popular, entre otras cuestiones porque el texto que nos presenta ese grupo y el señor Mantilla como alternativa al nuestro es igual al aproba-

do hace dos años y al que hacía referencia en mi exposición, con una agravante: que ni siquiera plantea plazos ni compromisos presupuestarios. Por tanto, como la cuestión ahora no puede estar planteada en esos mismos términos, sino en la necesidad de que el Ministerio de Fomento actúe y lo haga de una manera inmediata, y esta enmienda en esencia lo que pretende es seguir no comprometiéndose con la solución de un problema que nosotros creemos que no admite demora, es por lo que no vamos a aceptarla. **(El señor Mantilla Rodríguez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mantilla, le ruego que no reabra el debate. Si es para alguna aclaración tiene la palabra por treinta segundos, pero para una aclaración.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: No, simplemente cosntestará a lo que decía don Guillermo Vázquez. El Gobierno ya adjudicó el proyecto de estudio de la variante de la A-52, o sea, no estamos en la situación que hace tres años.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar las votaciones. **(Rumores.)** Les ruego que presten atención para evitar que haya confusiones. Señorías, por favor, guarden silencio.

Proposición no de ley relativa a la construcción del tercer carril de la autopista A-7, entre Maçanet de la Selva y La Jonquera-frontera francesa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación del segundo punto del orden del día, sobre ejecución de la comunicación por carretera Oviedo-Grado-La Espina.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sobre el inicio de la redacción del proyecto para la segunda pista del aeropuerto de Málaga.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sobre ejecución del proyecto de Acondicionamiento de la travesía de Puerto Lumbreras en la Comunidad Autónoma de Murcia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21; abstenciones, 2.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sobre presentación de un programa global de actuaciones, convenidas con ayuntamientos y comunidades autónomas, para resolver los problemas que el ferrocarril ocasiona a su paso por las ciudades españolas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sobre accidentes ambientales en el estrecho de Gibraltar y la bahía de Algeciras.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Relativa al acondicionamiento de las barandas del puente de Pontedeume en la carretera N-651.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Relativa a la modificación del trazado de la autovía A-52 a su paso por Vigo-Porriño.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Y por último, sobre cofinanciación de las obras de las redes de abastecimiento de agua, depuradoras, alcantarillado, etcétera, del polígono Juncaril (Granada). Señorías, les recuerdo que ha habido una transaccional aprobada por todos los grupos.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, se levanta la sesión.

Eran las once y veinticinco minutos de la mañana.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles, 21 de febrero de 2001 no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

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**