



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

**Año 2002**

**VII Legislatura**

**Núm. 443**

## INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**

**Sesión núm. 30**

**celebrada el miércoles, 6 de marzo de 2002**

### **ORDEN DEL DÍA:**

#### **Proposiciones no de Ley:**

- |   | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| — Relativa a la ejecución de la modificación del trazado de la autovía A-52 a su paso por Vigo-Porriño. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000549.) . . .   | 14277         |
| — Sobre desdoblamiento de la línea de cercanías Málaga-Fuengirola. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000455.) . . . . .   | 14279         |
| — Relativa a la agilización de los trámites administrativos para la construcción del tercer carril de la Nacional-II en el tramo comprendido entre el punto kilométrico 23,700 y la ciudad de Guadalajara. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000480.) . . . . . | 14281         |

	Página
— Relativa a la realización del proyecto de la carretera N-330 Murcia y Alicante a Francia por Zaragoza. Variante de Cofrentes en la provincia de Valencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000557.) . . . . .	14283
— Sobre construcción de una rotonda en el cruce denominado de Can Bartolí de la carretera N-II, a su paso por Tordera (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000747.) . . . . .	14286
— Relativa a las futuras obras en la variante de Ausejo (La Rioja) en la carretera N-232. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000903.) . . . . .	14287
— Sobre el inicio de los trámites para la prolongación de la línea férrea Málaga-Fuengirola hasta Algeciras. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000936.) . . . . .	14289
— Por la que se insta al Gobierno a participar en todas las instancias que desarrollen el Plan Intermodal de Transportes del Área Metropolitana de Málaga y, en todo caso, a desarrollar los proyectos que son de su responsabilidad directa. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000935.) . . . . .	14292
— Relativa a la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000971.) . . . . .	14295
— Sobre política de precios del Servicio Postal Universal. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001006.) . . . . .	14297
— Sobre medidas extraordinarias a adoptar para la finalización de las obras del tramo Estepona-Guadairo de la carretera N-340. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001071.) . . . . .	14300
— Relativa a la elaboración de un plan de optimización de los servicios regionales de Renfe entre las Comunidades Autónomas de Cataluña y Valenciana. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000655.) . . . . .	14302
— Por la que se insta al Gobierno a que se incluya en el proyecto de recorrido del AVE a su paso por la ciudad de Villena (Alicante) la propuesta de soterramiento de las vías actuales y de las futuras vías del AVE. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001209.) . . . . .	14304
— Relativa al funcionamiento del Sistema Mundial del Socorro Marítimo (GMDSS), y a las medidas para mejorar la seguridad y el socorro del mar. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001113.) . . . . .	14306

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos. Vamos a dar comienzo a la sesión número 30 de la Comisión de Infraestructuras. (**Rumores.**) Señorías, les ruego un momento de silencio, y no lo digo porque el Madrid vaya a perder la Copa esta tarde, sino un momento de silencio para atender a los cambios que se han producido y que los ponentes luego no tengan dificultades.

Se han producido los siguientes cambios: La proposición que figuraba con el número 3 en el orden del día pasa a la número 1, se debatirá en primer lugar corriendo el turno de las siguientes; la proposición que figuraba en el orden del día con el número 14 pasa a la número 6, y la que figuraba con el número 6 pasa a la 14. Y el tercer cambio que se ha producido es que la proposición que figuraba con el número 10 pasa al número 7 y corre turno, no pasa la 7 a la 10 sino que corre turno, con la salvedad de que si en ese momento del debate no está aquí el ponente de Izquierda Unida, se correría

turno asimismo de esta proposición hasta que llegara, y se vería en el momento que llegara.

Dicho esto, que parece un jeroglífico más que un cambio de posiciones, damos comienzo a la sesión y vamos a ir con la debida presteza para que nos dé tiempo a ver todo el orden del día.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Perdón, señor presidente. El firmante y ponente de la proposición no de ley del Grupo Socialista, señalada con el número 4, sobre realización de las obras de construcción del túnel de Los tres pasos en la ciudad de Palencia, ha solicitado su retirada como consecuencia de que se presentó, como se puede ver, el 12 de marzo de 2001, hace un año, y el tiempo transcurrido la hace inviable como consecuencia de medidas que se han adoptado en ejecución de lo que solicitaba el proponente. En resumen, que retiramos la proposición no de ley número 4.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, queda retirada la número 4 por haberse resuelto.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: ¿Tiene usted idea de cuándo se va a votar?

El señor **PRESIDENTE**: No antes de las doce y media, por supuesto, yo calculo que sobre la una estaremos votando, pero no antes de las doce y media desde luego.

#### **PROPOSICIONES NO DE LEY:**

##### **— RELATIVA A LA EJECUCIÓN DE LA MODIFICACIÓN DEL TRAZADO DE LA AUTOVÍA A-52 A SU PASO POR VIGO-PORRIÑO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000549.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos comienzo con el debate de la proposición no de ley relativa a la ejecución de la modificación del trazado de la autovía A-52 a su paso por Vigo-Porriño, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, y para su defensa tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: A muchas de SS.SS. les sonará esta iniciativa que el Bloque Nacionalista Galego vuelve a traer a esta Cámara una vez más, y en fin, inasequibles como siempre al desaliento, pretendemos el respaldo de todos los grupos para la misma, una iniciativa por la que instamos al Gobierno a acometer de una vez por todas las necesarias reformas en el trazado de la Nacional 120, la llamada autovía Vigo-Porriño, unas reformas que son imprescindibles, urgentes e inaplazables para evitar la altísima tasa de accidentes que se producen en este tramo, desde luego una tasa de accidentes que saben muy bien

SS.SS. está directamente relacionada con un trazado absolutamente impropio para una vía de estas características.

Ya lo dije en alguna otra ocasión, este tramo es un auténtico matadero en el que a diario se juegan la vida muchas personas, y la verdad, lo digo con toda tranquilidad pero también con toda claridad, a nosotros nos parece intolerable que ante esta situación evidente y constatada el Ministerio de Fomento siga aplazando de manera exasperante la solución de este problema.

Ahora mismo el Grupo Socialista retiraba una proposición no de ley formulada en marzo de 2001 porque la cuestión a la que hacía referencia parece ser que el ministerio está actuando. En este caso, como sigamos así cualquiera de los grupos de esta Cámara podemos producir una iniciativa este año que a lo mejor sigue teniendo validez en el año 2015.

La verdad es que yo no sé ya cómo calificar esta cuestión, a nosotros nos parece exasperante la lentitud del Ministerio de Fomento para solucionar este problema, y por tanto ya no sabe uno muy bien qué argumentos tiene que utilizar, sobre todo qué argumentos que no hubiesen sido usados en debates anteriores, ni qué razones hay que esgrimir para que el Ministerio de Fomento muestre alguna sensibilidad con este problema y se ponga manos a la obra.

A mí francamente sólo se me ocurre que tal como están las cosas lo único que cabe aquí es la presión política, y una manera de hacerlo es que esta Cámara en su conjunto, si de verdad todos los grupos compartimos como se afirma en manifestaciones públicas la preocupación por este problema, si compartimos la necesidad de que la solución de este problema no se siga aplazando, apoyemos esta proposición no de ley y decirle al Ministerio de Fomento que de una vez por todas se ponga de una manera urgente a solucionar este problema. Por tanto, no voy a insistir en argumentos empleados en anteriores debates, el último si no recuerdo mal se produjo el 21 de febrero, hace un año y algo en esta misma Cámara, y son argumentos que siguen teniendo vigencia.

En todo caso, recordar brevemente que en el año 1999, el 10 de marzo, es decir hace casi tres años, en esta misma Comisión se aprobó por unanimidad instar precisamente al Ministerio de Fomento a que en un plazo no superior a este período, es decir no superior a tres años, se estudiasen las soluciones, se redactase el proyecto y se ejecutasen 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. Pues fíjense ustedes, era un plazo bien prudente en aquel entonces, tres años, y pasados tres años las obras siguen sin ejecutarse, los accidentes, las víctimas y los daños materiales siguen sucediéndose.

A mí me parece aún más grave que no es que pasaran ya tres años, es que al ritmo que va el ministerio pueden pasar otros tres y seguiremos en la misma situa-

ción. En los presupuestos para el año 2002, para este año, figura una partida de 44.240 euros para este menester, traducido en pesetas, que en lo que seguimos entendiéndonos aún mucho mejor son 7.360.000 pesetas. Ustedes me dirán si después de diez años que lleva en servicio esta vía, con tasas de accidentes de las más elevadas, se puede poner un presupuesto de estas características para impulsar las obras para el año vigente, cada uno que lo juzgue como crea conveniente.

Además, en una respuesta también reciente, hablando de que esto tal como va si no se impulsa políticamente a Fomento no va a ir para adelante, en una respuesta bien reciente, de diciembre del año 2001, el Ministerio de Fomento nos decía que el proyecto seguía estando en fase de redacción, y afirmaba literalmente: Por tanto, la licitación e inicio de las obras tendrá lugar en función de los condicionantes administrativos y presupuestarios consiguientes, que es lo mismo que decir que no hay ningún compromiso y ya se verá lo que pasa.

El Partido Popular lleva gobernando desde el año 1996, seis años, por tanto no podrá este grupo mayoritario en la Cámara escudarse en que se le piden soluciones a cuestiones derivadas de su no presencia en el Gobierno durante muchos años; tampoco podrá escudarse quizá en cuestiones presupuestarias porque el costo de esta obra no es multimillonario.

No puedo decir nada más que solamente la presión política, el compromiso y hacer real lo que se dice a la ciudadanía por parte de nuestros grupos se transforme en este compromiso de instar a Fomento a que deje de aplazar la solución de este problema y se ponga manos a la obra y con urgencia.

Por eso el texto que presentamos de la proposición no de ley es bien sencillo: 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 esta vía.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señorías, estamos aquí otra vez ante el problema de Mos y el problema de la A-52. Yo no quisiera repetir aquí las narraciones que se han hecho a lo largo de esta legislatura, y también de la anterior, pues repetirlo yo creo que es banal, ahí están las actas de esta Comisión, ahí darán cuenta de cómo se ha actuado desde la oposición, en ellas también figura la responsabilidad del Gobierno, y por eso a ellas me remito.

Miren ustedes, señorías, en Mos, en este ayuntamiento inciden problemas con la ampliación del aeropuerto, problemas con la A-52, problemas con la autopista Rebullón-frontera portuguesa, es decir hay excesiva presión sobre un pequeño municipio de Gali-

cia, y analizándolo vemos que hay reiteradas iniciativas, reiterados rechazos, reiterados accidentes y reiteradas insatisfacciones. Me imagino que hoy el alarde mediático de Fomento volverá a ilustrarnos con reiteradas acciones, estudios o proyectos, e incluso soluciones que tratarán de proporcionar ilusión a este proyecto, pero estoy seguro de que seguirá el déficit cero, y si no a la vista están los Presupuestos Generales del Estado y los añadidos que curiosamente ahora quiere hacer, y que han salido publicados en prensa en meses pasados sobre este problema. Ni se arregla esto ni se admite la urgencia.

Invitaría con todo respeto al Gobierno a que fije de una vez claramente un presupuesto, que nadie sabe de dónde saldrá por cierto, y que fije fechas claras para las actuaciones, que nos diga cuándo se inaugurará, cuándo podremos disfrutar de algo que se debe sobre todo porque atenta a la vida de las personas, dada la alta siniestralidad que hay en este tramo.

Es inútil tratar de buscar una solución, pero yo estoy seguro de que dentro de un año estaremos aquí planteando la misma cuestión, no creemos ya que sean capaces de remover la situación administrativa ni económica para actuar en este tramo de carretera. Se agotan los argumentos, se agota la paciencia, se agotan las iniciativas, pero la obligación de la oposición no será olvidada por nuestro grupo, el Gobierno debe responder claramente cuándo veremos la salida a este túnel siniestro y a este calvario que supone circular entre Vigo y Mos.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pérez Corgos tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **PÉREZ CORGOS**: Señorías, efectivamente, como han puesto de manifiesto los portavoces del Grupo Mixto y del Grupo Socialista, no es la primera vez que hablamos de esta autovía y de las curvas de Támega en esta Comisión.

Saben SS.SS. que el Grupo Parlamentario Popular también ha mostrado su preocupación por las deficiencias que presenta esta vía, por la alta siniestralidad de la misma, por las dificultades que al tráfico rodado se presentan, sobre todo en épocas que la climatología es adversa, que en Galicia suele ser bastante frecuente, son muy corrientes las lluvias, y estas circunstancias, unidas a las características de la vía, obligan a utilizar esta carretera con una velocidad muy moderada y con todas las precauciones. Sin embargo decir que se agota la paciencia, yo creo que todos debemos medir un poco nuestra paciencia, porque si no se agotó antes, seguramente hay que mantener un poco la paciencia.

Lo cierto es que el Gobierno sí está preocupado por esta cuestión y el proyecto de mejora de la autovía A-52 de Vigo-Orense-Benavente, en los puntos kilométricos 661 a 662, tramo de las curvas de Támega-Mos, está en redacción y no va a necesitar la declaración de impacto ambiental porque el Ministerio de

Medio Ambiente, en resolución de 12 de julio del año pasado, del año 2001, declaró la innecesariedad de esta declaración de impacto ambiental. También se contemplan para el resto de la autovía, dentro del programa de seguridad vial que está en redacción, incorporar importantes mejoras a este trazado.

Las obras públicas, señorías, no se ejecutan de inmediato, es decir no depende exclusivamente de la voluntad de los políticos, del propio ministerio o del propio ministro, sino que hay que integrar los expedientes, redactar los proyectos, consultar con las administraciones interesadas, y eso lleva su tiempo. Ese tiempo es el que nosotros les pedimos, ya que efectivamente tan pronto como estén solucionados todos estos problemas, se acometerá la mejora del trazado de esta autovía.

— **SOBRE DESDOBLAMIENTO DE LA LÍNEA DE CERCANÍAS MÁLAGA-FUENGIROLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000455.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de proposición no de ley la que figuraba con el número 1 en el orden del día, sobre desdoblamiento de la línea de cercanías Málaga-Fuengirola, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Los socialistas consideramos esencial que en el primer semestre del año 2003 como muy tarde, se inicien las obras de desdoblamiento de la línea de cercanías Málaga-Fuengirola, al objeto de mejorar las comunicaciones con el litoral occidental.

Quiero recordarle al portavoz del Partido Popular que el Gobierno central adjudicó el 20 de octubre de 1998 a la empresa TYCSA dicho estudio y proyecto, que está valorado en 125 millones de pesetas y que tenía un plazo previsto de 16 meses para su finalización. Por tanto, si se hubieran cumplidos los plazos tendría que haber estado terminado en febrero del año 2000. Como no lo tuvieron listo para esa fecha, el Ministerio de Fomento se inventó una estratagema para retrasar el proyecto, y fue plantear que dicha línea entre Málaga y Fuengirola iba a ser dividida en tres tramos: Málaga-aeropuerto, aeropuerto y aeropuerto-Fuengirola. No quedó ahí la cosa, porque para retrasar aún más el proyecto, el tramo Málaga-aeropuerto lo supeditó a la llegada del AVE a Málaga capital. Tal vez el partido Popular esté planteándose seriamente la posibilidad de que el AVE llegue a nuestra ciudad a través de la línea de cercanía, porque de otra forma no se entendería esta propuesta. Los otros dos tramos, según se señala en una reciente respuesta parlamentaria que tiene fecha de salida 13 de febrero de 2000, se encuentra pendiente de someter a información pública, a lo que el Gobierno añade en su contestación que a partir de la aprobación

de los trazados se completarán los proyectos que permitan adjudicar la obra.

La realidad es que el proyecto de desdoblamiento de la línea de cercanías Málaga-Fuengirola, que tenía que haber estado terminado en febrero de 2000, al día de hoy, tres años después, aún no se ha terminado, y lo que es peor, no se sabe cuándo se terminará. La pasividad del Partido Popular a la hora de comenzar la obra contrasta con el hecho de que la línea de cercanías Málaga-Fuengirola es la más rentable de toda Andalucía en número de usuarios, con alrededor de 8 millones de pasajeros al año. Diariamente cubren este trayecto unos 70 trenes que transportan 20.000 personas al día, aunque la demanda se incrementa fundamentalmente durante los meses de verano, alcanzando los 30.000 e incluso 35.000 viajeros diarios.

El Partido Popular consideramos los socialistas que debería apostar de una vez por todas por el sector turístico malagueño y dejarse de tanta demagogia, para ello tendría que llevar a cabo mejoras en las comunicaciones de la Costa del Sol, como es este caso, como es el caso del desdoblamiento de la línea de cercanías que reduciría a la mitad el tiempo de viaje de los trenes.

Otra cuestión sin respuesta, y que tal vez el señor Atencia podría explicarnos hoy, es el absoluto mutismo de los responsables de Fomento y nos aclarase en qué condiciones se va a llevar a cabo, se va a acometer este desdoblamiento, porque cuando en 1997 el Gobierno del señor Aznar decidió llevar a cabo esta obra, se descartó en la comisión técnica de seguimiento del Plan intermodal de transportes de Málaga la ampliación a dos vías de los casi 31 kilómetros del trazado de esta línea entre Málaga y Fuengirola. El motivo para abandonar esta idea no fue otro que el elevado coste del desdoblamiento total, cifrado en 45.000 millones de pesetas. De este modo los estudios encargados a TYCSA debían obedecer a la premisa de evitar la ampliación de los tramos más complicados, como pueden ser los que enlazan la colina de Montemar y el Arroyo de la Miel con Torremuelle y el de Torreblanca con Fuengirola, y los nuevos planes del Ministerio de Fomento reducen a 20.000 millones de pesetas la inversión prevista en una línea que es la quinta del país en número de pasajeros.

Señor Atencia, si el gasto que el Partido Popular realiza en publicidad y propaganda en la provincia de Málaga lo destinase a inversiones, sin ningún género de dudas esta línea de cercanías ya estaría finalizada, con lo que tendríamos al día de hoy una línea ferroviaria moderna y competitiva en la Costa del Sol que reduciría la entrada de vehículos privados a la capital, descongestionando así la entrada a la ciudad.

Por todo ello traemos hoy aquí esta proposición no de ley, una proposición no de ley en la cual el Grupo Socialista ha presentado una autoenmienda, una autoenmienda por una razón muy sencilla y es que esta proposición no de ley se presentó el 20 de diciembre del año 2000, y en esa iniciativa se planteaba instar al

Gobierno a comprometerse a iniciar las obras de desdoblamiento de la línea de cercanías Málaga-Fuengirola el primer semestre del próximo año, lo cual mantenemos, pero en la segunda parte se instaba al Gobierno a completar dicho desdoblamiento como muy tarde en el año 2003. Evidentemente ese plazo hay que modificarlo, y el planteamiento que hacemos es que se comprometa a tener terminado el desdoblamiento de esta línea en el año 2005.

Este es el sentido de nuestra iniciativa parlamentaria y tenemos la certeza, la seguridad de que el Partido Popular va a votar favorablemente porque estamos hablando de una actuación esencial para la Costa del Sol.

El señor **PRESIDENTE**: Me imagino que el señor Heredia ha defendido, a la vez que la iniciativa, la enmienda que ha presentado su grupo. (**Asentimiento.**) ¿Algún grupo desea intervenir? (**Pausa.**) El señor Atencia, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Cuando uno ve abordar esta iniciativa por parte del Grupo Socialista la verdad es que comprende que el Grupo Socialista tiene que ocupar su tiempo en tratar de que los proyectos se lleven a cabo, cosa que no nos preocupa demasiado, pero lo que sí conviene dejar claro en relación con este proyecto, y con el conjunto de iniciativas que hoy se van a discutir, es que el señor Heredia ha hecho la exposición de una serie de pasos desde el punto de vista político y administrativo que condicionan la realización de esta obra.

El posible desdoblamiento o las actuaciones en lo que es la línea de cercanías entre Málaga y Fuengirola, como muy bien ha explicado el señor Heredia y ahí no voy a discutir ningún dato, ha tenido unos pasos desde el punto de vista de decisiones del propio Gobierno, que fue la adjudicación a la empresa consultora TYCSA para la realización de un estudio sobre esta línea. Finalmente, como consecuencia de otras actuaciones que se van a hacer en la ciudad de Málaga, en su entorno metropolitano, como son las actuaciones previstas sobre el aeropuerto, nueva terminal, previsión de una segunda nueva pista o los nuevos accesos a la ciudad de Málaga de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, obliga a condicionar y a coordinar todos estos proyectos. Precisamente por eso, como bien ha explicado el señor Heredia, en este momento el conjunto del trazado que se va a revisar entre Fuengirola y Málaga se ha dividido en tres tramos: Un primer tramo, que es entre Fuengirola y el aeropuerto de Málaga, que en este momento, como se ha dicho claramente, está pendiente de ser sometido a información pública; una vez que se someta a información pública, se hará el proyecto constructivo y se adjudicará el proyecto constructivo. Hay que ir cumpliendo los plazos y hay una previsión económica en los presupuestos del presente año 2002 de 53 millones de pesetas, 323.000 euros si no me falla la memoria. Pero hay dos tramos de este proyecto que están condicionados, y por eso están pendientes de someterse a información pública, y un tramo incluso a

estudio informativo, pendiente de decisiones de otra envergadura que a lo mejor retrasarán el comienzo de esta obra, pero es que hay que hacer las obras perfectamente coordinadas y una vez, como he dicho antes, la solución que se le dé al aeropuerto de Málaga, y después especialmente por dónde va a ir la línea de cercanías, y en este momento se están contemplando varias alternativas: mantener el trazado actual, ir más pegado al litoral, coordinarlo siempre en todo caso en el último tramo con la solución que se le dé a la entrada de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga en la propia ciudad de Málaga, y eso obliga sin duda a esperar para tomar una decisión.

Por tanto, señor Heredia, el Grupo Parlamentario Popular, el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular, que es el que está haciendo realidad las mejoras transcendentales en materia de infraestructuras en el conjunto de España, pero especialmente en Andalucía y en la Costa del Sol, tiene mucho interés en hacer esta obra, y precisamente por eso se están dando los pasos políticos, administrativos, económicos y presupuestarios necesarios, pero hay que coordinar esas actuaciones a la toma de decisiones que afectan a obras de mucha envergadura, y por tanto no podemos respaldar su iniciativa porque ya presupuestaria y políticamente tienen los plazos marcados y condicionados en cada caso a las decisiones que en cada momento haya que tomar especialmente respecto a la incardinación del tren de cercanías en el aeropuerto de Málaga y en las previsiones de futuro y el acceso a la propia terminal del ferrocarril en la ciudad de Málaga. Los trámites de información pública, los que están pendientes de hacerse, en el momento que después de la información pública se haya decidido definitivamente los trazados, especialmente en lo que se refiere a la incardinación de la ciudad de Málaga, se podrán hacer los proyectos constructivos.

Un último comentario, señor presidente. Los diputados del Grupo Socialista son muy tendentes a hablar del sector turístico malagueño y de la influencia de cada uno de estos proyectos. Pues mire usted, por cierto, sólo en esta legislatura, proyectos que inciden directamente en las infraestructuras de la provincia de Málaga, con especial repercusión sin duda a Málaga y su entorno metropolitano, que se van a acometer por parte del Gobierno del Partido Popular, son proyectos por una envergadura en pesetas, con perdón, de 600.000 millones. El conjunto de los proyectos que se van a acometer en esta legislatura es lo que significa la línea de velocidad Córdoba-Málaga, que se terminará en un plazo temporal mayor, lo que significa las actuaciones en el puerto de la ciudad de Málaga, las actuaciones en el aeropuerto, las actuaciones en materia del ferrocarril de cercanías, la ronda, al autovía, la autopista, el agua, el saneamiento, etcétera, etc., en definitiva actuaciones que redundarán en el desarrollo económico del conjunto de

Andalucía, pero especialmente de Málaga, y de una incidencia fundamental en el sector turístico.

Por tanto, señor Heredia, reconozca usted la realidad y no se empeñen ustedes en seguir en esa estrategia brillante que llevan desde principios de año, que llevan un año realmente brillante, donde continuamente y cada vez que sacan ustedes un tema lo hacen pretendidamente como para hacer daño, para sacar los titulares pero para hacer daño al sector turístico malagueño. Primero se empeñaron en aquella historia de las playas cuando en el mes de enero, señor presidente, hubo un temporal de levante y resulta que, según el Grupo Socialista, lo había ordenado el Presidente Aznar. Pues mire usted, no, resulta que hubo un temporal de levante que se produjo, la costa de Málaga tiene la configuración que tiene, entre otras cosas, pero es que ustedes dijeron: No. Lo ha hecho Aznar y encima no van a hacer nada. Cuando después se ha notado que inmediatamente el Gobierno reacciona, se están haciendo las obras y en Semana Santa esperamos que estén las playas en condiciones, ustedes siguen calladitos. En segundo lugar, tuvieron la brillante idea, como dirigentes socialistas, de plantear y defender el ninguneo permanente a la Costa del Sol en Fitur de forma impresentable, permitiendo que fuera ninguneada dentro de otras marcas generalistas, en Andalucía desconocidas, tapando la principal marca turística de nuestra comunidad autónoma. Y el último episodio es cuando ustedes pretenden dar la impresión de que hay una alarma generalizada de inseguridad en Málaga.

Sinceramente, los datos no les llevan a ustedes a plantear ninguna cosa de este tipo y simplemente les diría que estudien un poco cómo va la realidad, cómo piensa la gente de ustedes y de nosotros y comprueben que electoralmente cada día los ciudadanos les siguen pasando factura por su torpeza a la hora de plantear una posición tan incoherente y tan errática.

— **RELATIVA A LA AGILIZACIÓN DE LOS TRÁMITES ADMINISTRATIVOS PARA LA CONSTRUCCIÓN DEL TERCER CARRIL DE LA NACIONAL II EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE EL PUNTO KILOMÉTRICO 23,700 Y LA CIUDAD DE GUADALAJARA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000480.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, pasamos a la proposición no de ley que figuraba con el número 2 en el orden del día, relativa a la agilización de los trámites administrativos para la construcción del tercer carril de la Nacional II en el tramo comprendido entre el punto kilométrico 23,700 y la ciudad de Guadalajara, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. El señor García Brevia tiene la palabra.

El señor **GARCÍA BREVA:** El Grupo Parlamentario Socialista presentó esta proposición no de ley en febrero del año pasado, es decir hace ya más de un año. Con posterioridad, el 20 de junio del año pasado, el Partido Popular presentó otra proposición no de ley sobre el mismo tema, añadiendo la autopista Madrid-Guadalajara, que se aprobó también con el apoyo del Grupo Socialista en esta Comisión, repito, el día 20 de junio pasado.

Nosotros no hemos retirado nuestra proposición inicial sobre el tercer carril de la Nacional II porque hemos querido esperar a ver en qué se traducía ese acuerdo de esta Comisión de Infraestructuras respecto al tercer carril, sobre todo en qué se traducía a nivel de decisiones concretas y decididas en cuanto a presupuestos y plazos de ejecución de esta importante infraestructura en la Nacional II.

El 20 de junio, con esa proposición no de ley del Partido Popular, el Partido Popular rectificaba una trayectoria en este tema que se negaba a admitir la necesidad de esta infraestructura, realmente en el año 1998 fue cuando se produjo la primera proposición no de ley del Partido Socialista sobre el tercer carril, que fue votada negativamente por el Partido Popular calificándola como de poco seria y carente de rigor. Ese criterio produjo tres años de retraso en esta importante infraestructura, pero a partir del 20 de junio nosotros creemos, y por eso hemos mantenido esta iniciativa, que ese acuerdo de la Comisión de Infraestructuras no se ha traducido en decisiones concretas respecto a presupuestos y plazos.

Con relación a presupuestos, hemos visto cómo en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002 el concepto presupuestario del tercer carril, que aparecía en los presupuestos de los años 2000 y 2001 ha desaparecido, con lo cual se genera una incertidumbre real sobre la posibilidad de ejecución, por lo menos con carácter inmediato, como nosotros pedimos, de esta infraestructura. Es más, esa desaparición del concepto presupuestario nos parece un contrasentido y una contradicción con el acuerdo unánime que tomó la Comisión de Infraestructuras el 20 de junio, y manifiesta en primer lugar que el Partido Popular sigue a espaldas de los ciudadanos respecto a lo que se refiere a esta infraestructura, de espaldas a los ciudadanos de Guadalajara y a los innumerables ciudadanos que transitan la Nacional II en el tramo de Guadalajara todos los días.

En segundo lugar, yo creo que confirma una sospecha que ya nosotros planteamos en el debate del mes de junio, y que fue una sospecha alimentada por las declaraciones que el subdirector general de proyectos de la Dirección General de Carreteras hizo en los primeros meses del año 2001, en las cuales venía a manifestar que no se iba a construir el tercer carril a la espera de que se hiciera primero la R-II. Yo creo que ese planteamiento, en la práctica y en las decisiones del Gobierno, es el que se está manifestando claramente.

En tercer lugar, creo que esto perjudica también las condiciones de seguridad vial en que está discurriendo el tráfico por la Nacional II. Yo quiero manifestar aquí que la saturación del tráfico de la Nacional II de Madrid a Guadalajara no es una saturación que se haya producido hace muchos años sino que es un fenómeno que sobre todo se ha intensificado a partir del año 1998. Los datos de la Dirección General de Tráfico ponen de manifiesto que a partir de ese año el tráfico anual de vehículos diarios que llegan a Madrid desde Guadalajara se ha incrementado el 23,6 por ciento, y a partir de ese año se está produciendo realmente un progresivo alejamiento de Madrid respecto a Guadalajara y zonas limítrofes de la Nacional II, debido al incremento de tiempo y coste económico que suponen los retrasos, los atascos de tráfico en esa vía; el aumento de la peligrosidad y siniestralidad se manifiesta también por un incremento desmesurado de 2.000 vehículos pesados diarios en ese tramo.

Como segundo análisis, la segunda cuestión que quería plantear y por la que se justifica el mantenimiento de nuestra iniciativa, es que recientemente, los primeros días del mes de febrero, el ministerio ha adjudicado ya la redacción del proyecto, pero yo quiero aquí señalar que han pasado ocho meses desde el acuerdo que se tomó en esta Comisión de Infraestructuras, pero ha pasado año y medio desde prácticamente el mes de julio del año 2000 donde en el texto de la proposición no de ley nuestra se refiere que el 4 de julio del año 2000 el Gobierno ya nos contestó que se estaba elaborando el borrador de estudio que permita la redacción del proyecto. Ha pasado año y medio hasta que el ministerio ha adjudicado la redacción del proyecto pero todavía quedan innumerables trámites administrativos, como es aprobar el proyecto por parte del ministerio, la ocupación de los terrenos, proceder al estudio de afectación de servidumbres, la propia licitación de la obra, la redacción del proyecto de construcción y la propia ejecución. Si tenemos en cuenta además que los 2.600 millones en que se valoró el importe de esta obra no están en los presupuestos, no creemos que esa decisión que haya tomado el Ministerio de Fomento sea creíble y sobre todo tampoco manifiesta una voluntad de hacerlo enseguida.

Termino ya con la conclusión de que hemos perdido cuatro años ya en esta importante infraestructura y me temo que con la adjudicación de la redacción del proyecto el ministerio y el Gobierno se han planteado la coartada perfecta para que se alargue en dos años más los trámites administrativos para esta importante infraestructura.

Termino diciendo que esto manifiesta también que por parte del Gobierno y del Partido Popular se ha previsto y se ha resuelto mucho mejor la necesidad del primer tramo del corredor del Henares del tramo madrileño, y se ha abandonado el segundo tramo. Esto yo creo que es una conclusión que los diputados del Partido

Popular que han intervenido en estos temas, tanto el señor Bardisa como la señora Guarinos, pueden estar muy orgullosos de esto, pero yo creo que para la provincia de Guadalajara es una verdadera vergüenza.

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

La señora **GUARINOS LÓPEZ:** Voy a intervenir, lógicamente, en nombre de mi grupo para fijar la posición del mismo en relación con la proposición no de ley de referencia que figura en el punto 3 del orden del día a raíz de la modificación.

Señoras y señores diputados, yo creo que en seis años de gobiernos del Partido Popular, a pesar de lo que el señor García Brea ha manifestado en esta Comisión respecto a este punto, los guadalajareños que hemos tenido o tenemos la gran suerte de haber sido elegidos por la circunscripción de Guadalajara podemos afirmar que con satisfacción, orgullo, y al mismo tiempo con cierto agradecimiento, que desde que el Partido Popular se encuentra en el Gobierno de la nación se han proyectado y se han acometido grandes e importantes obras de infraestructura para nuestra provincia, obras que en épocas anteriores y en mucho tiempo ni siquiera se plantearon por los gobiernos que nos precedieron.

El corredor de los Henares, ha señalado y señala la proposición no de ley en la exposición de motivos, es una zona muy importante en lo que atañe a la provincia de Guadalajara y se caracteriza especialmente porque allí se localiza una ingente actividad industrial y un gran número de empresas, pero esto no es una característica que revista ahora la zona del corredor del Henares sino que es una característica que ya se venía dando y que de hecho había que prever que esto iba a suceder respecto al corredor del Henares. Lógicamente, esto genera en la zona un importante volumen de movimiento y contribuye a un incremento en el número de vehículos respecto a la circulación en la carretera Nacional II.

Todas estas condiciones y circunstancias condujeron lógicamente y conducen al Gobierno de la nación, un Gobierno del Partido Popular, a adoptar medidas que constituyen una apuesta decidida por el futuro de una zona que reúne condiciones inmejorables y que lógicamente, señor García Brea, tiene que afectar no solamente a lo que es la provincia de Guadalajara, sino como bien ha dicho a la provincia de Madrid.

Entre estas actuaciones está la construcción de un carril más en ambos sentidos de circulación en la Comunidad de Madrid en lo que atañe al corredor del Henares, la construcción de la autopista R-II, que parece como si no fuera o no viniera con la provincia de Guadalajara, y que va a suponer una importante descongestión del tráfico, y otras actuaciones que todos conocemos y que son relativas a la reordenación de accesos y construcciones de calzada de servicios,

conocidas creo que por todos los guadalajareños. Estas actuaciones, señor presidente, señorías, no solamente permiten una comunicación muy importante entre Guadalajara y la capital de España, sino que también van a incidir en una disminución de los flujos circulatorios en la Nacional II, que es lo que en definitiva se pretende tanto con la R-II como con el tema del tercer carril.

Pero además, y con la intención de crear una estructura viaria continuada, teniendo en cuenta el considerable incremento de este tráfico de la Nacional II a lo largo de la zona, el Ministerio de Fomento se viene planteando ya desde hace tiempo el tema del tercer carril, y en efecto, y como bien ha señalado el diputado García Brea, concretamente en contestación a una pregunta que formuló el portavoz de este grupo y diputado por la provincia de Guadalajara, don Luis de Grandes Pascual, se informó cómo se encontraba la situación y se contestó por el ministerio que ya se había emitido una orden de estudio respecto al proyecto.

La contestación, la orden de estudio se emitió el 3 de noviembre de 2000, y posteriormente el Ministerio de Fomento, siguiendo con esos compromisos que asume con la provincia de Guadalajara y rompiendo yo creo que con la tónica que el Partido Socialista plantea respecto a este tema de que no se va a hacer el tercer carril por parte del Gobierno del Partido Popular, que es lo que se pretende dar a conocer a todos los guadalajareños, rompe con esa tónica y en efecto saca, anuncia la licitación del proyecto del tercer carril, lo que nos hace sentirnos, lógicamente, enormemente orgullosos. Esto, asimismo, responde y creo que da cumplida satisfacción a una proposición no de ley que se aprobó por unanimidad en esta Comisión el 20 de junio del pasado año, en la que precisamente se instaba al Gobierno de la nación a que se acelerase tanto la ejecución de la R-II, como lógicamente la aceleración de los estudios sobre el tercer carril. Obviamente existen una serie de trámites administrativos, que ni por parte de este grupo ni creo que por parte de ningún ministerio se pueden obviar, trámites administrativos que todas las grandes obras de infraestructura requieren y que suponen lógicamente unos tiempos y unos plazos.

Pues bien, teniendo en cuenta los antecedentes reseñados y teniendo en cuenta también las infraestructuras que desde el Gobierno se vienen realizando y por las que se viene apostando por la provincia de Guadalajara, y teniendo en cuenta también que hoy, a raíz del 4 de febrero que es cuando se anuncia precisamente la licitación del proyecto de estudio del tercer carril, teniendo en cuenta que estas actuaciones del Ministerio de Fomento van por delante de la iniciativa que en este momento presenta el Grupo Parlamentario Socialista, es por lo que este grupo no va a votar favorablemente la iniciativa de referencia.

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO DE LA CARRETERA N-330 MURCIA Y ALICANTE A FRANCIA POR ZARAGOZA. VARIANTE DE COFRENTES EN LA PROVINCIA DE VALENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000557.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, siguiendo el orden que nos hemos dado después de los cambios, como la número 4 ha sido retirada por el grupo proponente, pasamos a la número 5 del orden del día, relativa a la realización del proyecto de la carretera Nacional 330, Murcia y Alicante a Francia por Zaragoza, variante de Cofrentes en la provincia de Valencia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, su portavoz tiene la palabra.

El señor **ROMEU I MARTÍ**: Señorías, cuando el Grupo Socialista presentó esta proposición no de ley relativa a la realización del proyecto de la carretera Nacional 330, Murcia y Alicante a Francia por Zaragoza, variante de Cofrentes en la provincia de Valencia, constaba por parte del ministerio el estudio de tres posibles alternativas para la construcción de dicha variante atendiendo, según fuentes ministeriales, al impacto socioeconómico y al impacto que sobre el territorio podría tener la ejecución de la mencionada variante. Tres eran las alternativas de trabajo y estudio y las tres suponían, según las autoridades municipales de gobierno y oposición de Cofrentes, un perjuicio grave para el futuro desarrollo económico, urbanístico y social de ese término municipal.

Posteriormente, el Gobierno, en respuesta escrita dirigida a esta parlamentario, empieza a concretar sus estudios y se manifiesta a favor de la opción dos, que no concreta, que consiste en una variante de trazado de 5.811 metros de longitud, que partiendo del enlace sobre la carretera V-802 se desarrolla al oeste del centro de Agrás, cruzando por la zona más alta del barranco Pilón y cruzando el río Cabriel mediante un viaducto de 340 metros. Según reza la respuesta, el estudio informativo adopta la opción dos al ser la más favorable como resultado del análisis de los parámetros referidos al coste de ejecución, los cuales no se manifiestan en la respuesta, impacto socioeconómico, impacto medioambiental, distancia a la población y a la central nuclear de Cofrentes y a la afección del tráfico. Termina diciendo el Gobierno que actualmente se encuentra con orden de estudio emitida con fecha 14 de febrero de 2001 y clave 23V2450, para la redacción del proyecto de construcción relativo a esta variante, y que una vez redactado dicho proyecto se podrá determinar con precisión el importe y los plazos necesarios para la ejecución.

Tal y como aportan fuentes del Ayuntamiento de Cofrentes, tanto el Gobierno del Partido Popular como

de la oposición socialista, la circunvalación afecta a terrenos de dimensiones considerables que pertenecen íntegramente al ayuntamiento y que cualquiera de las tres alternativas estudiadas, y en concreto la segunda al ser la determinada por el Gobierno, impedirá el futuro desarrollo urbano, bien sea éste para uso residencial, industrial o terciario, ocasionando graves perjuicios para el futuro económico y social de la población, máxime cuando es posible la construcción de la variante, a la que no se opone nadie, en otra zona del territorio próximo que no hipotecaría el término municipal de Cofrentes.

Como dice el texto de la proposición presentada a instancias del Grupo Socialista, en dicha localidad, y sabiendo que el alcalde del Partido Popular se ha pronunciado en similares términos por las manifestaciones que ha hecho públicas, es lógico pensar que antes de proceder a la redacción definitiva del proyecto, ya que según manifiesta el Gobierno aún no se ha iniciado esta redacción, y vistas las alegaciones, preocupaciones e inquietudes emitidas por las autoridades locales, se proceda a revisar ese estudio informativo y se cuente con las aportaciones de los responsables institucionales de Cofrentes que no se oponen, igual que no lo hace el Grupo Socialista en el Congreso a la construcción de la variante, sino que lo que se pretende es que la inversión sea lo más lógica y rentable posible sin que suponga la hipoteca de por vida de un término municipal que verá afectado urbanísticamente su crecimiento y que puede quedar condenado únicamente a la central nuclear y no a una expansión industrial mayor y mejor de repercusión económica para la localidad.

En consecuencia, pedimos que antes de realizar definitivamente el proyecto de construcción y licitación de las obras, el ministerio reconsidere las alternativas estudiadas, y en este caso reconsidere la segunda opción en concreto, y que atienda las alegaciones y manifestaciones de los afectados para que la inversión del ministerio sea eficaz y no limite el crecimiento urbanístico, social y económico de Cofrentes, y como la portavoz del Partido Popular es muy dada a justificar sus votos negativos a las proposiciones no de ley socialistas referentes a la provincia de Valencia, espero que para esta intervención haya hablado y le conste el posicionamiento del Partido Popular en la comarca y en Cofrentes, que comparte el criterio de esta proposición no de ley, como lo hace la oposición socialista en Cofrentes y en Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra la señora Camarero.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: En primer lugar, señor diputado, me gustaría hacer un poco de historia del trazado de la carretera que estamos debatiendo en este momento.

Hay que indicar que por parte del Ministerio de Fomento se redactó en su momento el estudio informativo variante de Cofrentes en el que se estudiaron tres alternativas, como usted ha comentado, porque así le consta por la respuesta parlamentaria que obtuvo, tres alternativas para la construcción de la variante a su paso por la población y todas ellas discurrían fuera de la zona delimitada como suelo urbano. En este estudio se propone la alternativa dos como la más adecuada, discurriendo su trazado por el oeste de la localidad.

Una vez redactado y aprobado técnicamente el estudio informativo, fue sometido al preceptivo trámite de información pública durante diciembre de 1993 (y me gustaría, señores diputados, que se quedasen ustedes con esta fecha, diciembre de 1993), con objeto de que se formularan las observaciones que se estimasen pertinentes sobre las circunstancias que justificaban la declaración de interés general de la variante y sobre la concepción global de su trazado también a efectos de evaluación del impacto ambiental.

Se presentaron durante este período cuatro alegaciones, correspondientes a la Generalitat Valenciana, a la Diputación provincial de Valencia, a la Confederación Hidrográfica del Júcar y al Ayuntamiento de Cofrentes. Tanto la Generalitat, gobernada en aquellos momentos por el Partido Socialista, como el Ayuntamiento de Cofrentes, informaron favorablemente la alternativa propuesta en el estudio informativo, es decir la alternativa dos. La Diputación provincial de Valencia no se pronunció porque no afecta la carretera a su competencia, y la Confederación Hidrográfica del Júcar lo informó favorablemente sin pronunciarse específicamente por ninguna de las alternativas propuestas.

Mediante resolución del 5 de febrero de 1995, aún con gobiernos del Partido Socialista, la Dirección General de Política Ambiental formuló la declaración de impacto ambiental con relación al citado estudio informativo y en la misma se analizaban debidamente el trazado, la protección del sistema hidrológico, las áreas de interés geológico, los ecosistemas, etcétera, todo ello tras analizar las respuestas recibidas a las diversas consultas realizadas en su momento entre organismos oficiales y organismos ecologistas.

De acuerdo con estos antecedentes, el Ministerio de Fomento, según resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras de 18 de septiembre de 2000, aprueba definitivamente el estudio informativo contemplando la supresión de la actual travesía mediante la construcción de la denominada alternativa dos en el estudio informativo antes citado. Actualmente, como usted ha indicado, se cuenta con orden de estudio de 14 de febrero de 2001 para la redacción del proyecto de construcción 2450, la variante de Cofrentes, proceso durante el cual se mantendrá los correspondientes contactos con el Ayuntamiento de Cofrentes y con los restantes organismos y entidades implicadas. Por tanto, la elección del trazado a desarrollar se ha realizado tras cum-

plimentar todos y cada uno de los requisitos legales exigidos tras plantear el estudio de una serie de alternativas posibles y teniendo en cuenta la opinión de todos los organismos y entidades afectados, lo que ha llevado a la elección de una de estas alternativas tras los pertinentes análisis técnicos, socioeconómicos y ambientales.

Los aspectos planteados en la proposición no de ley han sido sobradamente cumplimentados durante este proceso seguido hasta la aprobación definitiva del trazado que se pretende construir, y la posibilidad de variar, como usted solicita totalmente el trazado, además de no considerarse justificada ni procedente acarrearía la necesidad de repetir nuevamente todo el procedimiento anterior. Esto se traduciría en una amplia y no deseable demora en el tiempo de cara a conseguir el objetivo final de construcción de la nueva variante, razones por las que se manifiesta el rechazo de la proposición no de ley. En todo caso, sin embargo, el Ministerio de Fomento está en contacto con el alcalde de Cofrentes para redactar el proyecto teniendo en cuenta las peticiones municipales sobre el trazado definitivo.

Para finalizar, señor Romeu, me gustaría manifestar la satisfacción que me produce ver que el PSOE defiende con tanto interés la inversión de infraestructuras en Valencia, y más concretamente en Cofrentes, que está realizando tanto la Generalitat como el Ministerio de Fomento. Indicarle que a pesar de que el trazado inicial contó con el beneplácito de los gobiernos del PSOE, que no plantearon ninguna alegación al mismo como he dicho antes, el alcalde de Cofrentes, con el que he tenido oportunidad de hablar en los últimos días, ya ha estado en contacto con el secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, a fin de proceder a una pequeña modificación del trazado de forma que se desplace más hacia el oeste de la población, y una vez cruzado el río Cabriel pase por encima de la carretera del balneario, que era la propuesta que mejoraba sustancialmente la primera opción determinada por el ministerio, para no cortar la expansión del municipio y para no romper el casco urbano, como el Partido Popular de Cofrentes está defendiendo en este momento. Sí me gustaría insistir en que esta ligera modificación, ligera pero efectiva modificación, se debe a la buena gestión del alcalde de Cofrentes, de don Raúl Ángel Domínguez con el ministerio, que está trabajando con eficacia para dotar a su municipio de las infraestructuras necesarias, buscando con ello mejorar la calidad de vida de sus vecinos. Por ello, indicar que la iniciativa no solamente es innecesaria sino que llega tarde, y por esto la votaremos en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 14, que había sido cambiada por la número 6, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Mixto, que no se encuentra en la sala en este momento;

por tanto seguiremos el orden normal hasta que el Grupo Parlamentario Mixto aparezca en la sala. Vamos a debatir el número 6, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la elaboración de un plan de optimización de los servicios regionales de Renfe entre las Comunidades Autónomas de Cataluña y Valencia.

Señorías, hago la advertencia de que como la 6 fue puesta en el número 14 por los portavoces, es posible que el portavoz del Grupo Popular no se encuentra presente. Si es posible veremos la número 6, de la cual es autor el Grupo Socialista.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Sí, pero el Grupo de Convergència que también quería participar no está aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, es cierto que si el Grupo de Convergència no está aquí y tenía intención de participar, no podemos ver esta proposición, puesto que se pasó al número 14. La número 7 se pasó a la 10; sobre la número 8 ahora no sabemos si están aquí o no los portavoces, esto obliga a la Mesa a tomar alguna medida en este sentido, y será que la número 14 decae en este momento por no estar presente el proponente, y pasamos a la siguiente, que es la número 7, que ha sido sustituida por la 10, fue sustituida por la 10 con la condición de que si no estaba el proponente de Izquierda Unida se corría turno, por tanto, pasamos a la número 8.

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Presidente, hoy hay ocho comisiones simultáneamente desarrollándose en esta Cámara, y ello presenta dificultades operativas. Yo pediría cierta benevolencia en el sentido de que podríamos tener un receso de cinco minutos, a efectos de poder llamar al proponente del Grupo Mixto.

El señor **PRESIDENTE**: Parece que el señor Puigcercós puede ser el proponente y acaba de aparecer, con lo cual nos ha desvelado los problemas. La proposición número 7, pues la 14 fue solicitada por el Grupo Mixto que se viera en lugar de la 6.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: No tengo ni idea.

El señor **PRESIDENTE**: Aparece el representante de Convergència, con lo cual, señorías, en este momento tendría que verse la proposición número 14, que fue solicitada por el Grupo Mixto, y que no está presente el proponente. Al no estar presente el proponente, quedan dos opciones: o decae la proposición, o vemos la número 6. La número 6 nos dice el representante de Convergència que ha pasado al número 14.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: No, señor presidente, porque la hemos permutado.

— **SOBRE CONSTRUCCIÓN DE UNA ROTONDA EN EL CRUCE DENOMINADO DE CAN BARTOLÍ DE LA CARRETERA N-II, A SU PASO POR TORDERA (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000747.)**

El señor **PRESIDENTE**: Bien, ¿podríamos ver la número 7, señorías, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Perdón, habíamos quedado que pasaba a las 10 también.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, sí, señor Sedó, ésa ya se había visto que el proponente es del Grupo Parlamentario Mixto; por tanto pasamos a la número 7, señorías, ¿están conformes todos los portavoces? **(Pausa.)**

Vamos a ver la proposición no de ley número 7, que trata sobre la construcción de una rotonda en el cruce denominado de Can Bartolí de la carretera N-II, a su paso por Tordera (Barcelona), de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, y para su defensa tiene la palabra el señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Muy brevemente. Esta es una proposición no de ley fruto de una situación que viene alargándose innecesariamente por la demarcación de Girona, concretamente en la comarca de La Selva, y que es concretamente la Nacional II.

La Nacional II es una carretera con tráfico rodado muy importante, de las más importantes del Estado, no en vano es una de las carreteras que une la frontera de Francia con todo el área metropolitana de Barcelona, y en ese sentido la Nacional II, que no es una autovía, no es aún una autovía, hay proyectos por parte del Ministerio de Fomento para convertirla un día en una autovía pero es una carretera con tráfico rodado, no es nueva en esta Comisión, es una carretera que ha tenido muchas proposiciones no de ley por diferentes grupos catalanes, y en ese sentido lo que estamos pidiendo es la construcción de una rotonda que permita mejorar la fluidez del tráfico en lo que son la distancia que hay entre los municipios en este caso de Tordera y Vidreres, es la rotonda, como se la conoce en Cataluña, también en la Generalitat (el Parlamento de Cataluña aprobó una proposición no de ley en este mismo sentido instando al Ministerio de Fomento) y es lo que se conoce como la rotonda de Can Bartolí.

En esta rotonda se dan una serie de elementos, como por ejemplo que el mismo Real Automóvil Club de Cataluña, en un estudio de siniestralidad y de mortalidad, reconocía que de los 40 puntos negros que había en la red viaria catalana, el número 39 de más conflictividad y de más siniestralidad era la rotonda de Can Bartolí, futura

rotonda o futurible rotonda de Can Bartolí, este tramo de 10 kilómetros que hay entre Tordera y Vidreres. Es un cruce con mucha densidad, se une un tráfico rodado diario entre 10.000 y 20.000 coches, los fines de semana puede incluso duplicarse, y esto provoca una media de 182 accidentes al año, los cuales suponen no sólo lo que es la siniestralidad, también una alta densidad de mortalidad, y en ese sentido lo que proponemos aquí es que se haga ya la rotonda.

El Ministerio de Fomento se comprometió en su momento a construir esta rotonda, incluso se hizo un estudio informativo, pero llevamos ya unos cuantos años sin que la rotonda aparezca, con lo cual la situación se va degenerando, el aumento de población en municipios importantes como Lloret del Mar o Blanes ha hecho que esta rotonda sea aún más necesaria.

Por estas razones, el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya pide que el Ministerio de Fomento acelere los trámites, construya esta rotonda y solucione de una vez por todas el problema. Esta rotonda solucionaría no sólo los accidentes que se producen en el cruce sino que reduciría muy considerablemente las largas colas que se llegan a producir, sobre todo los fines de semana, y que a veces llegan a casi 25 kilómetros de atasco que se produce, repito, sobre todo viernes y domingos, y origina una situación de insatisfacción, de poca calidad del tráfico, pero sobre todo también lo más importante es evitar los accidentes.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, tiene la palabra doña Carmen Miralles, en nombre del Grupo Socialista.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Nosotros vamos a votar a favor de esta propuesta, de esta iniciativa, pero creemos que las mejoras puntuales en la red viaria de titularidad estatal tendrían que estar incluidas dentro de un plan de seguridad vial donde estuvieran incluidos todos los puntos negros que esta red viaria tiene en Cataluña.

Cataluña tenemos 29 puntos negros en nuestra red viaria de titularidad estatal, por lo que creemos que estas mejoras puntuales, que son muy importantes porque son los tramos donde se concentran los accidentes en la red viaria, tendrían que mejorarse todos ellos. Por eso nosotros votaremos a favor, pero a la vez pedimos que se mejore no sólo este punto sino los 28 restantes.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo va a votar favorablemente, cómo no, a esta mejora en la N-II, en el cruce conocido como Can Bartolí, en Tordera. Sabemos que el ministerio está trabajando en el desarrollo de toda la N-II a su paso por Cataluña, en tramos distintos desde Tordera hasta la frontera, y ya que tiene estudios informativos y proyectos pero como pueden pasar tres, cuatro, incluso cinco años en las declaraciones de impacto ambiental, alegaciones, etcétera, creemos que una

actuación rápida en este punto es necesaria. Nosotros vamos a votar favorablemente para que el Gobierno, a pesar de estar trabajando en la redacción definitiva de las autovías de futuro, piense que este es un punto en el que hay que actuar con mucha mayor rapidez que lo que llevaría la redacción de proyectos definitivos. Como he dicho, nuestro voto será favorable.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz.

El señor **SANZ PALACIO**: En relación a la proposición no de ley del señor Puigcercós, nuestro grupo comparte su preocupación, así como la expresada por otros grupos de la Cámara, por mejorar la fluidez del tráfico en la N-II a su paso por el municipio de Tordera, preocupación que en nuestro caso —como estoy seguro de que en el suyo y en el de los otros grupos— alcanza, como no podía ser menos, a la seguridad y prevención de posibles accidentes.

El señor diputado proponente sabe que las cosas no salen de la nada, sino que en estos casos concretos hay unos pasos a dar y que sin ellos es imposible realizar obra alguna. Es decir, para realizar una obra hay que cumplir unos plazos que conoce perfectamente. Y esto es lo que está llevando a cabo el Gobierno. Actualmente se encuentra en última fase de redacción el proyecto de clave 33B3870, glorieta intersección N-II con Girona-600, que contempla la construcción de una glorieta en el punto kilométrico 682,60 de la Nacional II, justo en la intersección con la carretera Girona-600. Dicho proyecto, que cuenta con un presupuesto de ejecución por contrata de 99,8 millones de pesetas, se encuentra incluido entre las actuaciones prioritarias a realizar por la Dirección General de Carreteras dentro del programa de seguridad vial, por lo que de alguna forma está ya recogida la sugerencia que proponía el diputado de *Convergència i Unió*, el señor Sedó, y también la sugerencia que apuntaba la señora Miralles, del Grupo Socialista. Por todo ello, nuestro grupo considera que se ha iniciado el camino correcto y se están dando los pasos necesarios para solventar el problema respetando la normativa que regula este tipo de actuaciones.

Quédese tranquilo, señor Puigcercós, ya que una vez realizado el proyecto su ejecución se llevará a cabo en función de los condicionantes administrativos y presupuestarios consiguientes. Nuestro grupo, por tanto, votará en contra de esta proposición no de ley del Grupo Mixto.

— **RELATIVA A LAS FUTURAS OBRAS EN LA VARIANTE DE AUSEJO (LA RIOJA) EN LA CARRETERA N-232. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000903.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura con el número 8 en el orden del

día, relativa a las futuras obras en la variante de Ausejo (La Rioja) en la carretera N-232, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, le agradecería un receso de tres o cuatro minutos porque hay ocho comisiones en funcionamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, he entendido perfectamente la situación que plantea. Vamos a hacer un receso de cinco minutos para que los portavoces recurran a la búsqueda de los portavoces intervinientes y a partir de ese momento continuaremos la sesión sin más trámite y sin más demora. **(Pausa.)**

Vamos a recuperar el ritmo de la Comisión. Como saben SS.SS., hemos hecho un receso para ordenar las intervenciones de los proponentes, pero ya les advierto que seguiremos el orden previsto y las proposiciones en las que no esté presente el ponente decaerán y se verán en otra sesión. No se trata de dramatizar pero sí de llevar un orden mínimo para que la Comisión funcione.

Entramos en el debate de la proposición no de ley que figura con el número 8 en el orden del día, relativa a las futuras obras de la variante de Ausejo (La Rioja) en la carretera N-232, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Martínez Sanjuán.

El señor **MARTÍNEZ SANJUÁN**: Hay una frase muy popular —me parece que centroeuropea— que dice que lo mejor es enemigo de lo bueno, y viene al hilo para explicar la visión que tiene el partido en el Gobierno de las infraestructuras en la Comunidad Autónoma de La Rioja, y por eso me veo obligado a presentar esta proposición no de ley al amparo de mi grupo parlamentario. Alguien se preguntará: ¿Qué es lo mejor? ¿Qué es lo bueno? Pues lo mejor, cuando estamos hablando de comunicaciones por carretera a lo largo del eje del Ebro, en la Comunidad Autónoma de La Rioja, hubiese sido y es, a pesar de la cerrazón del partido en el Gobierno, la liberalización de la autopista A-68, que, como todo el mundo conoce, discurre a lo largo de toda la comunidad, marcha vacía y va muy cercana a la N-232 que el Gobierno pretende desdoblarse y hacerla autovía posiblemente en su integridad. Liberalizar la autopista, no haber concedido nuevas y ventajosas prórrogas a la concesionaria hubiese sido lo óptimo, lo mejor para resolver un gravísimo problema similar al de Navarra y Aragón, un problema no sólo de desarrollo y vertebración territorial sino de seguridad ciudadana y de seguridad vial.

La N-232 es un permanente foco de noticias tristes, fúnebres, de accidentes y muertos por doquier. No estoy exagerando un pelo: en los últimos cinco años ha habido en dicha carretera más de 100 muertos. Todos los partidos de la oposición parlamentaria, todos los

sindicatos, colectivos sociales y decenas de ayuntamientos han reclamado la gratuidad de la autopista o la implantación de peajes superblandos que permitan descongestionar la 232 para dedicarla a vía de comunicación interlocal frente a lo que es en la actualidad un corredor entre el norte y el noroeste y el nordeste de la Península; pero los intereses del Gobierno, quizá en connivencia con las concesionarias y los grupos financieros propietarios de las mismas, que pretenden obtener una buena rentabilidad, se han opuesto siempre a ello y han apostado —porque no se avanza absolutamente nada— por el desdoblamiento de la 232. Se anuncia en los presupuestos del Estado, no se concreta, como se dice vulgarmente se marea la perdiz, hipotéticos trazados por aquí y por allá, por La Rioja y por Navarra, por arriba y por abajo, modernos bocetos publicitados una y otra vez, pero nada de nada, y mientras tanto accidentes, heridos, tragedias personales en la carretera 232 a su paso por La Rioja y la autopista vacía por su precio y por sus características. Así que el Gobierno, desoyendo lo que es una razonable propuesta prácticamente de todos los colectivos sociales de La Rioja, apostó definitivamente por el desdoblamiento de la 232. No les gusta pero, si no hay otra alternativa, mejor esto que nada. No obstante, antes de que empiece dicha obra, el conjunto del desdoblamiento de la 232, un antiguo proyecto —tan antiguo que desde 1993 se dio luz verde a su estudio y se aprobó en 1996— se ha puesto en marcha, la variante de Ausejo de 9,1 kilómetros que pretende circunvalar el municipio riojano.

Precisamente la semana pasada, el director general de Carreteras ha puesto la primera piedra y su placa correspondiente, quizá para pasar a la posteridad por la lentitud, la falta de planificación y otras políticas del actual Gobierno. Este proyecto del desdoblamiento, de la circunvalación o de la variante de Ausejo, se debería convertir en una pieza de la desdoblada 232 porque forma parte de ella. Sin embargo, este proyecto, cuya primera piedra se ha puesto la semana pasada, sólo contempla en algunos tramos tres carriles, dos normales de 3,5 metros de anchura y en algunos tramos uno para vehículos lentos. Por eso, cuando conocimos las características del proyecto, allá por el mes de junio del año pasado, cuando lo aprobó el Consejo de Ministros, presentamos esta proposición no de ley, que se debate cuando están ya comenzadas las obras.

Con esta descripción de los hechos en el tiempo y las características constructivas, yo pregunto si no parece lógico al Partido Popular aceptar esta proposición no de ley, si no les parece normal desdoblarse desde el principio esta variante que va a formar parte de un total, que es la N-232 en su conjunto desdoblada, si no les parece más correcto y más económico planificarlo desde el principio. Pues parece que no. Las características del proyecto, como se dice en el mismo, con una sección 7/12, impide meter en un espacio de 12 metros de ancho cuatro carriles de 3,5 metros, que son las

características del proyecto, por mucho que el director general, señor Alonso, a preguntas de los medios —que se hacen las mismas preguntas que yo— conteste que se prepara para adaptarla en el futuro a autovía y que hoy no se justifica por la densidad del tráfico. Dice que no ve razones suficientes para que este tramo se convierta en autovía. Entonces la pregunta que nos hacemos todo el mundo es, si no hay frecuencia de utilización suficiente, ¿cuáles son las razones que permiten decir que se va a desdoblarse la N-232? Es un absoluto contrasentido. Las razones son tan poderosas que no tiene lógica oponerse a nuestra pretensión, a no ser que el famoso integral desdoblamiento de la 232 en su conjunto, en todo el valle del Ebro, en el propósito del Gobierno popular no pase de una mera intención publicitaria y se tenga ya pactado con la concesionaria de la autopista A-68 el que no se vaya a hacer, porque si primero se le aumenta el plazo a la concesionaria de autopista a costa de bajar los precios, pero luego se suben los precios del peaje, ¿cómo va a hacer el Gobierno la competencia y le va a quitar la clientela poniendo una autovía paralela a la autopista actual, y encima gratis?. Así que, señores del Gobierno, señores del Partido Popular, aclárense. Si no es así, voten la proposición no de ley para adaptar el proyecto de la variante de Ausejo a las características de autovía, por lógico —porque lo normal es que si se va a afrontar hoy un proyecto de estas características hay que hacerlo bien—, por economía y por responsabilidad. Si no lo aceptan, señor presidente, seguiremos pensando lo de siempre los socialistas de La Rioja, que no piensan tampoco convertir en autovía la actual 232 y que permanecen insensibles a los titulares de los periódicos que día sí y día también nos comunican un nuevo accidente en el tramo que va desde Calahorra a Logroño.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Isasi, en nombre del Grupo Popular.

El señor **ISASI GÓMEZ**: Nos acabamos de enterar que la N-232 se ha inventado a partir de 1996, que antes no existía esa carretera ni había accidentes ni desgraciadamente había fallecidos; lo que no se hacía era utilizar a los fallecidos con fines políticos.

Dicho esto, señor presidente, damos la bienvenida al Partido Socialista al proyecto de desdoblamiento de la N-232 a su paso por La Rioja, porque históricamente venimos estando solos. El señor Martínez y yo ya llevamos unos cuantos años en esta casa y creo recordar, sin miedo a equivocarme, que en varios ejercicios de los Presupuestos Generales del Estado, en los más de 13 años que apoyaban, sustentaban y ostentaban el Gobierno de la nación, este grupo proponía partidas presupuestarias para el desdoblamiento de la N-232, y reiteradamente el señor Martínez votaba en contra y decía que de desdoblamiento nada. Como hoy se ha demostrado, en parte es coherente, lo que pasa es que un día dicen una

cosa y otro día dicen otra. Dicen: No queremos que se desdoble la N-232 pero presentamos una proposición no de ley para que se desdoble la N-232; ahora que estamos en la oposición, después de trece años y pico, preferimos que la autopista A-68 se liberalice. Pero durante estos trece años se subían los precios de los peajes. Lo que ha hecho este Gobierno a partir de 1996 sin intereses ni connivencias con los concesionarios —que de eso parece ser que sabían bastante los gobiernos socialistas; aquí no hay ni connivencias ni intereses ocultos— ha sido rebajar los peajes en el tramo de La Rioja en más del 40 por ciento— insisto, en más del 40 por ciento— y paralelamente en aquel reiteradamente difundido PDI del señor Borrell que el señor Martínez apoyaba repetidamente, no aparecía, no existía en el mapa de España La Rioja, por lo que el Gobierno de España ha tenido que hacer un plan integral de infraestructuras en colaboración con el Gobierno de La Rioja, un plan integral de infraestructuras viarias con el horizonte 2007 en el que hemos ejecutado más de 1.000 millones de pesetas en Calahorra, casi 500 millones en Haro, estamos ejecutando 12.000 millones de pesetas en la variante de Logroño, hemos iniciado la autovía de la N-120, hemos hecho las travesías de Santo Domingo y de Alfaro, y sobre todo hemos diseñado un plan integral de infraestructuras por aire, con un nuevo aeropuerto, y hemos integrado a La Rioja en la red del AVE de Logroño-Zaragoza.

Señores diputados, ustedes tienen la libertad, cómo no, de decir lo que crean conveniente y este diputado cree ejercer esa misma libertad pero con hechos concretos. Hablaba de un plan integral por aire con un nuevo aeropuerto (a pesar también de la oposición del Partido Socialista, habrá un aeropuerto que ya se está terminando en La Rioja), la integración en el AVE y un plan integral de carreteras con el desdoblamiento de la N-232 desde la variante de Ausejo hasta Cenicero. Lo que hemos hecho señor Martínez ha sido ejecutar esta variante antes de modificar un proyecto, con lo que cuesta en tiempo modificar un proyecto que ya ustedes habían hecho, pues esa es la intención cuando ustedes gobernaban y esa era la intención que ustedes tenían, hacer la variante de Ausejo sin doble vía. Ahora que están en la oposición y que les importa un pito —perdón por la expresión— los dineros públicos, proponen que se desdoble y que a la vez se liberalice la autopista A-68. El Grupo Popular, sobre todo los parlamentarios elegidos en La Rioja, que representamos el 80 por ciento de la aportación de La Rioja a las Cortes Españolas, sentimos una gran responsabilidad por esa representación que ostentamos y de la que estamos orgullosos, pero al mismo tiempo somos conscientes de que este grupo parlamentario y este Gobierno hacen su agenda con prioridades. Desde la oposición está bien decir hoy una cosa, otra mañana y lo contrario pasado mañana, pero en todo caso este Gobierno desdoblará la N-232 en ese tramo y desdoblará la variante de Ausejo. Que

quede claro que este Gobierno tiene el compromiso, en el horizonte 2007, de desdoblar la N-232 desde la variante de Ausejo hasta la variante de Fuenmayor-Cenicero y Logroño en medio.

Para finalizar, señor presidente, yo rogaría a los dirigentes socialistas, sobre todo en La Rioja —puesto que ya lo vienen haciendo desde este verano— que no utilicen a los fallecidos en las carreteras con motivos partidistas para hacer oposición.

— **SOBRE EL INICIO DE LOS TRÁMITES PARA LA PROLONGACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA MÁLAGA-FUENGIROLA HASTA ALGECIRAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000936.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura con el número 9, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, por la que se insta al Gobierno a participar en todas las instancias que desarrollen el Plan intermodal de transportes del Área Metropolitana de Málaga.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: No, señor presidente. Accediendo a la petición de la diputada del Partido Popular, no nos importaría cambiar el orden y debatir primero la 10 y luego la 9.

El señor **PRESIDENTE**: Bien, señor Centella. Debatiémos entonces la proposición no de ley número 10 y a continuación la 9. No me digan ustedes que no es divertido el orden del día de esta Comisión; nos depara sorpresas de momento en momento.

Pasemos a la proposición no de ley número 10, sobre el inicio de los trámites para la prolongación de la línea férrea Málaga-Fuengirola hasta Algeciras, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Para su defensa tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Señor presidente, es mejor tener un orden del día flexible que nos permita acudir a las diversas obligaciones, lo cual siempre es un mérito de la presidencia y de la Mesa.

Dicho esto, la iniciativa que aquí planteamos puede ser difícil de explicar para quien no conozca la zona, porque en el siglo XXI, cuando se habla de llevar el AVE prácticamente a toda España, cuando se habla de que el ferrocarril ha alcanzado un gran nivel, todavía hay zonas importantes en este país, como Marbella, Estepona y la Costa del Sol, donde todavía no llega ni un tren de cercanías, y repito que es incomprensible cuando estamos hablando de una de las zonas de mayor empuje económico y uno de los motores de la economía de este país. Por ello nuestra iniciativa no se plantea solamente desde la lógica demanda de los habitan-

tes de la zona de tener unas mejores comunicaciones, sino también de una forma de contribuir a que la economía de este país tenga un instrumento más para su desarrollo como es el ferrocarril relacionado con el turismo. Es muy, muy importante que toda la Costa del Sol pueda estar integrada en la red ferroviaria nacional y de esta manera aportar a la industria turística un instrumento más. Estamos hablando de un proyecto que ya en época de Primo de Rivera se empezó a contemplar, y de hecho hay algunos túneles construidos y luego tapados, lo que sólo se puede explicar por una mala planificación del desarrollo de la vía férrea en este país o por intereses comerciales de otro tipo que han impedido que el ferrocarril llegase a esta zona.

Hay un proverbio que me gusta repetir, y es que malos tiempos son aquellos en los que uno tiene que justificar lo evidente, y en este caso justificar en esta Cámara que el ferrocarril llegue a Marbella, a Estepona, y a Manilva, a toda la Costa del Sol, realmente tienen que ser tiempos muy difíciles para su aprobación. Pero es que hay otro elemento, la posibilidad de unir dos puertos tan importantes como el de Algeciras y el de Málaga. Pues bien, desde Izquierda Unida llevamos años y años intentando situar este proyecto al menos en su rampa de salida. Si se hubiese hecho hace 80 años hubiese sido muy fácil, pero el desarrollo urbanístico de la zona hace que cada vez sea más difícil, de manera que hoy habría que utilizar soluciones imaginativas para solventar el problema en una zona saturada desde el punto de vista urbanístico. Por tanto habría que buscar —que las hay técnicamente— soluciones imaginativas, porque dentro de poco tiempo será impensable que esto ocurra por lo que estamos casi al final de hacer posible este proyecto. Repito que desde Izquierda Unida hemos hecho todo lo posible para reivindicar este instrumento. Hoy es un buen momento para alcanzar en esta Comisión un acuerdo que por lo menos nos ponga en la línea de salida, porque además casualmente coincide que esta iniciativa se presentó en septiembre de 2001 y es evidente que no éramos conscientes de que en febrero de 2002 la Junta de Andalucía iba a presentar un estudio en ese mismo sentido, por lo que esa casualidad debe ser bien recibida, ya que, como decía, hace pocos días la Junta de Andalucía ha presentado un estudio, un avance de proyecto de cómo poder unir todo el litoral malagueño por ferrocarril. Es verdad que se puede considerar como un mero documento teórico, pero es importante porque supone que otra Administración también se preocupa por el tema. Nosotros creemos que las competencias no deben ser el elemento fundamental, sino que hay que intentar unir todos los esfuerzos porque, repito, no basta con uno luego vuelva a Málaga o a cualquier otro sitio y diga que el turismo es una cuestión de Estado, no hay que refrenarlo con los hechos. Por tanto, si el turismo es una cuestión de Estado no puede ser que el AVE llegue a toda España y ni siquiera un tren de cercanías llegue a

Marbella. Hay una contradicción en ello que quien la mantenga evidencia que sus palabras son simplemente palabras y nunca hechos. Es bueno criticar a la Junta de Andalucía, pero no es este el foro para hacerlo si es una cuestión electoralista o no no es el foro, pero sí es verdad que es un buen instrumento. Me conformaría con que la Administración central hubiese hecho al menos ese estudio porque ya tendríamos algo. A partir de ahí nosotros planteamos —y estaríamos dispuestos a llegar a un consenso con los demás grupos, una iniciativa que situase a la Administración central en el inicio del estudio y que lo hiciese la Junta de Andalucía en coordinación con otras administraciones malagueñas, con la diputación, o los ayuntamientos afectados, porque todos juntos tienen que impulsar este proyecto. Pero si hoy, como parece —porque no hay ninguna enmienda presentada en ese sentido— el Partido Popular vota en contra, porque ya las intervenciones son sólo para el «Diario de Sesiones» pero lo que en esta Cámara cuenta, porque así es la democracia participativa y representativa, son los votos, si al final el Partido Popular vota en contra se habrá frustrado la posibilidad de iniciar una cuestión que es demandada no solamente por los afectados sino por toda la economía de este país. El Partido Popular tendrá que situarse en defensa de los intereses de Málaga o votando en contra, repito, independientemente de las buenas palabras que nos pueda brindar aquí su portavoz. Les estoy ofreciendo buscar cualquier fórmula consensuada, cualquier fórmula para votar a favor cualquier fórmula, por muy suave que sea, pero si el voto es en contra se habrá cerrado una puerta que Izquierda Unida intentará abrir como nos permite la Constitución, con movilizaciones, con protestas y sobre todo con demandas para que el Partido Popular abra la puerta que hoy puede cerrar.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Socialista tiene presentada una enmienda. Para su defensa tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor presidente, esta proposición no de ley no puede llegar en mejor momento, puesto que el pasado 26 de febrero la Junta de Andalucía presentó un estudio de viabilidad del tren litoral de Málaga, un proyecto que costará en torno a 900 millones de euros y que es clave para el futuro del transporte de nuestra provincia. La Junta de Andalucía ha decidido impulsar la idea de construir un doble corredor ferroviario que unirá Málaga con Nerja y que permitirá la prolongación del cercanías desde Fuengirola hasta Manilva y que podría llegar hasta Algeciras, como propone esta iniciativa parlamentaria. Estas infraestructuras incluirán plataformas reservadas para el transporte público y líneas de metro ligero en aquellas localidades de la costa occidental en las que no sea posible la conexión por tren por falta de suelo.

El litoral malagueño está registrando un considerable incremento de su población, lo cual afecta gravemente a la movilidad de pasajeros y de personas en esta zona, y la solución al problema —lo quiera ver o no el Partido Popular— pasaría sin ningún género de dudas por potenciar un transporte público rápido, de calidad, no contaminante y respetuoso; y esas condiciones nada más que las reúne el ferrocarril. La previsión de la Junta de Andalucía es que en torno al próximo mes de abril se adjudique el estudio informativo de esta actuación que tiene como objetivo básico el triplicar el peso del transporte público en Málaga, pasando del 10 por ciento actual al 30 por ciento en el horizonte de su puesta en servicio. Hay que incidir en que es necesario dar alternativas eficaces al saturado sistema de carreteras de la Costa del Sol, puesto que cada año que pasa se incrementa el colapso de tráfico en el litoral malagueño. En este contexto hay que resaltar que el proyecto del tren litoral es viable y cuenta con garantías de demanda; de hecho se calcula una demanda de en torno a 10.000 viajeros cada día en ese tren, cuya velocidad media sería en torno a 80 kilómetros por hora. El gran reto va a consistir en la reserva de suelo necesario para esta infraestructura, aunque la disposición de los ayuntamientos de la franja costera es bastante favorable. La Junta, como digo, se ha comprometido a realizar la financiación de todos los trámites previos a la obra, y en este contexto a los socialistas nos parece razonable demandar al Gobierno central, que es la Administración competente para esta infraestructura ferroviaria, que financie los trabajos a través de fondos europeos, ya que de lo contrario sería imposible acometerlo.

La enmienda que los socialistas hemos presentado hoy aquí consiste en instar al Gobierno a contemplar en su programación plurianual los fondos necesarios para el corredor ferroviario hasta Manilva y su prolongación hasta Algeciras. Tenemos la certeza de que el Partido Popular va a votar favorablemente a esta iniciativa parlamentaria porque, como muy bien ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, votar en contra sería votar en contra de Málaga, votar en contra de la Costa del Sol. Con demagogia barata, como ha hecho el portavoz del Partido Popular anteriormente, el señor Manuel Atencia, con demagogia barata y con palabrería barata no se van a solucionar los problemas de la Costa del Sol, se solucionan invirtiendo, y el sentido de esta proposición no de ley es comprometer al Gobierno central a apostar por mejorar la infraestructura, el transporte, en la Costa del Sol malagueña.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Muñoz tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

La señora **MUÑOZ URIOL**: Agradecer al señor Heredia y al señor Centella el que hayan tenido la amabilidad de hacer un cambio, porque necesitaba estar en

otra Comisión. Muchas gracias por manifestar esa flexibilidad a la hora de modificar el horario.

Una vez dicho esto, y teniendo en cuenta que los tres tenemos una gran vinculación con Málaga, es importante reconocer, aunque lo ha dicho ya mi compañero Manolo Atencia, que en el plan desarrollado por el Gobierno a nivel de infraestructuras Málaga, cuando finalice el año 2007, va a ser una de las provincias con una mayor consolidación en cuanto a infraestructura se refiere. Cuando se habla no solamente de la zona de Marbella y Estepona, sino de toda la conexión de esa área turística, es importante saber que por fin vamos a tener una adecuada comunicación a nivel de carreteras, pues va a estar terminada por fin la autovía del Mediterráneo, la autovía Córdoba-Antequera, la autopista de Málaga y la autopista de la Costa del Sol; vamos a tener también el tren de alta velocidad Córdoba-Málaga, con una inversión de más de 450.000 millones, y como tercera prioridad del Gobierno vamos a tener un importante refuerzo en la zona del aeropuerto, con una inversión de 52.000 millones. Son inversiones muy importantes que este Gobierno se ha planteado en este plan de infraestructuras 2000-2007, que cuenta con una inversión total de 17 billones. Estarán de acuerdo conmigo en que es un esfuerzo considerable que significa que hay una clarísima apuesta por modernizar las infraestructuras, que probablemente en otro tiempo no tuvieron la misma prioridad.

Una vez dicho esto, teniendo en cuenta la iniciativa del señor Centella, me gustaría decir qué es lo que pasa con Algeciras, que aunque no le he oído mencionar esa referencia, inicialmente era la propuesta que planteaba aquí el Grupo de Izquierda Unida. Algeciras va a tener una conexión por AVE, lo cual nos parece muy importante. Que esa conexión que usted decía vaya a suponer una unión entre Bobadilla y Algeciras y que Algeciras cuente con una línea de alta velocidad significa que por fin en el año 2007 todas las capitales de provincia van a tener una conexión inferior a las cuatro horas y que localidades como Algeciras y Ferrol, y algunas más que no son capitales de provincia pero que tienen una importancia estratégica a la hora de esa conexión, van a tener un tren de alta velocidad. Que hoy podamos decir que la redacción del proyecto está en esa fase, que tenemos una realidad y la certeza de que va a haber una conexión entre Bobadilla y Algeciras por el tren de alta velocidad, nos parece que es un clarísimo ejemplo de la voluntad que tiene el Gobierno de desarrollar a nivel de infraestructuras una conexión importante de todas las localidades que lo necesiten y así lo demanden. Otra cosa es lo que propone el portavoz del Partido Socialista. Cuando se habla de la conexión por tren de Marbella y Estepona, ¿qué es lo que dice el Partido Popular? Que sí, que sí y mil veces sí, y que es una pena que sólo se haya vendido humo una y mil veces por los responsables de la Junta de Andalucía, que es lo que suelen hacer, presentar un papel que no sabemos si es un infor-

me, un documento o qué es lo que es, porque las consejeras tampoco dijeron nada en esa intervención que tuvieron en Málaga y que hoy aquí ha reproducido el señor Heredia, porque vendieron como prioridad algo que no se sabe por dónde va a transcurrir, no se tiene constancia de cuál va a ser ese trayecto del tren de cercanías, tampoco se sabe si apoyo hay o no de los ayuntamientos y se dice que la financiación no se sabe por dónde va a venir, que eso no es lo importante —aunque estamos hablando de 900 millones de euros, 150.000 millones de pesetas—, que lo importante será la reserva de terreno. Cuando se intenta vender algo, lo más que se debe pedir a una Administración que debe ser sólida es precisamente eso, solidez en lo que se está proponiendo, y que dos consejeras estén en Málaga hablando de un proyecto donde no se sepa absolutamente nada de lo que se va a proponer, sí y mil veces sí desde el Partido Popular, pero desde la Administración competente. Y le voy a decir, señor Heredia, que usted y su consejera se equivocan en algo. Usted decía —también su consejera y por eso usted aquí lo repite— que la competencia es del Gobierno. Pues yo le recuerdo el artículo 13 del Estatuto de Autonomía que dice claramente cuáles son las competencias que tiene en exclusiva en este caso la Junta de Andalucía, y el punto 10 dice: Ferrocarriles, carreteras y caminos cuyo itinerario sea exclusivamente en territorio andaluz. Le voy a poner otro ejemplo. Hay comunidades autónomas como Baleares, Valencia, Cataluña y el País Vasco que tienen redes de ferrocarril regional. ¿Es que Andalucía no es igual que el resto de las comunidades autónomas? ¿Andalucía no tiene fondos FEDER y pueden aplicarlos en sus tramos comunitarios para desarrollar este proyecto? ¿Pero cómo puede venir una consejera de Economía y de Infraestructuras a una localidad como Málaga a vender algo que todavía no tiene ni siquiera diseñado por dónde va a ir y decir que lo debe acometer el Gobierno porque es su competencia? No. Competencia del Gobierno es lo que yo le acabo de decir. Es competencia de la Junta de Andalucía y nosotros lo vamos a seguir pidiendo. Estoy convencida de que si las dos consejeras han dicho que es una prioridad lo seguirán manteniendo en la Junta de Andalucía, y lo vamos a exigir porque además es importante. Desde el Partido Popular pediremos una y mil veces todo lo que sea necesario para la costa, y se lo pediremos a esas dos consejeras que han dicho que era una prioridad, que lo iban a desarrollar y que iban a hacer la conexión del ferrocarril de la costa. Y como Andalucía no debe ser menos que las comunidades que le he mencionado, nosotros lo pediremos también para nuestra localidad, por lo cual hoy aquí votaremos negativamente, no porque nos opongamos al ferrocarril sino porque no es el foro adecuado. Lo vamos a plantear en el Parlamento de Andalucía, y yo estoy convencida que cuando el Partido Popular lo plantee en el Parlamento de Andalucía ustedes votarán a favor.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Centella nos debe decir si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Aceptamos la enmienda del Partido Socialista, entendiendo que tan andaluz es Málaga-Algeciras que Bobadilla-Algeciras.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PARTICIPAR EN TODAS LAS INSTANCIAS QUE DESARROLLEN EL PLAN INTERMODAL DE TRANSPORTES DEL ÁREA METROPOLITANA DE MÁLAGA Y, EN TODO CASO, A DESARROLLAR LOS PROYECTOS QUE SON DE SU RESPONSABILIDAD DIRECTA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000935.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminado el debate de la proposición número 10, pasamos al debate de la proposición que figura con el número 9, por la que se insta al Gobierno a participar en todas las instancias que desarrollen el Plan Intermodal de Transportes del área metropolitana de Málaga y, en todo caso, a desarrollar los proyectos que son de su responsabilidad directa, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Tiene la palabra para su defensa el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Discutimos en este caso una iniciativa que en cierto modo tiene algo que ver con la anterior pero es que mucho más amplia. El Plan Intermodal de Transportes del área metropolitana de Málaga surgió en el año 1995 como una iniciativa de la Junta de Andalucía y en un intento de dar respuesta a los problemas de comunicación que tiene la ciudad de Málaga con su entorno; y lo hacía desde el convencimiento de que sólo una apuesta decidida por el transporte público podía afrontar los retos que tiene la aglomeración urbana de Málaga e intentando mejorar las comunicaciones mediante una apuesta por el transporte público. Este plan tomó el rango de una figura de planeamiento por decreto de la Junta de Andalucía, que adquiriría la responsabilidad de su desarrollo, aunque para su elaboración y su seguimiento se constituyó también una comisión de coordinación del plan en la que participan todas las administraciones, incluida la central, junto con los ayuntamientos de la zona y la Junta de Andalucía. Este plan significaba una apuesta por el transporte público que de haberse llevado a cabo en el año 1995 hoy estaría evitando a Málaga una serie de problemas que cada día se agravan más y cuya solución no se ve en los próximos años. Tenía tres grandes bloques: mejora de la línea de cercanías, mejora de la comunicación por carretera de los municipios de la costa con la capital malagueña, permitiendo que el

transporte público circulase a una velocidad competitiva; y mejora del transporte público por carretera para poder descongestionar al menos en un veintitantos por ciento el aporte de vehículos a Málaga. La realidad es que actuaciones como las que se han llevado a cabo en Torremolinos y Benalmádena, con la instalación de una serie de rotondas, han dificultado mucho la posibilidad de poner un carril bus a lo largo de la N-340 que permitiese que el transporte público fuese más competitivo.

Con esta iniciativa —adelantándome a decir que la responsabilidad competencial es en primer lugar de la Junta de Andalucía— pretendemos llamar la atención y generar un debate sobre algo que es realmente grave, las comunicaciones de Málaga con su área metropolitana. Nos encontramos en estos momentos con un aeropuerto, uno de los primeros del país, completamente asfixiado y en el que cualquier accidente que tenga un camión puede dejarlo aislado, como ha ocurrido por desgracia no hace mucho tiempo. Nos encontramos también cómo el transporte público es prácticamente residual porque la velocidad que alcanza no sólo no es competitiva sino lamentable, y con un transporte de cercanías que no llega a Marbella y Estepona, que no llega a la Costa del Sol. Esta situación repercute además en uno de los sectores económicos más importantes, por no decir el más importante de este país, como es la industria turística, por lo que estamos hablando de una cuestión de Estado. Y sin pedir privilegios para Málaga, pidiendo esa justicia redistributiva de que al menos una parte pequeña de lo que se genera en Málaga se reinvierta y la otra parte contribuya a la solidaridad del resto del Estado, nosotros planteamos que el plan intermodal va mucho más allá de lo que es la figura jurídica, que evidentemente depende de la Junta de Andalucía y que tiene una serie de proyectos que sí son responsabilidad del Gobierno central. Y como ya se ha dicho en otro punto de esta misma sesión, a cuyo debate no he podido asistir porque estaba en otras tareas parlamentarias, no es posible que el simple desdoblamiento de la red ferroviaria de cercanías actualmente existente hasta Fuengirola lleve años paralizada y no tenga fecha en estos momentos para hacerlo posible. Esto sí es competencia del Gobierno central, como lo son también otras actuaciones. Por eso lo que aquí planteamos, en primer lugar, es que Málaga no puede sufrir problemas competenciales, que Málaga tiene derecho y también toda la economía del país, a contar con una infraestructura en las mejores condiciones posibles no solamente para beneficio de los habitantes de la zona, sino también para poder tener un desarrollo turístico de calidad. Por tanto, superando los problemas competenciales, lo que tiene que hacer la Administración central es desarrollar los proyectos de su competencia, para lo cual vemos acertada y vamos a admitir la enmienda del Grupo Socialista que plantea que se prioricen y se aceleren los proyectos que son competencia del Gobierno. No pedimos que haga otros pro-

yectos, simplemente los que están dentro de este plan que son de competencia del Gobierno y que, repito, en algún caso llevan cuatro o cinco años de retraso. Además, es muy importante que el Gobierno central manifieste en algún momento su voluntad de participar en este plan y no que respuesta tras respuesta diga que es competencia de la Junta de Andalucía y en esos problemas mire para otro lado.

Para terminar, igual que la manifestaba a la portavoz anterior, en este caso al portavoz del Partido Popular en este punto le diré que estamos dispuestos a llegar a cualquier acuerdo, por pequeño que fuese, para que vote a favor. No venimos a poner aquí un plazo concreto, una fecha concreta, ni siquiera dinero; venimos a que se exprese una voluntad. Por tanto, como parece evidente al no haber presentado ni siquiera una enmienda, el voto en contra del Partido Popular será de nuevo un no a secas, un no sin alternativas, un no sin ninguna propuesta a lo que le planteamos, que es que muestre su voluntad de hacer este plan intermodal también suyo, porque —repito— los problemas que tiene Málaga no pueden esperar indefinidamente ya que son demasiado graves y además están dañando muy seriamente a la economía de todo el país. Termino instando al Partido Popular a que haga un último esfuerzo e intente presentar una mínima voluntad para que hoy en este tema podamos votar todos juntos a favor y no que de nuevo nos encontremos con un no que por mucha palabrería, por muchas intervenciones que se hagan, sigue siendo un no a proyectos que Málaga hoy por hoy exige.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Heredia tiene presentada una enmienda en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Los socialistas vamos a apoyar también esta proposición no de ley porque consideramos que el Gobierno central debe participar en el Plan Intermodal de Transportes del área metropolitana de Málaga.

El Plan Intermodal de Transportes en Málaga, redactado por la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, contempla actuaciones por valor de 115.000 millones de pesetas y una reordenación y mejora total de la movilidad en el área metropolitana de la capital. Consideramos que es una actuación esencial para asegurar la fluidez en la aglomeración urbana de Málaga que debería llevar a cabo la Administración central en mayor medida, dada su capacidad de inversión en infraestructuras, la autonómica y la provincial, así como los 14 ayuntamientos beneficiados. Quiero recordar hoy aquí que la señora Villalobos, hoy ministra de Sanidad, que dijo muchísimas cosas durante la campaña electoral y que no ha cumplido absolutamente ninguna, el 2 de abril del año 2000 anunció que el Gobierno de Aznar respaldaría la puesta en marcha del Plan Intermodal de

Transportes de Málaga; ese fue el compromiso de la señora Villalobos. Estamos en marzo del año 2002 y no se ha hecho absolutamente nada. Unos meses después, el 24 de septiembre del año 2000, el Ministerio de Fomento aparecía en los medios de comunicación (eso es lo que mejor hace el Partido Popular en Málaga, estar todos los días en los medios de comunicación vendiendo humo) anunciando que incluía el plan intermodal de Málaga entre 12 grandes ciudades españolas en las que se iba a llevar un ambicioso plan de integración del transporte urbano, y citaba Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Oviedo, Cádiz, Alicante, Murcia, Santander, Bilbao y San Sebastián. Pues bien, estamos en marzo del año 2002 y nos consta que se han hecho actuaciones en alguna de estas ciudades, pero no se ha hecho absolutamente nada en la provincia de Málaga. Entre las actuaciones contempladas por el Gobierno central dentro del plan intermodal se encontraba el desdoblamiento de la línea de cercanías Málaga-Fuengirola. Le recuerdo al señor Atencia que después de seis años no se ha puesto ni un solo ladrillo en ese desdoblamiento. La segunda ronda la anunció la señora Villalobos en 1998 con unos titulares inmensos, páginas completas, diciendo que en breve iban a iniciar la segunda ronda. Estamos en marzo de 2002 y no se sabe siquiera cuándo se va a comenzar. La mejora de los accesos del aeropuerto, otra foto de la señora Villalobos comprometiéndose en 1999 a efectuarla también de forma inmediata, parece que hasta el 2004 por lo menos no comenzará esa obra. Podemos citar también la creación del carril bus en la N-340.

El tiempo ha ido transcurriendo y ha quedado claro que son muchos los anuncios que realiza el Partido Popular en la provincia de Málaga pero son más sus incumplimientos. De hecho, se sabe que algunos proyectos de transporte intermodal se han puesto en marcha en algunas ciudades españolas pero en Málaga no se ha hecho absolutamente nada. Incluso cabe recordar que el 28 de marzo de 2001, el señor Álvarez-Cascos, ministro de Fomento, se desdijo del compromiso adquirido señalando que Fomento no tenía capacidad para negociar con la Junta de Andalucía el desarrollo del Plan Intermodal de Transportes, que correspondía al Ministerio de Hacienda. Una vez más contemplamos la lamentable forma de hacer política del Partido Popular en Málaga, donde los ministerios se echan la pelota unos a otros pero los proyectos continúan sin avanzar. La realidad es que hoy, a fecha 6 de marzo, no se sabe cuándo va a comenzar las obras de desdoblamiento de la línea de cercanías Málaga-Fuengirola, no se sabe cuándo va a comenzar las obras de la segunda ronda, no se sabe cuándo van a comenzar las obras del acceso sur al aeropuerto de Málaga. Nos parece lamentable que el Partido Popular en su última respuesta parlamentaria, de fecha 27 de diciembre, continúe eludiendo comprometerse con este plan intermodal que supondría la mejora del transporte público en el área metropolitana de Málaga, y una vez más queda claro el nulo peso político del alcalde de Málaga que defiende la necesidad de que esta ciudad solucione sus problemas de movilidad pero clama en el desierto porque el Gobierno

central, a pesar de ser de su mismo partido político, no le hace el menor caso. Los socialistas consideramos que el Gobierno central debe apostar por llevar a cabo las actuaciones que son de su competencia, y en este sentido hemos presentado una enmienda a la iniciativa de Izquierda Unida instando al Gobierno a priorizar y acelerar los proyectos que son de su competencia dentro del Plan Intermodal de Transportes del área metropolitana de Málaga, incrementando para ello las partidas previstas. Los socialistas esperamos y deseamos una vez más, que apoye esta iniciativa parlamentaria, ya que van Gobierno del Partido Popular-2, Málaga-0, y esperamos que ésta vez sea Málaga-1.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Souvirón, tiene la palabra en nombre del Partido Popular.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: El Plan Intermodal de Transportes del área metropolitana de Málaga es un documento formulado por la Junta de Andalucía, que es a la que corresponde lógicamente la ordenación del territorio andaluz. Por tanto, y para empezar, qué gran debate se está perdiendo el Parlamento andaluz, pues sin duda en ese debate nuestros compañeros del Grupo Parlamentario Popular que representan allí a la provincia de Málaga tendrían mucho que decir y sería un debate a celebrar allí. En este esquema yo creía —hasta que he oído al portavoz del Grupo de Izquierda Unida— que entendía la letra de su iniciativa e incluso me atrevía a interpretar su música, pero después de oírlo estoy convencido de que en el fondo lo que nos viene el pedir el señor Centella es que el Gobierno participe —dice— en las instancias de desarrollo del plan intermodal, y me imagino que lo propone a ver si así conseguimos convencer entre todos al Parlamento de Andalucía y al Gobierno andaluz para que haga algo, y después dice que ya que no se hace otra cosa se desarrollen las actuaciones que corresponden al Gobierno central. La verdad es que prácticamente en eso podríamos estar de acuerdo, hasta el justo momento en que se acepta la enmienda planteada por el Grupo Socialista, que ésta sí que nos parece un sarcasmo. Cuando estamos ante un plan que corresponde desarrollar al Gobierno de la Junta de Andalucía, que se venga al Parlamento nacional hablando de priorizar los proyectos, yo me preguntaría priorizar sobre qué otros. Es decir, ¿dejamos en un segundo plano la autovía oriental de Málaga para priorizar el plan intermodal? ¿Qué priorizamos sobre otras cosas? ¿Qué partidas aumentamos? Tampoco sabemos qué.

En definitiva, lo que hoy se nos trae a esta Cámara es una iniciativa del Grupo de Izquierda Unida que viene a clamar ante el Gobierno central por la ineficacia en el cumplimiento de sus compromisos por parte de la Junta de Andalucía, y nos parece muy bien, pero vivimos en un Estado compuesto, las competencias son las de cada cual y el Gobierno central no puede asumir competencias que no son suyas; las que son suyas por supuesto que las está cumpliendo, está en ello y no hay duda, y antes mi compañera Ángeles Muñoz ha hecho un repa-

so de lo que se ha hecho en infraestructuras en los últimos años en Málaga, donde las infraestructuras que se realizan, las obras que se hacen tienen el sello del Gobierno central. Por eso no podemos votar favorablemente, y no podemos hacerlo simple y llanamente porque lo que se nos pide que se haga ya se está haciendo por el Gobierno y porque lo que no se puede hacer por el Gobierno central no se puede hacer, lo cual no quiere decir que desde el Grupo Parlamentario Popular estemos absolutamente de acuerdo con que el Plan Intermodal de Transportes del área metropolitana de Málaga es una asignatura pendiente y no perdemos la esperanza de que la Junta de Andalucía, por una vez, pase de las declaraciones y de los principios grandilocuentes a los hechos y por fin trate a Málaga como le corresponde, simple y llanamente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Centella nos dijo antes que aceptaba la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Señor presidente, no sé si he entendido de la intervención del portavoz del Partido Popular —y si no es así que me corrija— que si no aceptásemos la enmienda del Partido Socialista estaría dispuesto a votar nuestra iniciativa.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Lo que he dicho es que su formulación primera estaba más acorde con la postura que nosotros podemos mantener, pero que cuando se acepta una enmienda como la del Grupo Socialista y se mezclan las actitudes, porque sus propias declaraciones se han contrapuesto a la aceptación de esa misma enmienda, no creemos que sus ideas estén tan claras como nosotros pensábamos.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Estaríamos dispuestos a no aceptar la enmienda del Partido Socialista en aras de que el Partido Popular votase la iniciativa en sus propios términos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, como todavía queda un cierto tiempo para las votaciones, disponen ustedes de ese tiempo también para poder llegar a algún tipo de consenso. Por tanto, ya nos dirá usted si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista antes de la votación.

— **RELATIVA A LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL SISTEMA AEROPORTUARIO DE MADRID. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000971.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura con la número 11, relativa a la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid, de la

que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra doña Lola García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Gracias, señor presidente, por la familiaridad en el nombre, y espero traer a esta Comisión un espíritu un poco más apaciguado que el que he podido observar en los escasos minutos que llevo para ver si de esa manera consigo el voto afirmativo del Grupo Popular después de mi intervención.

Cierto es que esta iniciativa fue presentada hace bastantes meses a la Comisión de Medio Ambiente, pero por razones que se me escapan la Cámara decidió tramitarla a la Comisión de Infraestructuras y estoy satisfecha de poderla debatir, pero en realidad nos hubiera gustado que se tratara en la Comisión de Medio Ambiente. Digo esto en absoluto faltando a la Comisión de Infraestructuras o queriendo restarle el protagonismo que tiene, pero como observarán con la exposición que voy a hacer se trata de temas más directamente relacionados con la situación acústica y atmosférica que sufren los vecinos que viven en el barrio de la Embajada en la Alameda de Osuna, del distrito de Barajas, que con la propia infraestructura del aeropuerto. Esta zona estaba ocupada por la terminal de carga, acceso a vehículos, instalaciones militares de la fuerza aérea y una única vía que conectaba con la terminal de autoridades, por lo que la presencia de aviones era excepcional hasta 1996 y por tanto no generaba un impacto ambiental considerable. Pero desde 1997, sin ningún estudio de impacto ambiental, el aeropuerto ha realizado varias ampliaciones y la construcción de una plataforma de estacionamiento para 50 aeronaves y el dique sur, lo que ha supuesto que los aviones se sitúen a 150 metros de las viviendas, sin respeto por tanto a las normas reguladoras de medio ambiente y por supuesto a la salud de los ciudadanos. Se incumple con esa construcción el artículo 2, apartado 1.4, de la declaración de impacto ambiental de 1996, que obligaba a AENA a elaborar los estudios e informes pertinentes de ruido y contaminación para tomar las medidas correctoras. Cinco años después de la aprobación, como he dicho, de esta declaración sigue incumpléndose en ese aspecto y también en cuanto a los vuelos y las restricciones nocturnas. Como ustedes conocen, deberían suprimirse en el plazo de un año a partir de 1996 las operaciones comprendidas entre las 24 y las 6 horas y entre las 23 y las 7 horas de la noche y la mañana, respectivamente. **(El señor vicepresidente Torres Sahuquillo ocupa la presidencia.)**

El hecho es que siguen dándose esas circunstancias, que AENA, ante los diferentes requerimientos de los vecinos y de las instituciones madrileñas y de este propio Parlamento, no aporta ningún informe, ni ninguna contestación y finalmente, después de muchas presiones, encarga un estudio a la Sociedad Anónima García Hortal, en el que se dice que efectivamente hay incum-

plimientos de la normativa que afectan gravemente a la salud de los vecinos del barrio de la Embajada, ya que las cantidades de benceno que respiran son altamente tóxicas y, como sabemos, cancerígenas. AENA reconoce por tanto en ese estudio y en una carta posterior que efectivamente hay una agresión y dice que intentará corregirlo.

Al mismo tiempo que se hace esto, el Ayuntamiento de Madrid a petición de los vecinos toma mediciones, ubicando un medidor en la zona de este barrio, y el nivel de ruido y el de contaminación están muy por encima, en una media aproximada de 80 decibelios día y 75 noche, y por encima también de lo fijado por la ordenanza municipal o la Unión Europea, que fija unos límites. Pero si nos atenemos al nitrógeno que se produce por la combustión de las aeronaves y que hace que su valor suba fundamentalmente cuando se van a estacionar o están en movimiento en la plataforma sur, veremos que está muy por encima también de los 30 miligramos/metro cúbico permitido por la Unión Europea. Los informes hablan de una media de 52,4.

Por lo tanto, estamos hablando de un problema no de incumplimiento sólo de una legislación sino, lo que es más preocupante, de una contaminación por benceno que, con los informes del órgano promotor AENA y del Ayuntamiento de Madrid, se comprueba que tiene unas repercusiones gravísimas sobre la salud de los afectados, como pueden ser irritación en los ojos, en la piel, en la garganta, náuseas, cuadros asmáticos, etcétera. Dada esa situación, se sigue aún planteando la ampliación en dos pistas más del aeropuerto de Barajas, sin que el problema del barrio de la Embajada se haya solucionado.

Los vecinos y el Ayuntamiento de Madrid, en Pleno del 21 de diciembre de 2000, se comprometen por unanimidad a presionar con todos los medios a su alcance para que cese esta actividad y vuelva a su estado original de 1996. La Asamblea de Madrid hace lo mismo el 13 de marzo de 2001, y además esto ha sido denunciado ante los tribunales de justicia de Madrid, en los que ha tenido que comparecer el anterior —digo anterior porque la semana pasada parece que dimitió por voluntad propia— director gerente de AENA por la demanda presentada por los vecinos. Por lo tanto, lo que nosotros traemos hoy aquí es una propuesta de las Administraciones de Madrid respaldada en los intereses de los ciudadanos, que pone encima de la mesa alternativas para reubicar esa actividad de forma que esté alejada de los núcleos habitados por los vecinos.

Hay un estudio de detalle —permítame un segundo nada más, señor presidente— que refleja que las instalaciones logísticas que el aeropuerto tiene actualmente pueden ser llevadas a otro lugar, como es el caso de la terminal P3 al este del aeropuerto, lo que permite que al mismo tiempo que el aeropuerto desarrolla su actividad, los vecinos del barrio de la Embajada no tengan que seguir sufriendo en su salud estas circunstancias.

Por ello pedimos al Grupo Parlamentario Popular que tenga la misma sensibilidad que han tenido en el Ayuntamiento de Madrid y en la Comunidad de Madrid y aprueben esta proposición no de ley en sus estrictos contenidos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Popular, el señor Bardisa tiene la palabra.

El señor **BARDISA JORDÁ**: Yo quiero decir, en primer lugar, que la posición del Grupo Parlamentario Popular con respecto a esta proposición no de ley va a ser la de votar en contra, y vamos a votar en contra porque no creemos que haya que realizar ningún traslado de actividades, sino que las actividades tienen que ser acordes con la declaración de impacto ambiental, con la ley, y desde luego no ser molestas para los ciudadanos, y en ese sentido yo creo que van encaminadas todas las actuaciones de AENA y del Ministerio de Fomento.

Quiero decir también que en ningún momento se incumple de la ley. La declaración de impacto ambiental de la segunda ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas fue aprobada por resolución del 30 de noviembre de 2001 y publicada en el Boletín Oficial del Estado con fecha 13 de diciembre de 2001. Según el contenido de dicha declaración, en el plazo de un año desde que se publicó deberá redactarse un plan de reducción de la actividad aeroportuaria en el dique sur y en las plataformas ahí ubicadas, buscando desde luego un emplazamiento alejado de cualquier población, y en ese sentido están las operaciones que está realizando AENA, como el cese de las operaciones nocturnas, actualmente desde las 23 a las 7 horas, y también un plan de reducción de la actividad.

En relación con la afirmación que se hace en la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista respecto a que se han hecho ampliaciones desde 1996 sin realizar ningún estudio de impacto ambiental ni evaluación previa de las consecuencias, quiero decir que esto no es cierto. AENA, en cumplimiento de la normativa medioambiental vigente en esos momentos, como son el Real Decreto-ley de 28 de junio y el reglamento de 1988, sometió a declaración de impacto ambiental la realización de las obras de ampliación previstas en ese momento, habiendo sido aprobados tanto la declaración de impacto ambiental de la ampliación del aeropuerto, mediante resolución de 10 de abril de 1996, como el plan de aislamiento acústico, aprobado por resolución de 4 de noviembre de 1998. Tenemos que destacar que en este sentido tanto el Gobierno como AENA han sido muy escrupulosos en el cumplimiento de la ley y en la participación de todos los afectados.

El 28 de junio de 1999 se aprobó la huella acústica del aeropuerto de Madrid-Barajas por la Comisión

Interministerial de Vigilancia del Ruido, que, como saben SS.SS., está integrada por representantes de la Dirección General de Aviación Civil, de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, de todos los ayuntamientos afectados y, en calidad de observadores, por dos representantes de AENA. En un primer momento no quedó incluida en la huella la urbanización Embajada, pero finalmente, tras numerosas comunicaciones y reuniones, la Comisión Interministerial de Vigilancia, que es el órgano competente para determinar la inclusión o no en la zona de afección del plan de aislamiento acústico y en el que, repito, están representados todos los ayuntamientos de la zona, procedió a ampliar la huella del plan de aislamiento acústico incluyendo a la urbanización Embajada. Por lo tanto, la urbanización Embajada está dentro de la huella acústica y el cumplimiento del plan de aislamiento acústico de 1998 para viviendas afectadas por la huella sonora incluye a esta urbanización de Madrid. En fecha 5 de febrero, de las 13.106 viviendas que están dentro de la huella acústica con derecho a solicitud, se han presentado 11.653; de éstas, han sido aprobadas por las comisiones técnicas y de gestión 11.520; de ellas, se ha solicitado proyecto de aislamiento acústico a 10.520 interesados y se han presentado 8.223. Por lo tanto, señorías, el número de viviendas con aislamiento acústico en ejecución o finalizado es de 7.861.

Por otro lado, quiero dejar claro ante esta Comisión que AENA ha venido realizando el estricto cumplimiento de la declaración de impacto ambiental aprobada en 1996, poniendo en práctica todas las medidas correctoras, como son la instalación de una pantalla acústica transparente desde el ramal de acceso al aeropuerto de la M-40 hasta el vial de entrada a la Alameda de Osuna, donde se encuentra la urbanización Embajada; la prohibición del encendido de unidades de potencia auxiliar en horario nocturno; la prohibición de aterrizajes y despegues de las aeronaves más ruidosas en horario nocturno; la exclusiva realización de las pruebas de motores en régimen superior al de ralentí sólo en la zona de pruebas de motores habilitada para tal fin, que está en la zona norte del aeropuerto, alejada de la urbanización Embajada; la realización desde las 0 a las 6 horas de la maniobra de salida de las posiciones que se hallan junto al dique sur mediante el remodelado de la aeronave con los motores parados hasta la calle de rodaje, y la construcción de unas barreras de hormigón enfrente de la urbanización. Con esto queremos dejar claro que AENA ha cumplido con lo establecido en la declaración de impacto ambiental de 1996, relativa a la primera ampliación del aeropuerto de Barajas, y que cumplirá y está cumpliendo la declaración de impacto ambiental aprobada en el mes de noviembre de 2001. Por lo tanto, creemos que las actuaciones de AENA se están ajustando estrictamente a las declaraciones de impacto ambiental y a la ley y que desde luego se van a cumplir todas las solicitudes de aisla-

miento que se soliciten por parte de las viviendas afectadas dentro de la huella acústica, y quiero dejar claro que no existe el nivel de contaminación que aquí se ha expuesto y que, aunque lógicamente esta urbanización está afectada por el ruido, precisamente todas estas medidas que se han tomado han sido para paliar esta situación que pueden sufrir los vecinos de la urbanización Embajada, que yo creo que con estas medidas se van a solucionar. Por lo tanto, señorías, vamos a votar en contra de la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

— **SOBRE POLÍTICA DE PRECIOS DEL SERVICIO POSTAL UNIVERSAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001006.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a continuación a la siguiente proposición no de ley, la 12.<sup>a</sup> sobre política de precios del Servicio Postal Universal, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista, y para su presentación y defensa tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Señorías, traemos ante la Comisión de Infraestructuras esta proposición no de ley relativa a la política sobre precios del servicio postal, y lo primero que debemos hacer constar cuando hablamos de Correos en el Parlamento es la percepción que los ciudadanos tienen de un servicio de comunicación básico que, por básico, no deja de ser importante, y yo, señorías, quiero referirme a ello brevemente. La realidad es que hoy en España los ciudadanos perciben una pérdida de confianza, una pérdida de satisfacción y una pérdida de seguridad en el servicio de Correos, es decir, hoy se está transmitiendo a la sociedad la percepción de que Correos no funciona. El problema que estamos sufriendo es que no existe criterio transparente y claro de los objetivos últimos del Gobierno respecto al futuro de la Sociedad Estatal Correos, y en este sentido entendemos que la dirección actual busca cargar de razones al Gobierno para que éste impulse la privatización y tal vez el actual presidente quede de presidente del consejo de administración de la empresa resultante.

Señorías, si a todo esto sumamos la política de precios del servicio postal, llegamos a la conclusión de que andamos por mal camino. Tanto la Ley española del Servicio Postal Universal, en sus artículos 15 y 31, como la Directiva 67/1997, en su artículo 12, establecen que los precios de cada uno de los servicios que forman parte del Servicio Postal Universal deben ser asequibles a todos los usuarios y deben posibilitar el acceso a los servicios sin discriminación, y el Gobierno ha decidido escoger el camino contrario, señorías. En el trienio 1998-2000, los precios de los productos no reservados del Servicio Postal Universal han crecido en muchos casos más del triple de la inflación del trienio.

La subida de tarifas para el año 2001 agravó esta situación, destacando por su gravedad las cartas de impresos urbanos, que casi duplicaron su precio. Esta subida espectacular de las cartas de impresos urbanos viene determinada por la decisión adoptada por Correos y Telégrafos en 1998 de unificar las tarifas de las cartas urbanas con las de las interurbanas, eliminando la separación de precios, que hay que hacer constar que venía de 1970. Correos ha tomado en este período medidas que han elevado desmesuradamente el precio a pagar por el ciudadano y por las pequeñas y medianas empresas. Veamos algunas. En 1998 se suprimió la tarifa económica de impreso en general, al establecer como una de las características del impreso que el número de ejemplares superara los 500. Eso impidió a los particulares y a las pequeñas y medianas empresas utilizar la tarifa de impreso publicitario cuando depositan menos de 500 impresos. Esta restricción está obligando a que estos usuarios tengan que utilizar la tarifa de carta para sus envíos, mucho más cara que la de impresos. El efecto práctico ha sido que se han producido aumentos reales en el precio superiores al cien por cien. Hay que destacar también que en 1999 Correos prohibió a los ciudadanos utilizar el producto paquete postal a recoger en la oficina, que era el servicio tradicional que veníamos empleando los ciudadanos para el intercambio de mercancía entre particulares, y nos obligó a consumir el producto paquete azul, que incorpora el valor añadido de entrega a domicilio. En la práctica, señorías, por la falta de medios de Correos, no suelen entregar el paquete en el domicilio y muchos ciudadanos continúan acudiendo a recogerlo a la oficina, pero por esta vía el precio real del paquete postal tradicional se ha elevado prácticamente un 300 por ciento.

También hay que destacar la subida que se produjo en 2001 especialmente para los ciudadanos de Canarias en los envíos exprés con el resto de España, de entre el 24 y el 70 por ciento más que en el año 2000. Lo mismo ha sucedido en el año 2002, con incrementos de hasta el cien por cien en algún producto.

Debemos recordar, señorías, las palabras del presidente de Correos y Telégrafos tanto en su comparecencia en esta Comisión en mayo para explicar el plan estratégico 2001-2003 como en la comparecencia de octubre para explicar los presupuestos de Correos para el año 2002, en las que manifestó expresamente que se propondría a la Comisión Delegada para Asuntos Económicos crecimientos de precios de en torno al IPC, es decir, un 2 por ciento. Es la misma promesa que se hizo en el año 2000 para las tarifas del año 2001. Han sido especialmente afectados por la subida escandalosa los ciudadanos individuales, la pequeña y mediana empresa, el sector de librerías, el sector de la prensa y el sector de la publicidad por correo.

Señorías, resumiendo, el Gobierno ha ido dejando en manos del operador todas las decisiones, obviando la responsabilidad última en un servicio básico de

comunicación como es Correos. En los años 1996 y 1998 las tarifas de los servicios postales fueron establecidas por las Cortes a través de la ley anual de presupuestos. En el año 1998, aprovechando la promulgación de la Ley 24/1998, de 13 de julio, de Servicio Postal Universal y de liberalización de los servicios postales, el Gobierno promovió la modificación del régimen jurídico de las tasas de los servicios postales del Servicio Postal Universal. En el artículo 30 de esta ley se dice que el carácter de la tasa para los servicios postales prestados es en régimen de reserva, y en el artículo 31 se remitió la fijación de los precios al mercado para el caso de los demás servicios prestados en competencia. Como consecuencia de la ley de 1998, en los años 1999 a 2001 las tasas de los servicios reservados se aprobaban anualmente en la ley de presupuestos y los precios del resto de los servicios se aprobaban por el consejo de administración de la entidad pública empresarial Correos y Telégrafos. Actualmente, la Ley 14/2000, de acompañamiento a los presupuestos del año 2000, transformó a Correos y Telégrafos en sociedad anónima en su artículo 58, y en materia de precios la Ley de acompañamiento incorporó, a través de la disposición adicional vigesimoprimera, una modificación del artículo 30 de la Ley 24/1998, de 13 de julio, del Servicio Postal Universal. Merced a dicha disposición adicional vigesimoprimera, las tasas de los servicios postales establecidas en el artículo 30 de la Ley 24/1998 pasan a considerarse precios privados, cuyo régimen jurídico será el de precios autorizados por el Ministerio de Fomento, previa aprobación de la Comisión Delegada para Asuntos Económicos.

En consecuencia, señorías, el régimen actual de precios de los servicios postales públicos tiene dos líneas de actuación, y ambas escapan del control del Parlamento: una para los servicios postales reservados, cuyos precios privados son autorizados por el Ministerio de Fomento; y otra para el resto de servicios del Servicio Postal Universal prestados en competencia, cuyos precios privados son aprobados con total autonomía por el consejo de administración de la Sociedad Estatal Correos y Telégrafos, sin control ni criterio previo establecido por el Gobierno o por el Parlamento.

Señores diputados, en definitiva, entendemos que esta es una política pública de precios que castiga a los ciudadanos y a las pequeñas y medianas empresas y que hipoteca gravemente el futuro de Correos y Telégrafos, haciendo perder competitividad y mercado.

Señorías, termino diciendo que esta proposición no de ley tiene un triple objetivo: en primer lugar, impulsar y exigir la participación del Gobierno en la política de fijar precios máximos asequibles y transparentes; en segundo término, recuperar productos populares que se han retirado, y, finalmente, que a la vez se avance decididamente hacia la calidad que el servicio de Correos y Telégrafos debe cumplir según las normas europeas y españolas. Por todo esto solicito el apoyo de los grupos

parlamentarios con el fin de instar al Gobierno en los términos que SS.SS. conocen a través de los siete puntos de esta iniciativa parlamentaria.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Turno de fijación de posición. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Una vez más se plantea en esta Comisión el problema de los precios del Servicio Postal Universal de Correos, y se hace de una manera peculiar porque se plantea con una exposición de sentido jurídico o de apariencia jurídica, pero da la sensación de que en muchos órdenes de cosas, con otra perspectiva, la conclusión es otra. Queremos creer que se han sesgado los preceptos que resultaban convenientes y se han obviado aquellos otros que son los verdaderamente aplicables, y lo mismo hay que decir respecto a los datos estadísticos, como tuvo ocasión de hacer el señor ministro de Fomento en respuesta a una pregunta en la sesión de control de hace una o dos semanas.

Mi grupo va a rechazar la proposición no de ley por una serie de razones que intento exponer con la mayor rapidez posible.

Efectivamente, el artículo 31 es básico en esta materia de fijación de precios, pero dicho artículo incorpora varios criterios a la hora del establecimiento de los precios de los servicios incluidos en el ámbito del Servicio Postal Universal, y junto al precio asequible que se ha invocado hay otros criterios importantes, como es la orientación a costes y la no discriminación, además de ser únicos en todo el territorio nacional. Por consiguiente, la propuesta de aplicación rigurosa del IPC para los servicios postales reservados, como se formula en la proposición no de ley, supondría no tener en cuenta más que uno solo de estos parámetros, ignorando los demás.

Hay que decir también que como hemos repetido hasta la saciedad, las tarifas postales son las más bajas de Europa, y los datos son claros: en las cartas ordinarias España es el país que tiene los precios más baratos de Europa, concretamente 0,22 euros menos que la media europea; en las cartas certificadas, somos el cuarto país más barato de Europa, después de Holanda, Portugal y Reino Unido, siendo el precio español 0,76 euros menor que la media europea, y en la carta internacional europea el precio español es 0,16 euros menor que la media europea y somos el tercer país más barato, sólo superado por Irlanda y Francia.

La Ley 24/1998 contempla que puedan fijarse por el Ministerio de Fomento límites máximos, tema al que se ha referido más sucintamente el portavoz del Partido Socialista en este caso —porque el portavoz habitual es el que nos preside en este momento—, y hay que decir que esta posibilidad queda clara: le corresponde al Ministerio de Fomento, aunque no se determina la obli-

gatoriedad de que se fijen estos límites máximos a los que se ha referido, más en el texto escrito que en la exposición oral, don Justo González.

Efectivamente, la Ley de acompañamiento del año 2000 configura la sociedad como sociedad estatal, es decir, el antiguo ente público se configura como sociedad anónima estatal, con todas las garantías para algo que se ha esbozado, sin entrar en el fondo pero sí de un modo colateral, que es la total certeza de que no va a haber una privatización, que es un fantasma que preside siempre las intervenciones del Grupo Parlamentario Socialista en esta materia. En esta ley, efectivamente, se establece algo que es perfectamente legítimo, que es que los precios de los servicios reservados al operador encargado de la prestación del Servicio Postal Universal tienen la naturaleza jurídica de precios autorizados por el Ministerio de Fomento, previo informe del consejo asesor y previa aprobación por la comisión delegada. Ha dado la impresión de que al Grupo Parlamentario Socialista le gustaría que el Parlamento fuera el director o el presidente efectivo de la sociedad anónima. Señorita, eso no es posible, no se da en ninguna parte del mundo. El Congreso tiene unas atribuciones de control y seguimiento de la acción del Gobierno, pero en ningún caso de sustitución de la acción del Gobierno; lo contrario es convertir el Parlamento en algo para lo que no está diseñado en la Constitución. Parece que no vale la pena insistir más en el tema. Una cosa es que siga habiendo control parlamentario, lo que este Gobierno asume con toda normalidad, y otra que el Parlamento se convierta en órgano rector de la sociedad anónima estatal que dirige Correos. Los criterios que se han aplicado en esta política de precios son los que me he mencionado: aproximación a costes, precio asequible, no discriminación y tarifas de carácter nacional.

Hay algunos extremos menores en los que no vale la pena insistir. La Ley del Servicio Postal Universal exige la entrega a domicilio de los paquetes postales, con valor o sin valor comercial, pero hasta 10 kilos de peso, que se viene prestando bajo la modalidad, que conocen SS.SS. perfectamente, de paquete azul. Cualquier otra modalidad de entrega no está incluida en el Servicio Postal Universal, sino que se trata de servicios liberalizados en los que Correos debe competir con otros operadores postales y adapta su oferta a las exigencias del mercado, sin que, por otra parte, parezca razonable que en este ámbito de competencia con otros operadores de carácter privado se descubran y se hagan transparentes las políticas internas de coste.

En resumen, y en el ámbito más específicamente político de este debate, que son los resultados finales de la política de precios, el portavoz socialista ha hablado del castigo a los ciudadanos. Yo les voy a decir a ustedes cuál ha sido el castigo a los ciudadanos —y reitero lo que dijo el ministro en su respuesta a la pregunta en el trámite oral de preguntas de una sesión de con-

trol, como he dicho, no muy alejada—. El castigo ha consistido en que el incremento medio de precios, teniendo en cuenta los descuentos y bonificaciones, es del 2,46 por ciento, inferior en 0,24 puntos a la subida experimentada por el IPC, que fue el 2,7. El incremento medio de precios ha sido el siguiente: en las cartas interurbanas, ordinarias y certificadas, el 2,24; en las cartas internacionales y certificadas, el 3,68, y en el giro postal, el 2,63, sin que los precios se hayan redondeado a múltiplos de 5 céntimos de euro. Dato importante, el incremento de la carta ordinaria —y la carta ordinaria es el 80 por ciento de los envíos de Correos— es menor de 1 céntimo de euro, en concreto 0,96 céntimos, al pasar de 40 pesetas, es decir, 0,2404 euros, a 0,25. Señorías, éste es el castigo que el Gobierno y la política de Correos han impuesto a los ciudadanos. Como dijo el señor ministro en el trámite de preguntas al que me he referido, es bueno que los argumentos de la oposición estén respaldados con los datos. Este sin duda no es el caso.

— **SOBRE MEDIDAS EXTRAORDINARIAS A ADOPTAR PARA LA FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DEL TRAMO ESTEPONA-GUADIARO DE LA CARRETERA N-340. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001071.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la siguiente proposición no de ley, la 13, según figuraba en el orden del día, sobre medidas extraordinarias a adoptar para la finalización de las obras del tramo Estepona-Guadiaro de la carretera Nacional 340. El autor de la misma es el Grupo Parlamentario Mixto, y para su presentación y defensa tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NÚÑEZ CASTAÍN**: Creo, señorías, que no es la primera vez que tratamos en esta legislatura y supongo que en anteriores por los antecedentes de esta obra, de este tramo, de este cuello de botella de carretera de la costa, concretamente del desdoble que se está realizando en la N-340 entre Estepona y Guadiaro.

Señorías, la propuesta pide que se tomen medidas extraordinarias ante un hecho extraordinario, que consiste en que durante el verano, casi desde la segunda quincena de junio y sobre todo en el mes de julio, por la operación de paso del Estrecho de la población magrebí que viene desde Francia y desde otros países de Europa y que se concentra en Algeciras, se produce un auténtico caos, que se suma al caos normal. No olvidemos que esta carretera tiene un flujo importante durante todos los meses del año, pero no cabe duda de que hay unos meses en los que se produce un auténtico calvario.

Cuando hablo de colapso, hablo de siete horas para cruzar ese tramo que hay entre Estepona y Guadiaro; hablo de paralizaciones de más de tres horas dentro de Algeciras; hablo de tardar tres horas de Manilva a Guadiaro, es decir, de andar a tres kilómetros por hora, y no sólo hablo de la desesperación o los costos que ocasiona a la población, al transporte y a los turistas este colapso, sino también de los accidentes, de un costo importante de vidas humanas que se produce por no terminar esta carretera.

Yo formulé en su momento una pregunta al ministro en el sentido de que me parecía que, ante este hecho, una obra como esta, que creo recordar que tenía un plazo de dieciséis meses, se podría acelerar un 10 por ciento. Es evidente que hacer esto es posible incluso sin costos extraordinarios, pero si hubiera algún costo producido por la necesidad de turnos extraordinarios o de desdoblamiento de la capacidad de ejecución de las obras a una contrata, que naturalmente no tiene ninguna obligación de hacerlo, es evidente que estaría compensado a todas luces por los beneficios económicos, sociales y políticos, en definitiva, que supondría terminar esta obra, en vez del día 31 de julio, que es la fecha que dio el ministro, el 1 de junio, es decir, dos meses antes de este auténtico colapso.

Se trata, por tanto, de instar al Gobierno a que tome medidas extraordinarias de negociación con la empresa, que sabemos que es la misma que está desarrollando la autopista y que tiene el plazo anunciado del 31 de julio. No nos parece razonable asistir un año más al gran colapso de esta carretera, con los costos también tiene en seguridad, por no haber tomado medidas extraordinarias que aceleren esta obra, como digo, dos meses, desde el 31 de julio, para que se produzca por primera vez flujo en este tramo. No quiero hablar de otros tramos que naturalmente había que continuar, pero realmente es en éste, y desde hace ya muchas legislaturas, donde está concentrado el punto negro de colapso de la N-340.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Grupos que desean intervenir? El señor Centella tiene la palabra en nombre de Izquierda Unida.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Intervengo brevemente para mostrar nuestro apoyo a esta iniciativa y recalcar que estamos una vez más ante unas circunstancias de difícil explicación si no es por el sometimiento de los intereses públicos a los privados. Ya denunciábamos en su día uno de los problemas, que es supeditar la terminación de este tramo a la terminación de la autopista de peaje que pasa por el norte, autopista que tenía que haber sido en este tramo libre de peaje porque era lo lógico y lo que tenía que haberse hecho, ya que, dicho sea de paso, lo que se va a hacer al desdoblamiento de la N-340 entre Estepona y Guadiaro es una verdadera chapuza de la que nos arrepentiremos en poco tiempo.

Es verdad que el tramo quedó sin hacer de una forma inexplicable, porque no es lógico que quedase precisamente el tramo central sin terminar, y al final hemos ido arrastrando durante años esta circunstancia. Es verdad que supone un grave problema tanto para la zona gaditana como para la zona malagueña, que dificulta el desarrollo turístico y económico de la zona. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Un momento, señor Centella. Por favor, señorías, guarden silencio porque es difícil oír al interviniente.

Adelante, señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Si es difícil oír, mucho más difícil será escuchar, pero uno desearía que al menos se le oyera, aunque no se le escuche.

Dicho esto, tengo que añadir que unos meses más pueden aumentar el perjuicio ya causado y tengo que repetir que si se hubiese planificado bien, si no se hubiese supeditado totalmente al interés de la autopista de peaje, hoy podríamos estar hablando de otra cosa. En fin, si todavía fuese posible, si todavía hoy, con la aprobación de esta iniciativa, se pudiese remediar al menos en algo los problemas ya causados, al menos, repito, habríamos hecho algo positivo, porque la zona necesita que de una vez por todas alguien le preste atención, pues parece que es una zona de la que todas las administraciones se olvidan, y yo creo que ya va siendo hora de que estas obras entre Estepona y Guadiaro reciban un apoyo y un impulso que es imprescindible para su desarrollo económico y social.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Los socialistas hemos presentado varias iniciativas en este sentido demandando al Gobierno la necesidad de que el desdoblamiento de la carretera Nacional 340 entre Guadiaro y Estepona se termine como muy tarde a finales de junio a fin de que entre en funcionamiento antes de la próxima temporada veraniega.

La última respuesta del Gobierno sobre este tema, que tiene fecha de salida del 12 de febrero, señala que este tramo de la Nacional 340 estará terminado para agosto de 2002, por tanto parece que no hay previsión de ningún tipo de adelantar la finalización.

Los socialistas no queremos entrar hoy en polémica y no querríamos recordar al señor Atencia el magnífico préstamo de 16.500 millones de pesetas a interés cero que el Gobierno de Aznar ha dado a una empresa privada para construir la autopista de peaje entre Guadiaro y Estepona, a devolver hasta el año 2054, señor Atencia, un préstamo con unas condiciones que ya querrían los

jóvenes malagueños, y los no tan jóvenes, para pagar la hipoteca de su vivienda.

Tampoco queremos hablar hoy, señor Atencia —y a lo mejor usted nos lo puede aclarar— de quién ha sido la mente pensante, el fenómeno del Gobierno del Partido Popular que ha diseñado el magnífico trazado de la Nacional 340 que contempla 13 rotondas en 18 kilómetros, y en el que hay incluso un tramo en el que en un solo kilómetro hay 4 rotondas. Fíjese usted qué trazado ha diseñado su Gobierno.

Tampoco queremos hablar de que, después de cientos de anuncios, han tardado cinco años en comenzar esta obra, a pesar de que contaban con partida en los presupuestos de 1996, 1997 y 1998, aunque no llegaron a gastar un duro, y nos consta que ustedes seguirán con su cantinela de que nosotros, los socialistas, tendríamos que haberlo hecho. El problema es que ustedes llevan ya seis años gobernando, señor Atencia, seis años de Gobierno del Partido Popular, y la inversión en carreteras en la provincia de Málaga continúa brillando por su ausencia. Por tanto, no nos parece razonable que en pleno siglo XXI se dé una imagen tercermundista de la Costa del Sol malagueña, en la que el pasado verano se registraron colas de hasta 15 kilómetros un día sí y otro también, con miles de ciudadanos que sufrieron un verdadero calvario de 5 y 6 horas de atasco en pleno mes de agosto, lo que dañó la imagen del sector turístico de la Costa del Sol.

Ya que estamos hablando del sector turístico, me va a permitir, señor presidente, que no me prive de responder al señor Atencia respecto a algunas declaraciones formuladas en esta misma Comisión. Yo pienso que un portavoz del Partido Popular debe ser serio y riguroso, y usted ya sabe, señor Atencia, que yo lo aprecio bastante, pero en el tema de la Costa del Sol no ha sido usted ni serio ni riguroso. No se puede decir que el Gobierno del señor Aznar va a invertir y está invirtiendo 600.000 millones de pesetas, cuando usted sabe perfectamente, o debiese saber, que después de seis años de Gobierno únicamente han terminado dos obras: una autopista de peaje y la autovía oriental de la Costa del Sol, que fue un proyecto iniciado por los socialistas. No puede decir usted que los socialistas culpamos al señor Aznar de los temporales de las playas. Sabemos que el señor Aznar hasta ahí no llega, no sabíamos que tenía ese poder. Lo que sí queremos denunciar es que desde que el Partido Popular ha llegado al Gobierno no han gastado ustedes, señor Atencia, un solo duro en regeneración y mejora de las playas malagueñas. De eso sí los acusamos.

También ha hablado usted de la inseguridad ciudadana y ha llegado a decir que los socialistas manipulamos los datos. Nosotros no sabíamos que el señor Rajoy era un manipulador, porque esos datos eran una respuesta oficial facilitada por el propio Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Heredia, le ruego que no se salga de la cuestión, por favor.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Terminó diciendo que a los socialistas nos preocupan considerablemente los problemas de la Costa del Sol y no se puede decir lo mismo del Partido Popular, y en este sentido queremos manifestar nuestro voto favorable a la iniciativa presentada por el señor Núñez.

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

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor Núñez, es usted el autor de la iniciativa, no el señor Heredia, y por tanto me referiré primero a usted. Simplemente quiero hacer la consideración de que en la exposición de motivos de su iniciativa se habla curiosamente, de las consecuencias negativas que podrían producirse para el sector turístico de la Costa del Sol y de la Costa de la Luz. Sinceramente, la Costa de la Luz, que está en Huelva, no sé qué tiene que ver con esta autovía; supongo que será un lapsus y no sé si tendrá usted oportunidad de aclarármelo. El sol tiene mucho de luz, pero está a bastantes kilómetros. En cualquier caso, señor Núñez, permítame la broma, es usted un entendido en esta materia y además fue un buen consejero de Turismo y Deportes, y no me duele reconocerlo.

La verdad es que se está hablando sobre un asunto que ya se ha debatido suficientemente en esta Comisión, en el Pleno de la Cámara y mediante iniciativa en esta Comisión no sólo de control sino también de comparecencia del Gobierno. Estamos ante una actuación que sin duda debería haberse realizado hace más de diez años, y en eso seguro que usted, señor Núñez, y nosotros coincidimos y también coincidirán los otros grupos parlamentarios, aunque no lo reconozcan, pero los hechos son los hechos, y el hecho es que una actuación tan importante como es desdoblarse la Nacional 340 entre Estepona y Guadiaro y además hacer una autopista de peaje alternativa se va a hacer gracias al Gobierno del Partido Popular. Yo no iba a recordar los antecedentes, pero hay que recordarlos para ser rigurosos —y esto sin duda no va con el señor Núñez pero sí con el señor Heredia— y esta obra debería estar en servicio desde hace más de diez años. Esta autovía, o autopista, en cada una de las fórmulas que se hicieron por distintos gobiernos socialistas, y después de aquella brillante frase del señor Borrell respecto a que no quería hacer una autopista para ricos —lo dijo el señor Borrell, ministro socialista, y que es diputado de esta Cámara y que hoy no puede defenderse pero que la realidad le ampara, y usted, señor Heredia, no podrá negarlo—, estaba comprometida en el Plan de infraestructuras de 1984 a 1991, y llegó el año 1991 y no se había hecho

nada. Volvió a aparecer en el Plan director de infraestructuras de 1993-2007, y cuando, ya en ejecución de este programa, se produce el cambio de Gobierno en 1996, lo único que estaba hecho era un estudio informativo y una información pública que no amparaba todo su proyecto.

Con el Gobierno de Partido Popular se ha hecho la declaración de impacto ambiental inicial, se ha ordenado el anteproyecto, se ha aprobado una declaración de impacto ambiental adicional que hubo que hacer; se aprobó provisionalmente en el año 1998 el proyecto constructivo y se ordenó la incoación del expediente de información pública; en junio del año 2000 se aprobó el proyecto definitivo, se establecieron unos plazos para ejecución de las obras de 16 meses, y ese proyecto de la ampliación de la calzada fue incluido en la adjudicación de la concesión entre las obras que tenía que realizar la concesionaria de la autopista de peaje entre Estepona y Guadiaro. Pero, para concretar más las cosas, hasta no disponer del informe ambiental realizado por resolución de la Dirección General de Prevención y Calidad Ambiental de la Junta de Andalucía, de la Consejería de Medio Ambiente de esta comunidad autónoma, que no se aprobó hasta el 20 de febrero de 2001, no se pudo realizar el comienzo real de las obras porque sólo se habían hecho pequeñas actuaciones relativas a modificación de servicios. Es decir hasta que el 20 de febrero del año 2001 no se aprueba la declaración de impacto ambiental definitiva por parte de la comunidad autónoma, que es la competente, en este caso la Consejería de Medio Ambiente, no pueden comenzarse las obras, y, como SS.SS. saben, el 27 de febrero del año 2001 se hace el acta de comprobación de replanteo de las obras. Son unas obras que se van a hacer en un plazo de 16 meses, por lo que es la actuación más rápida en obras de estas características, y van a estar ese próximo verano, pues la fecha oficial de entrega de estas obras es el 31 de julio de este año 2002, como el ministro de Fomento informó al señor Núñez en respuesta parlamentaria en la sesión de control del Pleno de esta Cámara el pasado 12 de septiembre. Por tanto, ésos son los hechos. El Gobierno del Partido Popular está haciendo lo posible y otros pagarán las consecuencias políticas —ya las pagaron— de no haberlo hecho en otro momento. En cualquier caso, respecto a la voluntad de acelerarlo, yo le digo que siempre es posible. La empresa constructora está haciendo los esfuerzos necesarios, como los responsables del Ministerio de Fomento, para acelerar esta obra, pero conviene aclarar algunos datos y no sólo hacer referencia a las dificultades que la declaración de impacto ambiental tuvo o a las dificultades que puso un ayuntamiento, concretamente un concejal del Ayuntamiento de Estepona, militante de Izquierda Unida, al desarrollo de la obra. Eso ya es historia y ahí queda, y lo digo para que cada cual sea un poco coherente con las consecuencias de sus actuaciones.

En cualquier caso, también le digo, señor Núñez, que esta obra está previsto que concluya el 31 de julio y que a lo mejor es posible acelerar ese plazo. Yo no estoy en condiciones de afirmarlo porque depende del cumplimiento de los plazos por parte de la constructora, pero podría existir la posibilidad de que se acelerara algún tramo. El Partido Popular en el campo de Gibraltar ha sugerido que la variante de Torreguadiaro, que es un tramo nuevo que tiene muchas dificultades, pudiera estar antes, y si técnicamente, administrativamente o por condiciones de seguridad vial, pudiera abrirse antes, bienvenido sea, pero eso es algo que en cualquier caso depende de la ejecución de la obra. Lo digo a efectos puramente dialécticos, no a otros efectos.

Conviene también tener en cuenta que la operación paso del Estrecho tiene su punto álgido fundamentalmente en los primeros días del mes de agosto, que es cuando se produce el mayor movimiento de ciudadanos magrebíes que vienen de Europa y que acceden a sus países a través fundamentalmente de Algeciras. Es una preocupación que tenemos, pero también tenemos que dejar claro que esta obra va a ser posible, tanto lo que significa el desdoblamiento como la autopista, gracias a la gestión del Partido Popular. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)**

Señor presidente, para terminar, le digo a mi compañero y, a pesar de todo, amigo, señor Heredia, que llevan ustedes un año 2002 realmente glorioso. Se lo dije anteriormente, y yo sé que ha tardado usted en reaccionar a lo que yo le dije hace un par de horas y que han sido realmente gloriosas sus actuaciones.

El Gobierno del Partido Popular ha terminado en la pasada legislatura muchas más actuaciones que las que usted ha decidido. Hay muchas. Por cierto, el señor Chaves no hizo el puerto de Málaga; la actuación del puerto se ha pagado con presupuestos de aquí, aunque haya un presidente de la autoridad portuaria nombrado por la comunidad autónoma, pero se hace con los presupuestos del Ministerio de Fomento. Por cierto, señor Heredia, sume usted las partidas de los proyectos que el Gobierno tiene en marcha, que se van a comenzar en esta legislatura y que afectan a la provincia de Málaga en gran parte, aunque a lo mejor se invierte en otras provincias, y la cantidad de 600.000 millones de pesetas que le estoy dando significa que las actuaciones que se van a hacer en Málaga, en Andalucía y en el conjunto de España son las más importantes de la historia democrática reciente. Ustedes, desde la oposición, pueden pedir que se aceleren los plazos y que se hagan las cosas, naturalmente, su obligación democrática es ésa, pero también le digo que reconozca lo evidente porque reconociendo lo evidente probablemente ganen ustedes un poco más de credibilidad, que la tienen bastante baja.

El señor **PRESIDENTE**: Me congratula ver que en el rato en que he estado fuera de esta presidencia se han

mejorado las relaciones entre el señor Atencia y el señor Heredia considerablemente.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE OPTIMIZACIÓN DE LOS SERVICIOS REGIONALES DE RENFE ENTRE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS DE CATALUÑA Y VALENCIANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000655.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba en el punto 6.º del orden del día, que es relativa a la elaboración de un plan de optimización de los servicios regionales de RENFE entre las Comunidades Autónomas de Cataluña y Valencia. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista, y para su defensa tiene la palabra la señora Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: La propuesta que presenta mi grupo a esta Comisión es relativa a la optimización de los servicios regionales de RENFE en las zonas limítrofes de la Comunidad Catalana y la Comunidad Valenciana, ya que si bien existen límites administrativos útiles para organizar los equipamientos y los servicios de la Administración, en algunos casos estos límites pueden distorsionar la vida cotidiana de los ciudadanos y las ciudadanas, y la proposición no de ley que hemos presentado tiene como objetivo superar estas distorsiones que causan en la zona limítrofe entre las provincias de Castellón y Tarragona los servicios de ferrocarril como consecuencia de los límites administrativos.

El eje del Mediterráneo se estructura sobre conexiones de gran alcance o de largo recorrido y existen trenes para este menester, pero también se estructuran sobre conexiones de pequeño alcance, mucho más cotidianas pero igual de importantes. Sin embargo, en algunos tramos los trenes regionales que permiten estas conexiones entre pueblos y ciudades cercanas pero de comunidades autónomas distintas no existen. Esto es lo que ocurre entre las zonas del sur de la provincia de Tarragona, lo que se conoce como Terres de l'Ebre, y el norte de la provincia de Castellón. En estas zonas limítrofes tienen relaciones de cotidianidad muy intensas especialmente aquellos colectivos que necesitan utilizar el tren o los transportes colectivos, por ejemplo, los estudiantes de las universidades de Castellón, de Tarragona o de la Uned en Tortosa.

Así pues, con esta proposición instamos al Gobierno y a la compañía RENFE a analizar las conexiones de ferrocarril entre municipios próximos que pertenecen a comunidades autónomas distintas, especialmente en las provincias de Castellón y Tarragona, y a la vez a elaborar un plan de coordinación horaria que evite la discontinuidad de servicio de trenes regionales en estas comunidades.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Me parece que hay una enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda del Grupo Popular, tiene usted razón, señor Sedó, y para su defensa tiene la palabra la señora Camarero.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Antes de entrar en el debate de la proposición, me gustaría destacar que desde el Grupo Parlamentario Popular creemos que el Gobierno del Partido Popular está haciendo un gran esfuerzo para mejorar la situación del ferrocarril en España.

Todos conocemos el Plan de infraestructuras 2000-2007, que va a transformar nuestra geografía como nunca antes se había conocido, afectando de forma fundamental al tráfico ferroviario. Se están produciendo remodelaciones de redes arteriales ferroviarias en grandes ciudades, como es el caso de Valencia, tenemos el corredor mediterráneo, actuaciones de integración urbana, soterramientos; se está interrelacionando el ferrocarril con las ciudades y hay otras actuaciones que buscan sólo la mejora de nuestras infraestructuras ferroviarias que lleven a hacer más competitivos nuestros municipios y ciudades.

En el caso que nos ocupa se trata de algo similar. Es cierto, y así lo reconocemos, que es positiva la conexión entre municipios próximos que pertenecen a distintas comunidades autónomas. La Comunidad Valenciana y la catalana, en Castellón y Tarragona, se unen con trenes de largo recorrido, de alta velocidad, en L'Aldea. Sin embargo, los trenes de cercanías de la Comunidad Valenciana terminan en Vinaroz, como ha dicho la diputada del Grupo Socialista, y los de Cataluña terminan en Tortosa, quedando ambos municipios sin comunicar. Si nos remitimos a los informes técnicos, éstos nos indican que, en lo que se refiere a la mejora de los servicios regionales, facilitando la comunicación entre la zona sur de la provincia de Tarragona y la zona norte de la provincia de Castellón, no es posible prolongar el servicio actual de Tortosa a Vinaroz, dado que la vía queda cortada en Tortosa; solamente sería factible haciéndolo con reversión de marcha, retorno de Tortosa a L'Aldea, nueva reversión de marcha y continuación a Vinaroz, y el regreso al revés. Esta opción comportaría, entre otros problemas, un incremento de más de treinta minutos entre Vinaroz y Tortosa, a lo que habría que añadir los 22 de marcha de L'Aldea a Vinaroz. El incremento de kilómetros sería, en trenes de ida y regreso Tortosa-L'Aldea-Vinaroz, de más de 100 kilómetros. Y en cuanto al coste añadido, el aumento sería de más de 1,5 millones de euros.

Por todo lo anterior, teniendo en cuenta que ya tenemos un tren con estos inconvenientes, creemos que no es

factible lo que se propone, porque no podemos dejar de servir a Tortosa, que es un municipio de más de 30.000 habitantes, por los altos costes suplementarios y por los incrementos de tiempo a los posibles clientes de Vinaroz. En cuanto a la comunicación en sentido inverso, ocurre prácticamente lo mismo, es decir, la prolongación del servicio entre Vinaroz y Tortosa sólo es factible haciendo una reversión de marcha en L'Aldea, tanto en la ida como al regreso, y esta operación comportaría unos incrementos similares a los que he comentado hace un momento.

Es resumen, señorías, todos los informes técnicos nos indican que hay varios motivos que desaconsejan el trazado propuesto: como he dicho, el incremento de tiempo, que haría inviable el viaje, recomendando a los posibles viajeros otro tipo de transporte alternativo; el incremento sustancial de kilómetros a realizar y los costes añadidos que llevarían a tener que incrementar el precio del billete, además de un cambio total de malla de los surcos de circunvalación con horarios que no aceptarían otros clientes y con grave perjuicio y repercusión para el servicio de otras líneas. En cualquier caso, sí me gustaría destacar que el Partido Popular de la Comunidad Valenciana y el Partido Popular de Cataluña, reconociendo la existencia de estos problemas, ya han llegado a acuerdos para solventarlos y han encontrado soluciones que pueden poner fin a este problema.

Nos parece que buscar una mejora de comunicaciones para las ciudades del sur de Tarragona y norte de Castellón es una propuesta razonable y necesaria, sobre todo para las comarcas afectadas, como usted ha dicho, tanto las Terras de l'Ebre, al sur de Cataluña, como el Baix Maestrat, en el norte de la Comunidad Valenciana, un territorio con vínculos históricos importantes y en el que por los cambios en la línea ferroviaria, entre otros motivos, se ha visto cortada en buena parte esta comunicación.

Por todo ello, señorías, nosotros presentamos un texto alternativo en el que solventamos, por lo menos hasta que se encuentre otra solución, los problemas anunciados con un servicio intermodal, es decir, conexión tren más autobús, que supere las dificultades planteadas con la implicación de todas las administraciones afectadas.

El texto quedaría redactado de la siguiente forma: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que estudie la posibilidad de un servicio intermodal, tren más bus, entre Vinaroz y Tortosa, si es propiciado por las instituciones autonómicas, provinciales, comarcales o locales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Verdaderamente, si es aceptada la enmienda, y aunque no lo fuese, nosotros apoyaríamos la proposición no de ley.

Creemos que conectar las dos comarcas, para decirlo con una expresión de distribución geográfica, no sólo es interesante sino que supone reconectar las dos comarcas, por cuanto antes la línea férrea entre Tortosa

y Vinaroz estaba conectada y hubo un momento en el que, al hacer la remodelación del corredor del Mediterráneo, las autoridades ferroviarias competentes en aquel momento —no me voy a referir a si en aquel momento el Ministerio de Obras Públicas estaba en el ámbito del grupo del Partido Socialista, no voy por ahí— creyeron oportuno que aquella línea, que tenía muchas dificultades, debía cortarse, por lo que en estos momentos no hay posibilidad de conexión física entre Tortosa y Vinaroz si no es con un enlace muy complicado en L'Aldea. Por lo tanto, nos parece válido que se estudie esta conexión, y hay que tener en cuenta que se está trabajando mucho en el corredor del Mediterráneo, aun cuando en algunas zonas se creen algunos problemas, como en la de Tarragona, y nosotros vamos a apoyar tanto la proposición que se nos presenta en su texto original como la enmienda que presenta el Grupo Popular, en el caso de que sea aceptada.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Miralles, ¿nos dice usted si acepta o no la enmienda del Grupo Popular?

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Aceptamos la enmienda, señor presidente.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE SE INCLUYA EN EL PROYECTO DE RECORRIDO DEL AVE A SU PASO POR LA CIUDAD DE VILLENA (ALICANTE) LA PROPUESTA DE SOTERRAMIENTO DE LAS VÍAS ACTUALES Y DE LAS FUTURAS VÍAS DEL AVE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001209.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba en el punto 15.º del orden del día, por la que se insta al Gobierno a que se incluya en el proyecto de recorrido del AVE a su paso por la ciudad de Villena (Alicante) la propuesta de soterramiento de las vías actuales y de las futuras vías del AVE. Es autor el Grupo Parlamentario Socialista, y tiene la palabra la señora Clemencia Torrado.

La señora **TORRADO REY**: Señorías, el debate de esta proposición no de ley se realiza pocos días después de que el accidente en un paso a nivel sin barrera en el término municipal de Villena sesgara la vida de un joven de 25 años y suspendiera el tráfico ferroviario de la provincia de Alicante con Valencia, Madrid, Barcelona y algunos enlaces regionales durante al menos diez horas y media. Se trata de un suceso circunstancial con repercusión en los medios de comunicación, pero que lamentablemente viene a engrosar las estadísticas de accidentes ferroviarios con un fatal desenlace para la integridad física de las personas. Hace menos de un año, otro vecino de Villena falleció en el paso a nivel sin barreras situado también en este término municipal. En

la provincia de Alicante contamos con aproximadamente un centenar de pasos a nivel de diferentes categorías, dos de ellos se encuentran integrados en el casco urbano de Villena sobre calles muy importantes para el tráfico de esta ciudad. Para ponerles en antecedentes, les diré que esta importante población alicantina tiene unos graves problemas de expansión, ya que está limitada al este por la autovía de Madrid-Alicante y por el oeste con la línea férrea, que es precisamente donde, al otro lado de las líneas férreas, se encuentra el terreno urbanizable. Precisamente para acceder a esta zona de expansión de la ciudad, y donde se encuentran colocadas y ubicadas la mayoría de las empresas, los villeneros han de cruzar todos los días por los dos pasos a nivel de los que les he hablado, con las consiguientes molestias que el paso de los trenes produce en los usuarios y, por supuesto, con la peligrosidad que ello supone.

Estamos hablando de una petición que no es nueva en esta población para que se solucione el grave problema planteado con el soterramiento de las vías, pero realmente es con el proyecto del AVE cuando se produce una mayor movilización social para impulsar lo que se conoce como corredor este, una opción que transcurriría prácticamente por el pasillo ferroviario actual con variantes locales para adaptar el pasillo a los condicionantes de la alta velocidad. En los últimos dos años la plataforma para la soterración de las vías del ferrocarril ha aglutinado a una gran fuerza social en Villena, siendo motor de una gran manifestación el pasado día 20 de diciembre que de alguna manera logró unir a todos los grupos políticos y asociaciones locales, que ocuparon las calles de la ciudad pidiendo el soterramiento. El próximo día 21 de marzo hay convocada otra manifestación y podemos prever que será incluso más multitudinaria que la anterior, puesto que el suceso ocurrido hace pocos días ha producido una sensibilización importante. Por ello creímos conveniente, no ante este suceso sino con anterioridad, presentar esta proposición no de ley que, de ser aprobada, tranquilizará a unos ciudadanos, que entenderán que existe voluntad política para poner fin a este grave problema y que sólo será cuestión de tiempo, el que sea necesario para acometer las obras, que las vías dejen de cruzar la ciudad. Planteamos la iniciativa desde una posición que es la que manifestó el Pleno municipal del día 19 de diciembre del año 2001 en una moción conjunta de los grupos políticos municipales de Villena, en la que textualmente se pide el soterramiento de las vías actuales y, junto a éstas, las futuras vías del AVE, según se viene desarrollando en el estudio informativo del proyecto línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, en el acceso Alicante-Elche, publicado en diciembre de 1999, concretamente en su opción corredor Este, incluida la estación de Villena soterrada. Esto es lo que hoy trasladamos a esta Comisión, la petición al Gobierno de que se incluya en el proyecto de recorrido del AVE a su paso por la

ciudad de Villena la propuesta de soterramiento de las vías actuales y de las futuras vías del AVE.

En aras del consenso, vamos a aceptar la propuesta del Grupo Popular, que ha presentado una enmienda a esta iniciativa, porque de alguna manera creemos que también se recoge la posición de la Generalitat Valenciana, que ya ha previsto una consignación de 150 millones de pesetas para el soterramiento de las vías de Villena en los presupuestos del año 2002, y por otro lado el deseo del Grupo Socialista es hacer realidad la solución de un problema que afecta no sólo al crecimiento de una ciudad, sino que también se convierte en un permanente foco de inseguridad vial, que de esta forma esperamos se corregirá.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Torrado ha hecho mención a una enmienda que no figura en poder de la Mesa. ¿No habrá sido una enmienda de la que usted ha hablado con la diputada del Partido Popular, o sea, una enmienda que parece ser que van a hacer *in voce*? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra la señora Ferrando, del Partido Popular.

La señora **FERRANDO SENDRA**: En primer lugar, por parte del Grupo Popular, lamentamos, como ha hecho la portavoz del Grupo Socialista, el accidente ocurrido recientemente en la provincia de Alicante y manifestamos, como luego explicaré, el interés no sólo de la Generalitat Valenciana sino del Ministerio de Fomento en la mejora de las vías ferroviarias.

En primer lugar, parece un poco de oportunismo político que un tema tan serio se plantee aquí, porque creo que ha quedado patente ya la capacidad negociadora de las cuatro comunidades autónomas y del Ministerio de Fomento para llevar a adelante este proyecto, un proyecto que no solamente es necesario sino que además, como también ha reconocido la portavoz del Grupo Socialista, va a suponer una mayor modernización en cuanto a infraestructuras para la Comunidad Valenciana y desde luego va a repercutir en mayores oportunidades de progreso, de desarrollo económico y de bienestar para todos los ciudadanos. Precisamente esta proposición no de ley objeto de debate llega a esta Cámara cuando el Grupo Parlamentario Popular en las Cortes Valencianas recientemente, el pasado mes de enero, ha presentado también una iniciativa para su debate que ha sido consensuada con el Ayuntamiento de Villena y con los colectivos interesados, siempre en aras de buscar ese consenso y, por supuesto, conjugando el interés de la Comunidad Valenciana en que se tomen las decisiones adecuadas para asegurar una rápida ejecución de las infraestructuras con las legítimas aspiraciones de los municipios directamente afectados. Tengo además que decirle que lo que no podemos es desvirtuar las competencias de ordenación territorial que corresponden a la comunidad autónoma ni tam-

co suplantar un debate que en breve va a tener lugar, como hemos señalado, en las Cortes Valencianas.

He de reconocer también el esfuerzo que está realizando el presidente de la Generalitat, que ha logrado un amplio consenso en el tema del trazado del AVE en todas las comarcas valencianas y para que las actuaciones de la implantación de la nueva red permitan al mismo tiempo solucionar problemas de integración urbana del ferrocarril y conseguir una mejora general del conjunto de los servicios ferroviarios. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ¿quieren guardar silencio? A ver si conseguimos oír lo que nos trata de decir la señora Ferrando, que es interesante, sobre todo para ustedes porque han consensuado una enmienda.

La señora **FERRANDO SENDRA**: Gracias, señor presidente.

Prueba de ello, y como venía recogido en la exposición de motivos de la proposición del Grupo Socialista, es que la Generalitat Valenciana, a través de la Consellería de Obras Públicas, ya tiene prevista la realización de un estudio acerca de las actuales vías en la ciudad de Villena. En estos momentos el Consell está estudiando las alternativas posibles para impulsar una solución de consenso con el Ayuntamiento de Villena y con el Ministerio de Fomento, y puesto que el AVE va a permitir remediar los problemas de falta de capacidad que presenta la línea actual, también se están examinando las posibilidades de implantar nuevos servicios que mejoren las comunicaciones ferroviarias de Villena y en general de todas las comarcas del Vinalopó. Desde este punto de vista, mi grupo parlamentario quiere hacer patente nuestro apoyo a las demandas tanto de los ciudadanos como del Ayuntamiento de Villena y a las gestiones que están continuamente realizando tanto el Consell de la Generalitat Valenciana como el Ministerio de Fomento para buscar las mejores soluciones posibles.

Como ha dicho la portavoz del Grupo Socialista, no podíamos aceptar la proposición no de ley planteada en los términos estrictos, pero hemos planteado una enmienda, que ha sido ya pactada con anterioridad tanto por el Grupo Socialista como por el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Si es tan amable, dé usted lectura a la enmienda y la hace llegar a la Mesa.

La señora **FERRANDO SENDRA**: La enmienda del Grupo Popular a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de la nación a que estudie, en coordinación con el Gobierno de la Comunidad Valenciana, las soluciones óptimas para que el trazado del ferrocarril a su paso por la ciudad de Villena contribuya a conciliar las necesidades de desa-

rollo urbanístico del municipio con la plena funcionalidad del transporte ferroviario.

— **RELATIVA AL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA MUNDIAL DEL SOCORRO MARÍTIMO (GMDSS) Y A LAS MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD Y EL SOCORRO EN EL MAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/001113.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir, por fin, la proposición no de ley que figuraba en el orden del día con el número 14, relativa al funcionamiento del Sistema Mundial del Socorro Marítimo y a las medidas para mejorar la seguridad y el socorro en el mar. Es autor el Grupo Parlamentario Mixto y para su defensa tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Haremos una intervención breve para justificar esta proposición no de ley, aunque el tema es de gran calado y va a merecer nuestra atención en muchas más ocasiones, como lo ha venido haciendo hasta ahora. Lo primero que tenemos que decir es que la Organización Marítima Internacional enmendó el Convenio Solas y aprobó la entrada en vigor el 1 de enero de 1999 del nuevo sistema de seguridad marítima, del Sistema Mundial de Socorro, que es a lo que corresponden las siglas que ven ustedes reflejadas como GMDSS, o bien en su versión en español. No les voy a abrumar con los datos y las problemáticas que justifican esta proposición no de ley, pero sí quiero decirles que hubo un cambio sustancial en cuanto a la seguridad marítima en el momento que se sustituyó los canales de fonía y la telegrafía de código Morse por este nuevo modelo de seguridad marítima, que está basado en mensajes alfanuméricos. Realmente no se trata de denostar este nuevo modelo de control de la seguridad marítima, sino de hacer ver que muchos hechos lo ponen en entredicho, sobre todo en su estado de desarrollo o si quieren ustedes en su estado de aplicación. La falta de una infraestructura adecuada, la falta de equipos complementarios e incluso a veces básicos, las falsas alertas, el error en la localización, cuando se produce, los errores humanos por falta de formación de los que están manejando los equipos, todo esto lleva a que la inseguridad marítima haya aumentado o haya síntomas desde luego alarmantes de que se puedan producir más siniestros que anteriormente.

En todo caso, es verdad que en los últimos años han aumentado los siniestros en las costas del Estado español y podríamos citar un sinnúmero de barcos que padecieron desde luego una actuación por parte de Salvamento Marítimo, derivada de una incorrecta señalización o localización de dónde se producían los siniestros, que pone en evidencia que hay que preocuparse de

este tema. Señorías, el dato es tan objetivo que incluso en el momento de la aplicación del nuevo modelo de Sistema Mundial de Socorro, los servicios de guardacostas de Estados Unidos cuando lo aplicaron comprobaron que había un 90 por ciento de falsas alertas e incluso retrasos de 30 y 60 minutos para enviar la posición una vez activada la alarma. Todo esto conllevó que en concreto en el año 1997, en la Conferencia de la Organización Marítima Internacional en Valencia, se abogase por que coexistiesen por lo menos los dos sistemas hasta el año 2005 mientras no se desarrollaba en todos sus matices, en toda su plenitud, el nuevo sistema de seguridad marítima mundial.

Desde febrero, como digo, de 1999 funciona, por decisión gubernativa en el caso del Estado español, incorporándose gran parte de este servicio o siendo prestado por Telefónica. Los factores de riesgo geográfico aumentan considerablemente porque el nuevo modelo ha llevado a una mayor concentración y es realmente un sistema complejo e ineficaz cuando se aparta de lo que eran las radios marítimas periféricas, que quedan cada vez más excluidas, lo que provoca una sensación de abstracción, de anonimato e incluso de un menor conocimiento del medio más próximo por parte de quien maneja estos servicios de seguridad a distancia. Si a esto añadimos que aunque se ha reconocido que el perfil fundamental para manejar el nuevo sistema es el del oficial radioelectrónico, se está, por una vía de precarización, introduciendo en el sistema a personas no suficientemente capacitadas con cursillos alternativos, veremos la peligrosidad de la situación. El nuevo modelo no solamente afectó a la plantilla en tierra sino que también afectó a la plantilla de la marina mercante estatal e internacional, que ve como sus formas de comportamiento en cubierta están muchísimo más disminuidas desde el punto de vista de la seguridad en la navegación. Quiero recordarles el caso del *Diana María*, en A Coruña, o del *Nenúfar I*, en Tenerife, que son ilustrativos de lo que acabamos de aludir.

En todo caso, nosotros perseguimos que la seguridad de la vida en el mar esté por encima de cualquier otro tipo de consideración y por eso pedimos, en primer lugar, que se establezcan mecanismos que garanticen la escucha permanente en los buques del canal 16 de VHF y la frecuencia de 2.182 khz de onda media, que era lo tradicional, por lo menos en toda esta etapa transitoria e incluso como medida complementaria; en segundo lugar, asociar las radios costeras al nuevo modelo de seguridad marítima mundial, para acoplar la centralización o los sistemas abstractos y alfanuméricos con los que serían los más próximos a los lugares donde acontecen las alertas y los peligros; en tercer lugar, que se organicen cursos de formación del nuevo sistema contando realmente con los oficiales radioelectrónicos, que tienen una grave problemática laboral, y que incluyan prácticas reales, que no sean solamente cursos teóricos, de manera que se pueda así subsanar las deficiencias en

las actuales y la falta de formación de muchas personas que reciben cursillos alternativos. Por último, pedimos que se abra una investigación sobre el funcionamiento del nuevo modelo para sacar las conclusiones oportunas que puedan dar lugar a la corrección de los exagerados niveles de riesgo actuales, según confirman no solamente las estadísticas sino también la opinión de muchos expertos.

Pensamos que las falsas alarmas y los siniestros con muertos han aumentado y esto debería de llevar por lo menos al Ministerio de Fomento a calibrar y a ponderar mejor la situación que se ha creado en concreto en los últimos años, donde inciden, por supuesto, no solamente el funcionamiento del nuevo modelo, sino muchos otros factores que tendremos ocasión de debatir cuando se celebre la comparecencia *ad hoc* en este Congreso de los Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les recuerdo que deben guardar silencio mientras habla el orador que esté en turno de palabra porque no conseguimos enterarnos de lo que dice y los portavoces estarán interesados en oírlo. También quiero recordar a los portavoces que vamos a votar de forma inmediata a la terminación de esta proposición, para que hablen con los miembros de su grupo.

Tiene la palabra a continuación el señor Segura, por parte del Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Mixto ha presentado un tema de colosal importancia. Estamos hablando del salvamento de la vida en la mar. Parece ser que puede haber diputados a los que puede no interesarles este tema, pero este es un país con una flota mercante y pesquera de colosal importancia. Si las Cortes Generales, a través de su Comisión específica, que es ésta, no presta interés a la situación del salvamento marítimo, al cumplimiento de convenios internacionales, flaco servicio le estamos haciendo a aquellas personas que con sus votos a los diferentes grupos parlamentarios nos han pedido que ejerzamos con responsabilidad el seguimiento de un tema que no se está haciendo por parte de la Administración española.

Hemos pedido la comparecencia del director general de Marina Mercante en su condición de presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo. España preside en estos primeros seis meses del año 2002 la Unión Europea y le va a corresponder al ministro de Fomento, al ministro de transportes español, presidir los consejos de ministros donde se van a tomar decisiones, recogidas en el Libro Blanco del transporte, que van a marcar las líneas directrices del comportamiento de la Unión Europea a lo largo de los diez años próximos, y una de ellas, fundamental, es la seguridad, y dentro de la seguridad, la seguridad marítima; a su vez, otro de los temas fundamentales es la lucha de defensa

medioambiental de nuestras costas, de nuestras aguas y de nuestro medio ambiente.

La propuesta que hace el Grupo Mixto, a través del diputado señor Rodríguez Sánchez, del Bloque Nacionalista Galego, es precisamente una propuesta muy adaptada a esas preocupaciones que deben tener los ciudadanos españoles, dadas las características de un país como el nuestro, que no es Luxemburgo, sino que cuenta con 27 puertos de interés general y a través de cuyos puertos su flota mercante transporta el 80 por ciento de las mercancías que entran y salen de nuestro país, como reiteradamente hemos dicho. Nosotros vamos a apoyar la proposición no de ley en sus cuatro propuestas resolutivas, porque miren, señorías, la implantación del Sistema Mundial de Socorro, este sistema que ha explicado con certeros términos el señor Rodríguez Sánchez, empezó a aplicarse hace dos años y en muchos países ya se ha desatado una alarma de colosal importancia por cuanto está poniéndose de manifiesto su ineficacia. En España ha traído consigo un comportamiento de una gran ligereza por parte de la Administración marítima española, que ha eliminado de las tripulaciones de los buques de marina mercante a los antiguos oficiales especialistas en radioelectrónica, los antiguos oficiales que tenían la responsabilidad de la radionavegación, de las actuaciones ante situaciones de emergencia, de tal manera que nosotros hoy en día nos encontramos con que el grado de inseguridad en la flota mercante española ha crecido, como lo han puesto de manifiesto los accidentes que han tenido lugar.

Señorías, hay una situación global sobre la que esperamos obtener datos concretos. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, un momento, por favor.

¿Quieren guardar silencio, señorías? No es posible oír al señor Segura y oírles a ustedes también. Si alguien tiene interés en hablar, que pida la palabra, que no se le concederá.

Continúe, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El seguimiento del cumplimiento de los convenios internacionales de salvamento de vidas en la mar; la situación de la flota mercante española en lo que se refiere a seguridad marítima, que ha disminuido de forma extraordinaria, como he manifestado; el descenso del número de tripulantes con responsabilidades para circunstancias de emergencias que se producen y la eliminación de equipamientos, una inversión de más de 14.000 millones de pesetas que no está siendo eficaz, como han reconocido fuentes oficiales del Ministerio de Fomento, justifican que tengamos la semana próxima el debate con el presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo.

Señorías, dado que tanto la exposición de motivos como los argumentos esgrimidos por el proponente y

los contenidos de los cuatro puntos que se plantean como resoluciones a la consideración de esta Comisión los consideramos adaptados y ajustados a una realidad con la que nosotros nos sentimos muy preocupados, el Grupo Parlamentario Socialista va a dar su voto favorable y además lo va a hacer muy consciente de la importancia del debate que se abre a partir de esta proposición no de ley y le pedimos al grupo mayoritario que considere la importancia que este tema tiene y que no ejerza solamente el sentido del voto disciplinado que le dicten desde la Administración pública y que en el libre ejercicio de la actividad como parlamentarios sean conscientes de que las peticiones que aquí se plantean son la defensa de los intereses de los trabajadores en la mar y de los intereses globales de la marina mercante española y de la flota pesquera.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El portavoz del Partido Popular quiere intervenir? (**Pausa.**) Tiene la palabra la señora Ferrando.

La señora **FERRANDO SENDRA**: Personalmente, respeto al señor portavoz que ha intervenido anteriormente, pero me parece que hacer juicios de valor en ese sentido es aventurarse mucho. Es cierto que este tema de la seguridad de la vida en el mar ha sido tratado en reiteradas ocasiones en esta Cámara y que nos preocupa a todos los grupos parlamentarios, aunque tanto en esta ocasión como en anteriores haya sido presentado por el Grupo Mixto. En esta proposición el Grupo Mixto lo que persigue realmente es la puesta en marcha por parte del Gobierno de una serie de actuaciones para garantizar la seguridad de las comunicaciones de socorro en el mar. Tengo que adelantar que el voto de mi grupo va a ser negativo, no porque sea un voto disciplinado, sino porque tenemos conciencia de que se están tomando todas las medidas necesarias para que la seguridad en el mar sea la correcta y además por los motivos que a continuación voy a exponer.

En primer lugar, los mecanismos que garantizan la escucha de los buques ya existen en estos momentos. A raíz de que se implantara el Sistema Mundial de Socorro y de Seguridad Marítima en el año 1999, el subcomité de radiocomunicaciones de la Organización Marítima Internacional se planteó la necesidad de prorrogar la obligatoriedad de mantener en los buques de acogida a este sistema la escucha en el canal de socorro de VHF. El motivo de esta propuesta fue el de evitar, mientras no fuera obligatorio dicho sistema, a la mayor parte de las flotas, tanto de recreo como de pesca, que las posibles llamadas de socorro en el canal 16 de VHF fueran desatendidas por los buques Solas. Como consecuencia, la Organización Marítima Internacional, por medio del comité de Seguridad Marítima, prolongó, como digo, esta obligatoriedad de la escucha del canal 16 de VHF para todos los buques, independientemente de su tamaño y de la clase que fueran, hasta febrero del año 2005.

En cuanto a la incorporación de la red de estaciones costeras al sistema, se ha visto imprescindible desde el momento en que la responsabilidad del servicio de la seguridad de la vida humana en el mar ha recaído en la Dirección General de la Marina Mercante, y esto según establece la Ley General de Telecomunicaciones del año 1998. Como consecuencia, desde la entrada en vigor de esta ley, dicha dirección general lo que presta es un servicio de forma indirecta, por medio de un operador de telecomunicaciones que ya lo venía prestando. Para hacer esto posible la Dirección General de Marina Mercante suscribió un contrato con Telefónica en el que, entre otros extremos, se pactaba la utilización de la red de estaciones costeras para incorporar el Sistema Mundial de Socorro y de Seguridad Marítima en el litoral español. De esta forma, lo que se evitó es la creación de una nueva infraestructura que fuera soporte del sistema de comunicaciones de socorro.

Antes de la implantación del sistema, en febrero de 1999, la formación de las tripulaciones en el conocimiento y en el manejo de los nuevos medios de comunicación siempre ha sido y fue un objetivo prioritario. Hay que recordar que desde el año 1993 ya se están impartiendo cursos de operador general y restringido del sistema, según la cobertura de las comunicaciones de la embarcación en cuestión. Para ello lo que se hizo fue habilitar diferentes centros, bien que dependieran de las escuelas de marina civil, de escuelas náuticas pesqueras o de colegios profesionales, donde el profesorado en muchos casos tiene la titulación de oficiales radioelectrónicos. En la actualidad lo que se hace sobre todo es seguir las recomendaciones de la Organización Marítima Internacional y lo que se está revisando es el contenido de todos los programas y el número de las horas de prácticas, sobre todo con la finalidad y con la intención de optimizar la preparación en el manejo de este sistema tanto de los oficiales de puente como de los patrones de pesca.

En cuanto a la posibilidad de abrir una investigación sobre el funcionamiento del sistema, tengo que decir que el Gobierno español colabora muy activamente con la Organización Marítima Internacional y desde luego que el control y el seguimiento del funcionamiento de este sistema es constante desde el año 1992, en que los primeros subsistemas se fueron incorporando ya a la dotación de los buques. Desde ese año el sistema de detección de balizas satelitarias está dando grandes resultados y prestando importantes servicios al mundo marítimo, con más de 8.000 vidas salvadas en todo el mundo. Tengo que decir que la Organización Marítima Internacional, por medio del subcomité, tiene establecido un control del grado de implantación y de funcionamiento de este sistema a través del cual todos los gobiernos firmantes del Convenio Solas conocen de primera mano cuál ha sido el comportamiento global del sistema y pueden aplicar las oportunas correcciones a los sistemas nacionales. En esa línea tengo que

decir que el sistema establecido en el litoral español es homologable con el de los otros Estados de nuestro entorno; por lo tanto desde el Grupo Popular no vamos a aprobar esta iniciativa parlamentaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, acabado el debate de las proposiciones no de ley vamos a proceder a su votación tal como figuraban en el orden del día primitivo. Por lo tanto empezamos la votación con la número 1, sobre el desdoblamiento de la línea de cercanías Málaga-Fuengirola, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 2, relativa a la agilización de los trámites administrativos para la construcción del tercer carril de la N-II en el tramo comprendido entre el punto kilométrico 23,700 y la ciudad de Guadalajara, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 3, relativa a la ejecución de la modificación del trazado de la autovía A-52 a su paso por Vigo-Porriño, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 4 del orden del día ha sido retirada.

Votamos la número 5, relativa a la realización del proyecto de la carretera N-330 Murcia y Alicante a Francia por Zaragoza, variante de Cofrentes, en la provincia de Valencia, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 6, relativa a la elaboración de un plan de optimización de los servicios regionales de RENFE entre las comunidades autónomas de Cataluña y Valenciana, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Hay una enmienda del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, hay una enmienda del PP, aceptada, pero eso no cambia para que la proposición no de ley sea la que se ha dicho por parte de la presidencia.

**Efectuada la votación, dijo**

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

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Con la enmienda incorporada.

El señor **PRESIDENTE**: Con la enmienda incorporada.

Votamos la número 7, sobre construcción de una rotonda en el cruce denominado de Can Bartolí de la carretera N-II a su paso por Tordera (Barcelona), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 8, relativa a las futuras obras en la variante de Ausejo (La Rioja) en la carretera N-232, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 9, por la que se insta al Gobierno a participar en todas las instancias que desarrollen el plan intermodal de transportes del área metropolitana de Málaga y, en todo caso, a desarrollar los proyectos que son de su responsabilidad directa, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y tiene una enmienda del Grupo Socialista que ha sido admitida por el proponente.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 10, sobre el inicio de los trámites para la prolongación de la línea férrea Málaga-Fuengirola hasta Algeciras, presentada por el Grupo Federal de Izquierda Unida, con una enmienda, asimismo, del Grupo Parlamentario Socialista que ha sido admitida por el proponente.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 11, relativa a la declaración de impacto ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 12, sobre política de precios del Servicio Postal Universal, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 13, sobre medidas extraordinarias a adoptar para la finalización de las obras del tramo Estepona-Guadiaro de la carretera N-340, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 14, relativa al funcionamiento del Sistema Mundial del Socorro Marítimo (GMDSS), y a las medidas para mejorar la seguridad y el socorro del mar, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 15, por la que se insta al Gobierno a que se incluya en el proyecto de recorrido del AVE a su paso por la ciudad de Villena (Alicante) la propuesta de soterramiento de las vías actuales y de las futuras vías del AVE, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Hay una enmienda que es de sustitución.

El señor **PRESIDENTE**: Enmienda in voce pactada entre el grupo proponente y el Grupo Popular y que queda incluida por tanto en la votación.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Es de sustitución y cambia totalmente.

El señor **PRESIDENTE**: La proposición no de ley se vota con esa enmienda incluida.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Se levanta la sesión.

**Era la una y cinco minutos de la tarde.**

---

NOTA.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles 6 de marzo de 2002, no guarda 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**

