



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 633

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 44

celebrada el miércoles, 20 de noviembre de 2002

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de Ley:

	<u>Página</u>
— Sobre la elaboración de un plan de mejoras de la carretera N-230. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001738.)	20646
— Sobre reconsideración del plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/001291.)	20650
— Sobre el plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001384.)	20650
— Relativa a la acomodación del plan director del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia respecto al entorno medioambiental, a la calidad de vida de los ciudadanos afectados y a las	

	Página
necesidades de crecimiento del territorio de Guipúzcoa. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001564.)	20650
— Sobre el plan director del aeropuerto de Tenerife sur. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001353.)	20654
— Sobre tarifas del transporte aéreo interinsular canario. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001517.)	20657
— Sobre el AVE en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000382.)	20658
— Sobre reconsideración de las previsiones establecidas para la modernización de la red ferroviaria de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001316.)	20658
— Relativa al cubrimiento de las vías de ferrocarril en Miraflores. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001562.)	20663
— Relativa a las descargas de carbón en el puerto de A Coruña y a los graves problemas que las mismas ocasionan en una amplia zona de dicha ciudad. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001588.)	20665
— Relativa a la ejecución del desarrollo del puerto de A Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001659.)	20665
— Sobre la situación en que se encuentran los vecinos de la aldea de Aguafría (Huelva) a causa de la falta de medidas de seguridad de la carretera N-435. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001668.)	20668
— Para retomar el proyecto de la construcción de la autovía Cartagena (Murcia)-Vera (Almería) (N-332), desechando el peaje. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001670.)	20670
— Sobre medidas para mejorar el impacto acústico producido por el tráfico aéreo del aeropuerto de Sabadell (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001702.)	20673
— Para reducir el ruido y aumentar la seguridad en el aeropuerto de Sabadell (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 161/001704.)	20673
— Sobre medidas compensatorias ZEPA. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000641.)	20675

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

— **SOBRE LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MEJORAS DE LA CARRETERA N-230. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001738)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión número 44 de la

Comisión de Infraestructuras, para sustanciar un orden del día que se compone de proposiciones no de ley. Por ello, sin más dilación, damos paso a la primera de ellas, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la elaboración de un plan de mejoras en la carretera N-230. Para su defensa, tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Hoy nuestro grupo parlamentario trae a esta Comisión una propuesta de importancia capital no sólo para tierras catalanas sino también para aragonesas, ya que estamos hablando de una carretera, la N-230, por la que circulan diariamente del orden de 3.000 vehículos de todo tipo: particulares, comerciales, etcétera. Es la principal

vía de comunicación entre Lleida, las tierras de Aragón que atraviesa y el enlace con Francia a través del Valle de Arán, y se encuentra en una situación lamentable, cualquiera que sea el tramo que consideremos, que se traduce además en un elevado índice de siniestralidad. Hay que reseñar también que esta vía no tiene otra alternativa para circular en este territorio —no hay trenes, no hay aeropuerto—, con lo cual estamos ante la imposibilidad de derivar ese tráfico hacia otras infraestructuras, y por ello estamos hablando de una carretera que requiere de un cuidado especial y continuo. Que esta carretera está muy mal es una opinión generalizada y compartida por cuantos la usan o tienen algún conocimiento sobre la misma, igual que lo debería de ser también del Ministerio de Fomento. También es opinión generalizada —ahí ya no sé si también lo opina el Ministerio de Fomento, vista la situación en que está la carretera— la necesidad de que se hagan las mejoras necesarias de manera urgente, puesto que, al margen de las promesas electorales y de futuros más o menos gloriosos, la realidad es que en este momento nos encontramos ante una carretera defectuosa, con un nulo mantenimiento, con una defectuosa señalización y que, como he dicho antes, genera un índice de siniestralidad que, como ha ocurrido, por ejemplo, este último verano, ha obligado a cortar esa vía más de una vez. Ha habido también una declaración de alcaldes responsables de los municipios por los que circula esta carretera, de 6 de noviembre de este mismo año, en la misma reclamación. Sería, por tanto, un ejercicio de responsabilidad que el Gobierno tomara las medidas que hoy el Grupo Parlamentario Socialista le viene a reclamar, se entendería muy mal por parte de ciudadanos y ciudadanas el que se rechazara esta petición sólo porque es una iniciativa de la oposición, como ya ha ocurrido en el pasado.

Si hablamos del tramo entre la ciudad de Lleida y el límite con la provincia de Huesca, estamos ante una carretera que atraviesa núcleos importantes de población, que tienen además polígonos industriales que generan una circulación densa y constante de todo tipo de vehículos. Ese tránsito sigue igual de denso cuando consideramos el tramo que circula por tierras aragonesas y, finalmente, la parte que corresponde a los Pirineos, y a la que más adelante voy a hacer una referencia expresa, pero que tiene una importancia capital desde el punto de vista del turismo, ya sea de invierno o de verano. En ese sentido, en la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, nuestro grupo presentó una enmienda a esa ley para que se hiciera un estudio (y fíjense bien que no pedíamos que se iniciara ningún tipo de obra, pedíamos solamente que se estudiara la posibilidad de que se hiciera un desdoblamiento de la N-230 entre la ciudad de Lleida y el límite con la provincia de Huesca) basándonos, como decía antes, en el alto índice de circulación de vehículos de todo tipo, acumulado al que genera la relación intensa entre

las poblaciones que atraviesa esa carretera en ese recorrido y la ciudad de Lleida. Pues bien, los votos del entonces y ahora grupo mayoritario, con los de entonces de CiU, rechazaron esa propuesta. Hubo también una pregunta escrita de esta diputada sobre la posibilidad de hacer unas rotondas en cada una de las poblaciones que atraviesa, pregunta que se hizo a raíz de un accidente que costó la vida a dos personas. Se me dijo en la respuesta que el Gobierno tenía otros planes, que eso no hacía falta. Posteriormente hemos podido ver que una partida presupuestaria para la rotonda de Roselló desaparece después de manera misteriosa. En fin, es claro el ejemplo de dejadez, manifiesto y rotundo.

Peor es todavía la situación entre Areu y Pont de Suert, que en el año 1996 contaba ya con un proyecto visto para su ejecución, en cuanto a la mejora de ese tramo, y que había superado todos los trámites exigidos, incluido la declaración de impacto medioambiental. El primer Gobierno del Partido Popular decidió hacer una revisión de dicho impacto y el señor Morlán, diputado por Huesca, y esta misma diputada, intentamos averiguar los motivos que habían generado esa decisión. Y el día 27 de agosto de 1997, en respuesta escrita se nos contestó que era por un problema de falta de publicidad en alguno de los trámites y que en aquel momento no estaba el Gobierno en condición de concretar fechas de licitación y ejecución. Y es verdad que no podían, porque a 20 de noviembre de 2002 no se ha hecho nada y ese tramo, como el resto de la carretera, ha continuado en una progresión de degradación importante.

Ha habido múltiples y diversas reclamaciones de todo tipo, de instituciones y de particulares, porque los genera el mal estado de la carretera, a lo que hay que añadir el incremento de tráfico que se pueda generar después del desdoblamiento del túnel de Vielha. Y ante eso el Gobierno anunció el año 2002 —año electoral, por cierto, seguramente fue una casualidad— que se iba a transformar esa vía en autovía, con un coste multimillonario, anuncio que sirvió para la campaña electoral y como coartada a lo largo de todo ese tiempo para no hacer ninguna actuación en esa carretera, y una vez más con el consiguiente incremento de su deterioro. Este anuncio electoral de futuro ha cercenado de raíz cualquier inversión en mejora y mantenimiento. La N-230 como consecuencia de esto ha dejado de existir en el presupuesto del Estado, más allá de una consignación simbólica para estudios y proyectos, aumentando por tanto, si cabe, aun más la inseguridad por el mal estado de esa infraestructura.

La carretera N-230, objeto de esta iniciativa, no puede seguir en su estado actual, no podemos esperar a que se puedan hacer realidad en algún momento las promesas electorales del PP sin que se produzcan mejoras que son urgentes y más que necesarias. Por ello, en nuestra proposición no de ley hemos propuesto en nuestro primer punto que se elabore de manera urgente

—hemos puesto un plazo de seis meses— un plan de mejoras de esa carretera que contenga inexcusablemente las mejoras que detallamos en este punto. No las voy a leer, pero sin duda darían solución a los requerimientos unánimes de mejora de la vía de comunicación de que estamos tratando. Por supuesto, si el Grupo Popular o cualquier grupo quisiera añadir a este plan otro tipo de mejoras, hacerlo más amplio, más cobertura, estaríamos encantados. Debería llevar también implícita la aprobación de esta iniciativa el segundo punto, porque es el momento adecuado para el debate y aprobación de esta proposición no de ley; cuenta con el aval de usuarios y usuarias de la vía, con el de los ayuntamientos de las poblaciones que atraviesa y además estamos todavía a tiempo de introducir en el debate en el Senado de los presupuestos del año que viene las partidas que permitan llevarlo a cabo sin dilación y con la urgencia que el mal estado de la carretera requiere.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Grau, en nombre del Grupo Catalán.

El señor **GRAU BULDÚ**: Entendemos la proposición que hace el Grupo Socialista. Vaya por delante nuestro acuerdo inicial en cuanto a su propuesta, que vamos a votar favorablemente. Lamentamos que en la exposición de motivos se manifieste una posición en contra por parte del Grupo Catalán (Convergència i Unió) en los presupuestos y, según los informes, nuestro voto no fue realmente contra esta proposición, sino que la propuesta presentada a los presupuestos era un bloque de actuaciones generales para todo el Estado español, y lógicamente la aprobación del mismo implicaba la aprobación general de todas las partidas y no específicamente la que corresponde a este caso. Por lo cual, nos parece desafortunada la mención de esta situación. También diremos que estamos de acuerdo con la acción del Gobierno de que en el Presupuesto de 2002 hay partidas para estudios informativos de esta autovía Lleida-frontera, de la variante de Vielha y de los accesos norte, y que están en ejecución las obras del túnel de Vielha.

Realmente nuestro grupo ha manifestado la necesidad de tener proyectos y acciones de futuro, cosas que hasta ahora faltaban en la provincia de Lleida principalmente. Las discrepancias que hemos tenido con el grupo del Gobierno en cuanto al desdoblamiento de la autovía, se han producido por la necesidad de considerar esta vía, el desdoblamiento de la autovía desde Lleida a la frontera francesa, y es más, la posibilidad de su extensión hacia Toulouse o el Estado francés. Y de aquí una propuesta de enmienda *in voce* que le haré más adelante a la proponente, porque entendemos que esta carretera ha generado un aumento de tráfico por tres razones. Primera, por la conexión que permiten entre Toulouse y la provincia de Lleida muchos camiones de gran tonelaje, de derivados de petróleo y de girasol, que

proviene de aquella zona; la conexión desde Tarragona del turismo hacia el Estado francés, y posiblemente tendremos que considerar en estos momentos que estamos llegando tarde a la necesidad de expansión de este desdoblamiento por la llegada del AVE a Lleida en los próximos meses, que ya ha generado unas expectativas de mayor afluencia en las estaciones de esquí de la provincia de Lleida en los próximos meses, dada la posibilidad de nuevos visitantes, provenientes incluso desde Madrid y que combinando un sistema modal, bimodal, entre tren y coche, pudieran llegar fácilmente al Valle de Arán.

Señaladas estas situaciones, nos corresponde, pues, volver a la practicidad de esta propuesta, porque si bien el estudio y la construcción del túnel van adelante, tampoco tendrán la premura o al menos la ejecución inmediata que se pretende, o al menos la publicidad de que estas obras están contempladas no tendrán solución inmediatamente. Es cierta la existencia de accidentes mortales, la existencia de esos camiones pesados que al mover cargas difíciles en carreteras de altas curvas no tienen la solución que corresponde. En este interregno, en estos prácticamente seis u ocho años, mínimo, que tenemos que contemplar antes de la disponibilidad de la autovía, se necesitará tener estas mejoras que la propuesta admite. Es por ello que nuestro grupo vota a favor de esta proposición y además le proponemos incluir en el punto 2 una pequeña modificación, que se determine la habilitación de las partidas específicas, de los créditos presupuestarios específicos de mantenimiento para llevar a cabo el plan de manera inmediata. Y agregar un punto 3 para iniciar los contactos oportunos con el Estado francés, o quien corresponda, para mejorar la permeabilidad de los Pirineos hacia y desde Europa, en el sentido de que todas las acciones que se realicen en esta carretera contemplen esta interrelación entre el Estado español y el Estado francés como una de las vías importantes de la provincia de Lleida con sus provincias limítrofes.

El señor **PRESIDENTE**: Entiende la presidencia que ha hecho usted dos enmiendas *in voce* al proponente. Si son tan amables pásenlas a la Mesa para someterlas a votación.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: El Grupo Popular lamenta anunciar que no va a aceptar la iniciativa que ha presentado el Grupo Socialista, porque es una iniciativa generalista. Cuando concreta, se refiere a obras que ya están en estos momentos ejecutándose. Eso podría todavía, digamos, disculparse; pero es una propuesta que está llena, por lo menos en la intervención de la diputada socialista, de falsedades y de deformaciones de la realidad de las cosas. Esa carretera a la que hace referencia, la carretera N-230, es cierto que estaba

en lamentables condiciones hasta el año 1996. En el año 1996, y le voy a enunciar algunas de las acciones que se han llevado a cabo en esa carretera, se acondicionó y mejoró el firme de la N-230 desde el punto kilométrico 145 al 153, tramo Senén-boca del sur-túnel, por una inversión de 1.406.000 euros; se reforzó en firme en el tramo Huesca-Senén, desde el kilómetro 117 al 142, por una inversión de 1.443.000 euros; y se reforzó el firme del tramo túnel de Vielha a Vielha, por una inversión de 104 millones de euros.

En estos momentos yo le agradezco muchísimo la intervención de la señora diputada, porque cuanto más se hable de esta carretera N-230 más oportunidades vamos a tener desde el Gobierno de explicar las grandes infraestructuras que están llegando a Lérida precisamente de mano del Gobierno del Partido Popular. Se ha procedido desde el año 2000, porque esa fue la fecha clave; en el año 2000 se anunció que la carretera N-230, Lleida-Vielha-frontera francesa, se incluía como una autovía en el Plan nacional de infraestructuras de transporte 2000-2007, por cierto, no con mucha alegría por parte de la oposición, a la que parece que le molesta que se incluya en los planes, que es por donde hay que empezar, la mejora de esta importante carretera, que es en lo único en que estamos de acuerdo, en la importancia que tiene esta carretera. Y desde entonces se ha procedido a la redacción del proyecto, a la licitación y al inicio de las obras del nuevo túnel de Vielha, Juan Carlos I, proyecto clave 27L-3440, que es un orgullo para todos los ciudadanos de Lleida, con un importe de 128 millones de euros, un plazo de ejecución de 39 meses y cuya fecha prevista de puesta en servicio es para el año 2005. Las obras están empezando, yo no sé si la diputada del Grupo Socialista pasa mucho por allí, pero podría por lo menos estar informada de que las obras de perforación, tanto del túnel norte como del túnel sur, de la boca norte como de la boca sur, están actualmente en ejecución.

Por otro lado, en el año 2002 se han aprobado los proyectos siguientes: en el tramo Lleida, en los 29 primeros kilómetros, del tramo Lleida-límite provincia de Huesca, se ha aprobado la mejora de las intersecciones y pasarela en la carretera N-230, en Gualda, término municipal de Lleida, por un importe de 859.000 euros; se ha aprobado la iluminación de la travesía de Alguaire, en la carretera N-230, del punto kilométrico 14,8 al 15,5, por un importe de 607.000 euros; y una mejora de la travesía de Almenar desde el punto kilométrico 20 al 21,10, por un importe de 1.392.000 euros. Yo supongo que el diputado de Convergència tendría que saber estas acciones, puesto que a esa reunión a la que aludía la diputada socialista, los alcaldes de Torrefarrera, Alguaire, Almenar, Alfarrás, no fueron, porque precisamente yo les había acompañado previamente a la Secretaría de Estado de Infraestructuras, donde tuvieron conocimiento de que se iban a aceptar. Esa autovía está incluida, repito, en el Plan nacional de infraestructuras, y en tanto y en cuanto no esté en su total fase de ejecución, estas

actuaciones parciales se van a aceptar de inmediato. Los proyectos están redactados, están aprobados y en breve se licitarán las obras y usted mismo las podrá comprobar, no sé si para satisfacción suya, porque aquí en definitiva parece que lo que satisface más a algunos diputados es que las obras no se hagan.

Tampoco es cierta la afirmación de la señora diputada de que haya existido la negativa a estudiar el desdoblamiento de la N-230 entre Lleida y el límite de la provincia de Lleida. Yo no sé quién le informa a usted, señora diputada, pero usted sabe que cuando se estudió el tramo Lleida-Almacelles de la carretera N-230, Lleida-Huesca, se contemplaron tres posibilidades. Una de ellas fue precisamente la que pasa por la carretera N-230, Lleida — Alfarrás, y fue desestimada. Y el alcalde de Almacelles, que es precisamente de su partido, estuvo muy satisfecho de que finalmente se apoyara el desdoblamiento de la carretera N-240. La carretera N-230 ya la tenemos en esta opción desestimada, que es el tramo Lleida-Alfarrás, más avanzada que el resto de toda la autovía carretera N-230, porque ya ha superado el tramo del estudio informativo, el tramo de la información pública y el tramo de la declaración de impacto ambiental, y por eso será posible hacer el proyecto de estos 29 kilómetros primeros de la autovía Lleida-Vielha-frontera francesa, antes que el resto. O sea, que realmente desde este punto de vista también la señora diputada está muy mal informada. El tramo Lleida-túnel de Vielha en estos momentos está en estudio informativo. Y el tramo túnel de Vielha-frontera francesa se ha licitado la redacción del estudio informativo. Con que fíjese usted, señora diputada, si tenemos ocasión de hablar de todas las cosas que se están haciendo en esta importantísima carretera y en la que ustedes no hicieron nada en 20 años de Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llorens, debe terminar ya, ha consumido su tiempo.

El señor **LLORENS TORRES**: Para terminar, señora diputada, por ahí están diciendo que usted y yo tenemos un tongo, porque cuando presenta sus iniciativas no me da más que ocasiones de lucimiento para todas las cosas que está haciendo el Gobierno de mi partido en la provincia, yo se lo agradezco muy sinceramente. Pero cuanto más hablemos del túnel de Vielha, del AVE, del canal Segarra-Garrigues y de la autovía Cervera-Igualada, mejor. Siga usted hablando, porque al final lo único que se va a demostrar es que usted o está muy mal informada o le tiene muy poco respeto a los ciudadanos, señora diputada, es lo único que va a conseguir. Porque lo ciudadanos al final no son tontos y saben quién pasa de las palabras a los hechos y quién transforma las promesas en realidades, y eso lo puede ver todo el mundo, señora diputada.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ¿algún grupo se opone a la presentación de las enmiendas *in voce* que

ha hecho el señor Grau? Si ningún grupo se opone, pasarán a formar parte de la votación. Señora Cunillera, ¿a título de qué pide la palabra?

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Pues, entre otras cosas, para aceptar o no aceptar las enmiendas que me han presentado y sí para suplicarle un pequeño turno de réplica o de aclaraciones.

El señor **PRESIDENTE**: No, no, sabe usted que turno no tiene para aclaraciones.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: No, claro, no les conviene.

El señor **PRESIDENTE**: Si acepta usted las enmiendas o no, sí nos interesaría saberlo; para lo demás no tiene usted turno.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: No, no, yo entiendo que vale más insultar y faltar al respeto a los diputados de la oposición, aunque está claro que lo que pasa ahora es que se vuelven a acercar elecciones.

En todo caso, respecto a las enmiendas, porque en esa carretera la verdad es que el único que parece que no pasa por allí es el diputado del PP, vamos a aceptar las dos enmiendas de Convergència i Unió, entre otras cosas porque estaría muy bien que se pudiera aprobar con un crédito específico. Y en cuanto a la otra, porque va en la línea de tantas enmiendas que ha presentado nuestro grupo, cuando se ha hablado en la Comisión Mixta de la Unión Europea sobre las redes transeuropeas; creemos que es una aportación positiva. Y por tanto, yo que sí tengo respeto a esta Comisión y a este presidente, no voy a responder a las falsedades y descalificaciones, a las que ya estoy acostumbrada, por otro lado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera, le ruego termine.

Señorías, pasamos al debate de las siguientes proposiciones, no sin antes hacerles la siguiente advertencia. Ha habido una propuesta de modificación del orden del día, aceptada por los grupos proponentes y los portavoces, según nos comunican, que es pasar la que figuraba con el número 8 en el orden del día al último lugar. Si ningún portavoz se opone, quedará así entonces en el orden del día: la número 8 al último lugar.

Dicho esto, señorías, también queremos transmitir al señor Matarí, por el fallecimiento de su padre, el pesar de toda la Comisión; creo que estaremos de acuerdo en ello.

— **SOBRE RECONSIDERACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN-HONDARRIBIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/001291.)**

— **SOBRE EL PLAN DIRECTOR DE AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN-HONDARRIBIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001384.)**

— **RELATIVA A LA ACOMODACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE SAN SEBASTIÁN-HONDARRIBIA RESPETO AL ENTORNO MEDIOAMBIENTAL, A LA CALIDAD DE VIDA DE LOS CIUDADANOS AFECTADOS Y A LAS NECESIDADES DE CRECIMIENTO DEL TERRITORIO DE GUIPÚZCOA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001564.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de las proposiciones números 2, 3 y 4, que se verán agrupadas. La número 2, sobre consideración del plan director de ampliación de aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco. La 3, sobre el plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Y la 4, relativa a la acomodación del plan director del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia al respeto del entorno medioambiental, a la calidad de vida de los ciudadanos afectados y a las necesidades de crecimiento del territorio de Guipúzcoa, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Las intervenciones serán en el orden en que figuran en el orden del día. Por tanto, tiene la palabra para su defensa el señor Otxoa, del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señorías, el 17 de julio de 2001 fue aprobado el nuevo plan director del aeropuerto de San Sebastián, Fuenterrabía u Hondarribi, como ustedes quieran la terminología del lugar. Este plan director, como los otros que ha elaborado el ministerio, recoge la adaptación a las nuevas normativas de la Organización Internacional de Aviación Civil y por tanto, valiéndose de la configuración actual de pista de 1.754 metros, establece las franjas de cobertura de pista y las áreas de seguridad de extremo de la misma, dotándoles de esas franjas de 60 metros y las áreas de 90 metros preceptivas, según la normativa citada de la OACI, y aumentando la vieja pista a 1.950 metros de longitud. Esto supone la necesidad de ampliar aproximadamente en 600 metros las áreas actuales, la configuración del aeropuerto, y para ello habría que establecer dos actuaciones importantes, que es pasar la pista y su franja de seguridad sobre la ría Jaizubia, y cubrir una longitud de ría nueva de unos 150 metros, expropiar y demoler edificaciones existentes actualmente en la zona, sobre todo en la zona industrial y residencial de Hondarribi, y hacer un desvío de la vía de unión Irún-Hondarribi, la carretera local.

A la vista de estas afecciones, y conociendo las características del aeropuerto y su uso actual, el Grupo Parlamentario Vasco entiende que no sería necesaria una actuación tan drástica en el aeropuerto. Esta actuación supondría, siempre siguiendo esta normativa, la posibilidad de que en el aeropuerto operasen aparatos de tipo MD88 o Airbus A320, para que tengan 150 pasajeros o más. Pero entendemos que esto no es necesario, que dada la afluencia de viajeros y los servicios actuales del aeropuerto, es perfectamente asumible la necesidad de la zona con aviones que lleguen hasta los 100 pasajeros. Y para ello entendemos que con la longitud actual de pista, de 1.754 metros, respetando la normativa OACI en cabecera y en franjas de seguridad y llegando a una longitud de pista de 1.454 metros, puede ser perfectamente operativo el aeropuerto, sirviendo a las demandas actuales y a las previsiones de futuro inmediato. Es verdad que el plan director permitiría, insisto, el uso de aeronaves de mayor porte y de más larga longitud de destino, mayor capacidad de vuelo, por carga de combustible y por características de los aparatos; pero insistimos, dentro de los vuelos peninsulares y dentro de los vuelos a Centroeuropa es perfectamente posible efectuarlo con aviones de estas características, hasta 100 pasajeros, con la longitud de pista propuesta de 1.454 metros. Ello significaría no tener que hacer afecciones medioambientales en el área y permitir que los actuales planes de ordenación urbanística de Hondarribi sean respetados.

En este sentido hay que tener en cuenta también que con esa contrapropuesta reestudiada que es apoyada por los ámbitos locales, tanto Diputación como Ayuntamiento como el propio Gobierno vasco, se establecería la posibilidad de efectuar vuelos de área en la zona principal, de unos 400 kilómetros de longitud, que son los que en este momento absorben el 99 por ciento de los destinos que parten del aeropuerto de Hondarribi. De la misma forma, podría tenerse un área de influencia de un radio de 1.000 kilómetros, que podía ser perfectamente servido por los aparatos en cuestión, que llegaría hasta Londres, París, Frankfurt, Bruselas, etcétera. Por tanto, en un horizonte lógico de explotación del aeropuerto, podría servirse perfectamente de la plataforma actual, si bien carece el aeropuerto de algunos sistemas de ayuda a la navegación que, por otra parte, podrían implementarse. En ese sentido, también hay que tener en cuenta el próximo establecimiento del tren de alta velocidad y la «Y» vasca. Eso supondría que Donosti quedaría a poco más de 30 minutos, 32 aproximadamente, de Bilbao capital, y por tanto en el área de servicio de ese aeropuerto o el propio aeropuerto de Vitoria, se triangularían tres aeropuertos en una distancia ferroviaria corta, que permitiría opciones diferentes para los viajeros, tanto en carga, como vuelos charter, como vuelos de larga distancia. Todo ello, unido a la afección medioambiental que para la bahía de Hondarribi, ya bastante castigada por las estructuras actuales,

supondría el nuevo plan, aconsejaría, a juicio de este grupo parlamentario, que se reestudiase la solución tomada en el plan director para este aeropuerto. Curiosamente en este momento estamos no reclamando mayores inversiones, sino justamente diciendo que se reestudie, porque nos parecería quizá una inversión innecesaria para los usos actuales del aeropuerto que afectaría desde el punto de vista territorial y desde el punto de vista medioambiental, a la zona que nos ocupa. No vendría mal que en ese sentido hubiese una reinversión de las cantidades previstas para esa estructura y se destinasen a elementos de seguridad del aeropuerto. De ahí viene la presentación de nuestra proposición no de ley, que no leo pues tienen todos ustedes, y a la cual nos remitiríamos.

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

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Ciertamente voy a tener que reiterar las cuestiones que aquí se han planteado, porque hay un cierto grado de consenso importante. Lo ha habido también en lo que son las juntas generales de la Diputación de Guipúzcoa y también, como se ha suscitado, entre los distintos ayuntamientos, entidades locales, diputaciones y Gobierno vasco.

Partimos de una cuestión o una premisa importante, que es considerar el aeropuerto de San Sebastián-Hondarribi una infraestructura básica y estratégica para el territorio de Guipúzcoa, y por tanto pedir, suscitar y apoyar el mantenimiento del mismo. Se ha explicado el porqué de ese plan director, plan director que como en otros aeropuertos se ha realizado en orden a determinar cuáles van a ser las normativas o las necesidades de acomodar los aeropuertos a las normativas internacionales de Aviación Civil. Lo cierto es que a la hora de hacer ese plan director por parte del Ministerio de Fomento se observó que requería, desde el punto de vista de las consideraciones que ha hecho el Ministerio de Fomento, ampliaciones de la longitud de pista, para de alguna manera adecuar la configuración de la pista y para permitir la operación de aeronaves tipo MD88 sin restricciones de carga. Lo que ocurre es que, como aquí se ha suscitado también, esto conlleva una serie de consecuencias, consecuencias que realmente tienen graves perjuicios de toda índole. La primera, lógicamente, es el problema de tener que realizar un paso de la pista y la franja de seguridad por la ría de Jaizubia, lo que quiere decir que tiene que cubrirse una parte de la ría, que es alrededor de 150 metros. Otra serie de consecuencias, igual que la primera, pero éstas son graves, de afección realmente a lo que son las necesidades de los ciudadanos, tanto vivenciales, en el sentido de residenciales, como también de lo que se refiere a las necesidades industriales de la zona, pues supone expropiar y demoler una cantidad muy importante de viviendas

que se circunscriben en los alrededores, y no solamente las viviendas, que serían más de 200, sino también lo que se refiere a los usos industriales, de industrias que están en este momento realizando sus actividades en esas zonas. Además afecta, como es lógico, a lo que son los planes de los ayuntamientos del entorno, en cuanto a sus desviaciones de carreteras, infraestructuras, etcétera, afecciones que son también muy importantes. Y por último, y no menos grave, son las afecciones en el entorno medioambiental, teniendo en cuenta que estamos hablando de una zona en la que existe una serie de humedales o marismas de gran interés y relevancia medioambiental, calificados como los segundos más importantes de Euskadi. Es decir, que las consecuencias o conclusiones que se han derivado de ese plan director suponen estas cuestiones.

¿Cuáles son nuestros intereses? Nuestros intereses es tratar de alguna manera de buscarle una solución a toda esta serie de cuestiones, manteniendo la necesidad del aeropuerto, pero buscando una alternativa, alternativa que ha sido ya planteada por las distintas instituciones, como se ha mencionado anteriormente, y que conlleva a conciliar ambos intereses, lógicamente el interés, como es evidente, de la seguridad, y el interés del mantenimiento del aeropuerto, además de evitar las afecciones que anteriormente citábamos. La alternativa es una alternativa consensuada por todos, al menos en lo que se refiere a las instituciones afectadas en esta materia, en concreto en Euskadi, sobre todo teniendo en cuenta cuáles van a ser las necesidades reales en el futuro. Aquí se ha suscitado la situación de la real existencia ya en el año 2015 de lo que es otra infraestructura, que es la infraestructura ferroviaria de alta velocidad, que va a tener ciertamente una utilización importante y que va a cambiar mucho las cosas, pero también cuáles son las necesidades reales de este aeropuerto. Si tenemos en cuenta cuáles son las necesidades, podemos dividir las en tres tipos: las necesidades de un transporte alrededor de una primera franja de unos 400 kilómetros, que con transporte del tipo ATR72 o los Embraer o los Canadair, podría perfectamente realizarse, porque la pista y las adecuaciones que requiere la OACI se podrían lograr sin cuestiones más importantes de infraestructura o de obra, y también porque en la segunda franja de necesidades, que son las que hacen referencia a unas distancias mayores, como pueden ser los 1.000 kilómetros, que podría llevar a otra serie de lugares, ya sea París, Bruselas, o otra índole, también se podrían realizar con estos aparatos y por tanto con las infraestructuras que hoy existen, sin perjuicio de que hubiere que hacer algún tipo de modificación, pero no especialmente relevante. ¿Qué queremos decir con todo ello? Que realmente queremos que haya un aeropuerto que se adapte a las necesidades reales que va a haber en el futuro, que recoja lógicamente todos los requerimientos de seguridad, como es evidente, y que además pueda llegarse a un consenso en todos

los intereses y en todas las necesidades, tanto de las personas que tienen allí su residencia, de las personas o las empresas que tienen allí sus desarrollos industriales, de los entornos medioambientales, de las necesidades reales de ese aeropuerto y, en definitiva, de estas cuestiones.

Como aquí se ha suscitado, no les ocultaremos que las tres iniciativas que hoy tenemos encima de la mesa forman parte o tienen un núcleo común de un acuerdo existente en las juntas generales de Guipúzcoa, y nos parece que se puede hacer el ejercicio de conciliar todo. Creemos que esto es factible y por tanto presentamos aquí estas iniciativas, intentando que haya un consenso y unanimidad entre todos los grupos para que en ese aeropuerto, atendiendo a todas las condiciones, atendiendo a todas las necesidades, y buscando el mejor fin del aeropuerto y su servicio, podamos llegar a un acuerdo entre todos y evitar las dificultades, mejorar la seguridad y darle la dotación suficiente. Esto es todo y, en teoría, intentando llegar a una transaccional, tenemos distintas enmiendas que a lo largo de la mañana deseamos que lleguen a un punto común; pero por el momento no podemos decir nada más.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cortajarena tiene la palabra en nombre del Grupo Socialista.

La señora **CORTAJARENA ITURRIOZ**: Como pueden ver las diputadas y diputados aquí presentes, la verdad es que el tema del desarrollo del plan director de aeropuerto de Hondarribi ha supuesto un gran debate, tanto institucional como social y yo diría que también de ámbito mediático. Lo cierto y verdad es que tenemos que ser conscientes de que en un primer lugar, la primera iniciativa partió del Grupo Juntero Socialista al estudiar el plan director, al proponer a las juntas generales, a los grupos junteros, un estudio y una propuesta, una proposición no de norma, por la cual se instaba a los elementos que hemos dado de una o de otra forma redactados los tres grupos parlamentarios que hemos presentado la proposición no de ley en esta Comisión de Infraestructuras.

En primer lugar, nos parece importante señalar que no coincidimos con las manifestaciones hechas por el alcalde de Hondarribi, que decía que si el aeropuerto de Fuenterrabía se cerraba nos fuéramos al aeropuerto de Biarritz. Lo cierto y verdad es que en algunos contactos que hemos mantenido con organizaciones de usuarios, etcétera, no parece que ésta sea una buena solución y, por tanto, el planteamiento de juntas generales fue instar al Ministerio de Fomento a que buscara soluciones alternativas, porque haberlas haylas. En primer lugar la ampliación de los 200 metros, como ya se ha dicho aquí —y no quiero reiterar las manifestaciones efectuadas por quienes me han precedido en el uso de la palabra—, tenían el referente de que inciden en intereses contrapuestos, tanto de los vecinos del barrio de Mendelu, como intereses de carácter medioambien-

tal de la bahía de Txingudi, como los intereses de 19 empresas radicadas en el mismo barrio, elementos de carácter social en relación a los vecinos de las viviendas, que tendrían, lógicamente, si se amplía la pista, que salir de este entorno natural; en relación a las empresas, que también tendrían que acometer una reubicación; y sobre todo, fundamentalmente, relacionado con el humedal y la bahía de Txingudi, que nos parece que medioambientalmente es uno de los humedales más importantes que tiene la Comunidad Autónoma del País Vasco, y también uno de los humedales más importantes de toda la cornisa cantábrica.

Por lo tanto, creemos que, como ya se ha dicho aquí, la propuesta que hace el Grupo Juntero, que hizo el Grupo Juntero y que hace el Grupo Parlamentario Socialista, es que queremos que se mantenga el aeropuerto de Fuenterrabía, que se mantenga el aeródromo de Fuenterrabía. Y si no pueden aterrizar turbo reactores, que sean los aviones de turbohélice los que puedan cubrir y cumplir con la demanda. Lo cierto es que en este aeródromo, hace 10 años, nadie hizo grandes presiones para que se intensificaran los vuelos. La verdad es que la red ferroviaria y los servicios ferroviarios que está dando RENFE a la provincia de Guipúzcoa cada día son peores, en intensidad, en material utilizado, en los horarios del transporte, y esto ha condicionado que muchas gentes, muchas ciudadanas y ciudadanos guipuzcoanos vayan cada vez más al avión o vean una solución alternativa en los aviones. El índice de ocupación del aeropuerto de Fuenterrabía y de la intensidad de los vuelos era antiguamente del 60 por ciento y ahora estamos rondando el 80 por ciento. Por lo tanto, según dice AENA, no es un aeropuerto que se pueda considerar deficitario, sino, muy al contrario, es un aeropuerto que tiene verdadera demanda, tanto por Guipúzcoa como por la zona limítrofe de Francia, de Hendaya en adelante.

Las proposiciones que hemos presentado ante esta Comisión de Infraestructuras, instando al Ministerio de Fomento a que reconsidere las propuestas que ha hecho, nos parece que son las más acertadas, tienen además el beneficio y la aquiescencia también de los grupos junteros, que ejercen su actividad en las juntas generales de Guipúzcoa, y creemos que en aras de llegar a un desarrollo sostenible, tanto de Txingudi como de la intensidad y la necesidad de transporte de la provincia, del territorio histórico de Guipúzcoa, se deberá tener en cuenta una medida alternativa y un acuerdo entre todos los grupos para concitar una enmienda transaccional que pueda dar respuesta a las necesidades aquí planteadas.

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

El señor **AZPIROZ VILLAR:** Se han dado ya los datos fundamentales de la aplicación del Plan de infraestructuras en relación al aeropuerto de Hondarribia,

de Fuenterrabía, y yo, como representante del Grupo Popular, lo primero que quiero hacer es felicitar me por que por fin tengamos un plan director de infraestructuras, nos parece que ya era hora y que eso es positivo.

El aeropuerto de Fuenterrabía por instrucciones, criterios que en un momento determinado, en el futuro más o menos próximo acabarán teniendo una fuerza vinculante de la Organización de Aviación Civil Internacional, está dentro de los parámetros, podríamos decir, de bordear la seguridad. No es que se esté en una situación de inseguridad, pero sí de una cierta dificultad técnica de los despegues y aterrizajes de los aviones en la pista de ese aeropuerto. Y por ello una de las cuestiones, en las dos fases que plantea el plan, es el prolongamiento de la pista, que es donde se suscita el mayor nivel de debate, porque la primera es relativa a modificaciones que afectan al edificio de la terminal, a mejora en el aparcamiento de vehículos, a la ampliación de la plataforma de aeronaves o a la pavimentación de islotes en la plataforma. Por lo tanto, el objeto del debate de las tres proposiciones no de ley que acumuladamente estamos debatiendo yo creo que habría que fijarlo aquí. Y en este sentido la primera premisa que reitero es nuestra satisfacción por la existencia de un plan director. La segunda es nuestro convencimiento de que Guipúzcoa, y sobre todo lo que constituye la comarca de Donosti-Aldea, necesita un aeropuerto. Los tres intervinientes de algún modo han coincidido en esta premisa fundamental y de hecho en el ordinal primero de sus proposiciones no de ley con una u otra redacción así lo expresan. Pero nosotros diremos más: el aeropuerto de Fuenterrabía fue objeto de debate político hace unos años, incluso recordaré aquí que en un proyecto llamado Guipúzcoa 2000 hubo quien abogó por que la alternativa al aeropuerto de Fuenterrabía, que entendían debía de concluir, debía de ser Biarritz. Hoy es el día en que muchos ciudadanos franceses transitan por el aeropuerto de Fuenterrabía-San Sebastián. Y daré algún dato. En el año 1997 el número de pasajeros/año era de 173.000; en el año 2001, supera los 282.000. Por lo tanto, ha habido un progresivo incremento de pasajeros, que sobre todo se ha puesto en evidencia, yo creo, cuando se pudo poner en vuelo, en circulación los MD88. Evidentemente, si el aeropuerto de Fuenterrabía no realiza las medidas de seguridad puede ocurrir que en el tiempo quede fuera de operatividad. Y hace falta un desarrollo de 346 metros que permita en los bordes una franja de seguridad de 150 metros en cada lado. Además, no nos debemos olvidar que las aeronaves españolas sobrevuelan el cielo francés y que por lo tanto hay una serie de limitaciones convenidas con el país francés en relación al tipo de naves que pueden aterrizar y despegar en Fuenterrabía y en relación a la frecuencia con que diariamente lo pueden hacer. De manera que tenemos, por así decirlo, un campo todavía más acotado, habida cuenta esta circunstancia de colindar con un país vecino y amigo como es Francia.

¿Cuál es la posición del Partido Popular? Nosotros somos igualmente sensibles que todos los grupos políticos a lo que es la demanda social del intento de conciliación entre causar el menor daño posible en términos medioambientales, el impacto reducirlo al máximo, también causar el menor daño posible a las personas que se vean afectadas por residir allí, en terrenos que van a ser objeto o pueden ser objeto de la extensión de la pista, o a las industrias que allí se encuentren ubicadas. Pero dicho esto creo que faltaríamos a la verdad en esta Comisión si no reconocieramos expresamente que ante la petición que se formula, creo que de modo unánime por los tres proponentes hoy, no se puede proceder de verdad a la mejora sustancial del aeropuerto de Hondarribia sin ningún sacrificio para el entorno y el territorio, que indudablemente intentaremos y conseguiremos reducir, minimizar y compensar. Y nosotros desde el Partido Popular entendemos que una ciudad como San Sebastián, tan de congresos, cuya tipología de visitante requiere muchas veces el transporte aéreo, va a precisar de un aeropuerto donde puedan funcionar naves como la MD88 o como la BAE146, que de no prolongarse la pista van a tener que ser naves de número inferior a 100 pasajeros, y al final eso va a restar operatividad, tráfico y va a causar enormes dificultades prácticas en el futuro del funcionamiento del aeropuerto. Y aunque evidentemente en el horizonte temporal, pues tal vez en el año 2015, no sabemos cuándo exactamente, podamos tener el deseado transporte de ferrocarril del tren de alta velocidad, nosotros consideramos que Guipúzcoa no puede perder una década.

Señor presidente, compartiendo la preocupación suscitada por los tres grupos proponentes, el Grupo Popular en esta Cámara ha presentado una enmienda, que lo es al punto 2 de la proposición no de ley del Grupo Socialista, aunque tiene una amplia vocación de ser transaccional, porque acoge las peticiones que en otros puntos refieren el Grupo del PNV o el Grupo de Eusko Alkartasuna. Y dice lo siguiente: El desarrollo del plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia se realizará de acuerdo con la evaluación de impacto ambiental, actualmente en fase de elaboración para la ampliación y remodelación del edificio terminal, en la pavimentación de isletas en la plataforma, en la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aeronaves y en actuaciones en el aparcamiento de vehículos, adoptando las medidas correctoras, recuperadoras y minimizadoras del mismo. La realización y ejecución de los proyectos constructivos que se materialicen sólo se llevarán adelante cuando cuenten con el máximo consenso posible entre las partes interesadas —Ministerio de Fomento, AENA, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Guipúzcoa y ayuntamientos de Irún y Fuenterrabía—, teniendo siempre presente las reivindicaciones vecinales y aportando soluciones alternativas a la actual ubicación de la zona residencial e industrial. Igualmente, y concluyo ya, se

insta a las instituciones mencionadas a fin de que se comprometan a estudiar, analizar y gestar tales soluciones, a ser posible de un modo conjunto.

Nos gustaría, señor presidente, que a lo largo de esta mañana los grupos proponentes pudieran aceptar una enmienda que creemos que equilibra las pretensiones de unos y otros, contribuye a conciliar la necesidad de un aeropuerto operativo y los legítimos intereses de las partes afectadas.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, no voy a preguntar a los grupos si aceptan o no la enmienda, porque ha dado a entender que están en ánimo de consenso para buscar una enmienda transaccional. Por tanto, lo que sí ruego es que lo trasladen a la Mesa cuando lleguen al acuerdo —que esta Mesa estaría encantada de recibir— para poderlo someter a votación; ya informaremos después a los señores diputados.

— **SOBRE EL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE TENERIFE SUR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001353.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos entonces al debate de la proposición número 5, sobre el plan director del aeropuerto de Tenerife sur, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor Segura tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, defenderé esta proposición no de ley y la fundamentaré en el pasado técnico del aeropuerto.

Señorías, el aeropuerto Reina Sofía es un aeropuerto que, fruto de determinadas circunstancias, a las que no quiero referirme, se inaugura en el año 1977 con un plan director determinado. En el transcurso de los años, el crecimiento del transporte aéreo con la isla de Tenerife a través de ese aeropuerto fundamental ha sido espectacular. La curva en el crecimiento del número de aeronaves que operan en las horas punta, el crecimiento en el número de pasajeros que utilizan las instalaciones aeroportuarias es de los más espectaculares de España, habida cuenta del crecimiento en el sector turístico, concretamente en la provincia de Santa Cruz de Tenerife. Pero es que además se trata de un aeropuerto en el que las instituciones locales, fundamentalmente el Cabildo Insular de Tenerife, con una excelente visión de futuro, ha ido adquiriendo suelo y es el único aeropuerto de España que tiene suelo disponible para la administración pública para todo su crecimiento. El plan director del año 1977 recogía la necesidad futura, en los años posteriores, de un nuevo campo de vuelos. Como consecuencia de estudios que en la primera parte de la década de los noventa del siglo pasado se llevaron a cabo, justamente en el mes de noviembre de 1995 se abrió un concurso internacional, concurso internacional con la intencionalidad de elegir el equipo

técnico redactor del proyecto de nuevo campo de vuelos, de nueva terminal que sirva a ese campo de vuelos, y ese era un concurso abierto para que los concursantes ofertasen distintas fórmulas de ubicación geográfica de ambas infraestructuras. Tengo en mis manos todo el texto, que se publicó en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, de aquella convocatoria, titulado Diseño técnico de la nueva área terminal del aeropuerto de Tenerife sur, el pliego de bases. Luego no estoy hablando de un documento hipotético, es un documento publicado en el Boletín Oficial del Estado Español, en el Diario Oficial de las Comunidades. Se presentaron ocho o diez equipos técnicos cuando en el mes de abril de 1996 se cerró el plazo de presentación de ofertas. Y señorías, es curioso, a día de hoy, transcurridos seis años y medio, el Ministerio de Fomento-AENA no ha resuelto este concurso, ni lo ha declarado desierto ni lo ha resuelto.

¿Qué ha ocurrido a lo largo de estos últimos seis años? Pues que ha estado detenida la toma de decisiones. Este diputado ha sido un diputado perseverante en la defensa de actuaciones políticas para reactivar un proceso injustificadamente detenido. Y está detenido esencialmente yo diría que por el desinterés que por un lado AENA tiene en el tema y la confrontación con determinados sectores con responsabilidad en el Gobierno de Canarias. Por eso este diputado, públicamente en reiteradas ocasiones en medios de comunicación canarios, ha hablado de negligencia y de una especie de trama, dicho entrecomilladamente, de combates políticos innecesarios. ¿Y qué planteamos en esta proposición no de ley, señorías? Pues miren ustedes, en el Boletín Oficial del Estado del 23 de marzo de este año se ha publicado la orden ministerial por la que se aprueba el Plan director del aeropuerto Tenerife sur. Y yo les ruego, señorías, que tengan muy presente que, de acuerdo con una norma, cada seis, siete, ocho o diez años, los planes directores hay que irlos actualizando, y se han publicado en el Boletín Oficial del Estado a lo largo del último año y medio las actualizaciones de los planes directores de todos los aeropuertos de la red aeroportuaria española, y éste uno más. Esto no tenía por qué haber paralizado todo un proceso para el que se tenía consignación presupuestaria. Y la orden ministerial del plan director tiene una larga exposición de motivos y cinco puntos resolutive. No quiero hacer referencia a ellos.

El Grupo Parlamentario Socialista, y a través de este diputado, ha planteado al Gobierno en reiteradas ocasiones la necesidad de resolver este tema y comenzar a definir la ubicación del nuevo campo de vuelo y las características de la terminal, porque hay momentos en el aeropuerto Reina Sofía, Tenerife sur, en el que hay crestas inaceptables de densidad de tráfico de aeronaves y de pasajeros que lo colapsan. Y por ello, porque no nos identificamos y hemos denunciando en reiteradas ocasiones esta paralización, es por lo que no identi-

ficándonos con los contenidos resolutive de la orden ministerial por la que se actualiza el Plan director del aeropuerto Reina Sofía, es por lo que nosotros planteamos la modificación de esa orden ministerial, que entra en el ámbito competencial de las Cortes Generales, dirigirse al Gobierno diciéndole: la orden ministerial a la que hacemos referencia queremos que se modifique. Y por eso pedimos el voto favorable de esta Comisión a esta propuesta, que es sencillamente que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a modificar la Orden ministerial 634/2002 del Ministerio de Fomento, por la que se aprueba el Plan director del aeropuerto Tenerife sur, en los siguientes términos: Que se modifique el artículo 5, redactado de la siguiente manera: El programa de inversiones establecido en el Plan director del aeropuerto se ejecutará conforme a las previsiones de incremento de la demanda de tráfico aéreo, que señalan ya, tal como se expone en el texto de esta orden, la prioridad de construcción de la pista norte para la ampliación del campo de vuelo, y el carácter sólo alternativo y transitorio de la pista sur. Y un nuevo artículo, el 6: En el plazo de tres meses, contados a partir de la entrada en vigor de esta orden ministerial, se iniciará la tramitación necesaria para llevar a cabo el proceso constructivo de la ampliación del campo de vuelo referido en el artículo anterior y de la nueva área terminal.

Termino, señor presidente. Ante la dualidad que aquel concurso abrió para que los equipos técnicos, hiciesen redacción de proyectos con las dos posibilidades, la llamada pista norte (que no vamos a entrar a definir en qué consiste) o la denominada pista sur, a setecientos metros, es decir serían dos pistas paralelas y setecientos metros la distancia entre los dos ejes de pista, el Partido Socialista en Canarias, por consiguiente el Grupo Parlamentario Socialista, se ha pronunciado constante y reiteradamente a favor de la ubicación de la llamada *pista norte*, de la dualidad que ofrece la orden ministerial.

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

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO:** En primer lugar y coincidiendo, como es obvio, con el planteamiento del señor Segura en relación con el incremento del tráfico aéreo del aeropuerto Tenerife Sur —sin duda uno de los más espectaculares de España, si no el más espectacular—, yo quisiera precisar algunas de las consideraciones que ha expuesto el señor Segura.

En primer lugar, como es bien conocido, por la Orden Ministerial que cita el señor Segura, de 14 de marzo del corriente año, se ha aprobado el Plan director del aeropuerto Tenerife Sur. Con anterioridad, el 29 de febrero de 1996, AENA convoca el concurso al que se ha referido el señor Segura, con objeto de seleccionar y luego adjudicar el diseño de la nueva área termi-

nal del aeropuerto Tenerife Sur, este concurso se declaró desierto. Posteriormente hay un nuevo expediente —el primero con el número 68/1996, y este segundo con el número 68/1996 bis— por el que el 30 de mayo del año 1997, AENA publica un nuevo anuncio de licitación del diseño del aeropuerto Tenerife Sur. En octubre de 1998 se modifica el alcance del trabajo en una serie de puntos fundamentales, que no creo que sea necesario exponer, el 23 de diciembre de 1998 se presentan los trabajos de las fases previas y el 27 de septiembre de 1999 AENA declara desierto la licitación de este segundo expediente. El 5 de octubre de 1999 AENA invita a las empresas seleccionadas en el expediente para participar en la licitación por el procedimiento negociado sin licitación previa. En este expediente se apuesta por una configuración del máximo desarrollo para el aeropuerto Tenerife Sur, como se contempla también en el plan director, de tres pistas, la pista actual, una al sur, para la que no se concreta la distancia de la actual, pero que indudablemente está más próxima que la pista norte, y otra pista al norte, a 1.350 metros de la actual.

¿Cuál es el planteamiento del señor Segura? En definitiva, su planteamiento es la prioridad de la construcción de la pista norte, con lo que todos estamos de acuerdo. Además el Ayuntamiento de Granadilla, que es el municipio donde está ubicado el aeropuerto, ha dirigido un escrito a la presidenta de esta Cámara instando para que dé traslado a los grupos la prioridad que otorga dicho ayuntamiento a la construcción de esta pista al norte de la actual.

Es importante mencionar que en los últimos años otras empresas e instituciones, además de AENA, se han preocupado por optimizar el proceso de crecimiento del Tenerife Sur realizando estudios de planificación del mismo, especialmente en el campo de vuelos; entre ellos cabe destacar los estudios realizados por el Cabildo Insular de Tenerife. Para nosotros y para el Gobierno del Partido Popular es fundamental que cualquier decisión que se adopte en torno al aeropuerto Tenerife Sur sea una decisión consensuada y con la que esté de acuerdo el Cabildo Insular de Tenerife. En este sentido, las conclusiones de los estudios del Cabildo Insular de Tenerife, muy a vuelo de pluma, son que el aeropuerto Tenerife Sur comienza a presentar en ciertas áreas insuficiencias para tratar el tráfico actual y el futuro, por lo que debe actuarse de inmediato para salvar esta situación. Respecto al campo de vuelo, aun teniendo capacidad suficiente para satisfacer la demanda actual, hay unas previsiones de crecimiento, que yo sinceramente pongo en tela de juicio, porque si la política turística en el archipiélago canario va encaminada a frenar un desarrollo turístico —el famoso plan de moratoria turística— y no va a seguir construyéndose nuevos establecimientos hoteleros, es de prever que ese turismo que se tenía previsto antes de la moratoria turística ahora no acuda, con lo cual yo tengo mis dudas sobre las previ-

siones de incremento del tráfico aéreo en función del turismo si éste se va a mantener constante y si no se van a incrementar los establecimientos hoteleros. En cualquier caso, los estudios que ha encargado el Cabildo proponen la construcción de una segunda pista. El problema está en que, como en todas las cuestiones en las que hay que optar, hay que poner de relieve las necesidades de incremento del tráfico aéreo, por supuesto, pero también las disponibilidades económicas; estamos hablando de muchos miles de millones de euros y no es cuestión de malgastar ese dinero. Es necesario, por todos los procedimientos, aquilatar al máximo las posibilidades económicas en función del coste de esas actividades.

El señor Segura conoce muy bien que el Ministerio de Fomento se ha manifestado pública y claramente. Para abreviar y como veo que el señor presidente me pide que concluya, me voy a referir a la contestación del ministro de Fomento, en el Pleno de esta Cámara del 25 de septiembre, al señor Paulino Rivero, de Coalición Canaria. Decía textualmente que el Gobierno de Canarias, de acuerdo con el Gobierno central, con el Ministerio de Fomento, ha autorizado a la empresa INECO (repito que de común acuerdo verbal con el Gobierno de Canarias, decía el ministro) que a su vez subcontrate una asistencia técnica con la empresa holandesa NACO, que sería la encargada de evaluar las características técnico-funcionales, operativas, económicas y ambientales de las dos alternativas, con la finalidad de aconsejar cuál debe acometerse en primer lugar y las razones para ello. Este encargo, que fue hecho verbalmente a INECO el 25 de julio por el secretario de Estado, ha dado lugar a que, entre los días 5 y 8 de agosto, los técnicos de esas empresas se hayan entrevistado y hayan acordado el procedimiento a seguir y —decía el ministro— una propuesta de contenidos del estudio en la línea del encargo que he mencionado de metodología, y un plazo, que nosotros estimamos que debe ser de dos meses. No han transcurrido aún los dos meses, señor Segura, hay que dar tiempo al tiempo porque nos estamos jugando una cantidad de dinero muy significativa y hay que acertar en la opción más adecuada en relación con los incrementos de tráfico. No se descarta la pista norte, pero sin duda alguna cuando se llegue a esta decisión hay que adoptarla con los debidos conocimientos.

No vea el señor Segura ninguna trama oculta, porque tengo aquí las declaraciones del señor Segura a la prensa el 19 de septiembre manifestando que el Ministerio de Fomento mantiene un pacto soterrado con alguien del Gobierno de Canarias para vender los intereses de Tenerife y que no se haga la pista norte del aeropuerto Tenerife Sur. No vea, señor Segura, fantasmas de masonerías y conspiraciones internacionales, que no existen. Lo único que hay en el Ministerio de Fomento y en el Cabildo, —y S.S. conoce bien que el Cabildo tiene un equipo de técnicos serio y competen-

te— es la mejor voluntad para acertar en el tratamiento con la mayor economía en cuanto al coste de la futura pista a construir. El ministro estimaba que en un plazo de dos meses habría ya alguna novedad sobre el particular. Espero que de estos informes se haga la luz y se adopte la solución más conveniente y más adecuada para los intereses del aeropuerto de Tenerife, en definitiva para el tráfico aéreo de este aeropuerto.

En consecuencia, y perdone el señor presidente, votaremos en contra de la proposición del señor Segura, por entender que hay que dar tiempo al tiempo y no tomar decisiones precipitadas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Una alusión. Y yo le prometo consumir sólo diez segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Verá usted, señor Segura, yo entiendo que no ha sido usted aludido, ha sido referido. No obstante, la confrontación Segura-Soriano va a continuar porque tienen ustedes a continuación una iniciativa muy parecida y podrá usted expresarse. Señor Segura, tendrá usted oportunidad de expresarse ahora.

Pasamos a la sexta proposición, sobre tarifas de transporte aéreo insular canario, que versa sobre el mismo tema, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, un tema parecido. Tiene usted la palabra, señor Segura, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Sobre el punto anterior, el señor Soriano ha hecho referencia a unas declaraciones públicas mías sobre tramas de masonería. Yo no he hablado de masonería. **(El señor Soriano Benítez de Lugo: Lo he dicho yo.)**

El señor **PRESIDENTE**: Lo ha dicho él.

Señor Soriano y señor Segura, no establezcan debate. Ha quedado muy claro lo que ha dicho el señor Soriano. Si lee usted el «Diario de Sesiones», no le ha adjudicado esa mención a usted, ha sido una opinión suya.

— **SOBRE TARIFAS DEL TRANSPORTE AÉREO INTERINSULAR CANARIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001517.)**

El señor **PRESIDENTE**: Continúe usted.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, esta proposición no de ley titulada tarifas del transporte aéreo interinsular canario tiene la siguiente fundamentación. El desplazamiento o la movilidad de ciudadanos y de mercancías entre las diferentes islas sólo se puede hacer bien tomando el avión o tomando el barco. ¡Qué obviedad! En consecuencia, no se puede estar

incrementando el coste del transporte de personas entre una isla y otra, sin pensar las circunstancias que se dan en un archipiélago. La orden ministerial 1235 publicada en el Boletín Oficial del Estado el 16 de mayo pasado por la que se revisan las tarifas máximas en rutas aéreas declaradas de obligación de servicio público entre las Islas Canarias, ha posibilitado un incremento tarifario a la única compañía que presta el servicio de transporte aéreo entre las diferentes islas, un intervalo de crecimiento hasta casi un 11 o un 12 por ciento; esa única compañía que cubre rutas de interés público se ha acogido al margen derecho del intervalo, es decir, ha producido el máximo incremento.

Cuando pedimos en la proposición no de ley que se exija a las empresas transportistas que prestan servicio de transporte aéreo de pasajeros y de mercancías entre las Islas Canarias, el establecimiento de tarifas promocionales y básicas a diferentes colectivos de residentes en las Islas Canarias o a colectivos de visitantes, según criterios sociales, desde la perspectiva de que nunca sobrepasen los máximos señalados por el Ministerio de Fomento, está claro que planteamos que, en función del contenido de la definición de ruta de interés público, se prime el desplazamiento colectivo de sectores sociales que por razón de urgencia y necesidad han de hacerlo. Pedimos también el cumplimiento del mandato contenido en el apartado 1.2 de la resolución del 30 de julio de 1998, publicada en el Boletín Oficial del Estado del 28 de agosto de 1998, cuando se declararon obligaciones de servicio público, en la que sí se dice que adicionalmente las compañías aéreas estarán obligadas a establecer tarifas reducidas respecto a las tarifas máximas en el porcentaje que libremente determinen, para jóvenes menores de 22 años, personas que hayan cumplido los 60 años de edad, equipos federados de la Comunidad Autónoma de Canarias y enfermos que necesiten asistencia hospitalaria en las islas capitalinas con origen en las islas no capitalinas.

Estamos planteando, en primer lugar, que se cumplan todos los preceptos de la definición de rutas de interés público; en segundo lugar, que no se suban las tarifas de forma tan escandalosa como se subieron por la compañía Binter Canarias, que ha producido un incremento de tarifas del orden de un 10, un 11 o un 12 por ciento, según las diferentes rutas interiores. Es un clamor ciudadano que se recorten esas tarifas. Si el incremento del IPC era de un 2, un 3 o ahora de un 4 por ciento, no puede verse la movilidad ciudadana en Canarias afectada de esta manera. En consecuencia, de forma muy clara, pedimos que se bajen las tarifas y que se haga por actuaciones gubernamentales modificando la orden ministerial, es decir actuando sobre una compañía, que no solamente ha tenido el privilegio de ser vendida por el Grupo Iberia a una determinada sociedad mercantil, sino que presta un servicio en régimen de monopolio con unas subidas tarifarias inaceptables. Por último, que tal como dice la disposición

regulatoria de la definición de rutas de interés público, se tengan presentes los contenidos de esa definición, se den apoyos a colectivos a los que este diputado ha hecho referencia en la propuesta de resolución de su proposición no de ley.

Señor presidente, y con esto termino, que cada grupo parlamentario se posicione en este tema tan sencillo: si acepta o no la subida de tarifas que se ha producido en Canarias en el sector del transporte aéreo. Como es obvio, el Grupo Parlamentario Socialista rechaza esa subida y por ello es por lo que presentamos esta propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Soriano, tiene usted la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: De entrada, por supuesto, señor Segura, el Grupo Popular, y yo creo que cualquier ciudadano, rechaza el aumento de tarifas por una empresa que, encima, en este momento es una empresa privada. Como bien ha dicho el señor Segura, no creo que haya nadie que esté por el aumento de tarifas.

Es de sobra sabido, y se ha referido a ello el señor Segura, cómo por resolución del Ministerio de Fomento de 30 de julio de 1998 se dispone la publicación del acuerdo del Consejo de Ministros de 10 de julio anterior, por el que se declaran obligaciones de servicio público determinadas rutas aéreas entre las Islas Canarias. Aquí se establece una serie de tarifas que —se dice en la propia resolución— podrán revisarse anualmente por el Ministerio de Fomento sobre la base de la evolución anual del índice general nacional del sistema de índices de precios del consumo.

Como comprenderán SS.SS., considerando que desde el año 1998 no se habían modificado las tarifas máximas y que la compañía Binter, prácticamente la única operadora de esas rutas en Canarias, por lo menos hasta el presente, desde enero del 2001 no había podido incrementar sus tarifas, al haber llegado a los niveles máximos exigidos por el acuerdo del Consejo de Ministros al que he hecho referencia anteriormente, el Ministerio de Fomento, mediante la orden 1235/2002, de 16 de mayo, modifica en efecto las tarifas máximas de dichas rutas. Tras esas modificaciones de las tarifas máximas, el acuerdo del Consejo de Ministro permanece totalmente vigente en todos sus términos, con la única excepción de la modificación de las tarifas máximas a que he hecho referencia, manifestándose vigente la obligación de establecer tarifas reducidas para determinados colectivos, para jóvenes menores de 22 años, personas mayores de sesenta, equipos federados en la Comunidad Autónoma de Canarias y enfermos que necesiten asistencia hospitalaria en las islas capitalinas con origen en las islas no capitalinas. Dice textualmente la orden que estas tarifas reducidas se establecerán al porcentaje que libremente determinen las compañías aéreas respecto de las tarifas máximas.

Yo no entiendo muy bien la propuesta del señor Segura porque en estos momentos Binter Canarias tiene registradas estas tarifas obligatorias, en las que se aplican los siguientes porcentajes de descuento sobre la tarifa básica para cada ruta: 25 por ciento para jóvenes y personas mayores, 30 por ciento para deportistas federados y 10 por ciento para enfermos. Además de estas tarifas reducidas obligatorias, la compañía Binter tiene voluntariamente establecidas otras tarifas promocionales, abiertas a cualquier ciudadano en las condiciones establecidas en la propia promoción, y que contemplan un descuento del 30 por ciento sobre la tarifa básica en cada ruta.

En consecuencia, y para no cansar a SS.SS., teniendo en cuenta que lo que pide el señor Segura no sólo está establecido sino que también existen esas tarifas promocionales y reducidas en la práctica por Binter, vamos a votar en contra, no sin antes recordar al señor Segura que, en el Boletín Oficial del Parlamento de Canarias de 19 de septiembre de este año, se publica una proposición no de ley de Coalición Canaria sobre solicitud al Gobierno del Estado en relación con la declaración de obligaciones de servicio público en rutas aéreas de las Islas Canarias, donde se propone una serie de medidas con las que en síntesis estamos de acuerdo, y no voy a cansar a SS.SS. leyendo estas medidas.

En todo caso, no he podido saber si esta proposición no de ley ha sido ya debatida o no en el Parlamento de Canarias, pero, en el supuesto de debatirse, las distintas fuerzas políticas estarán prácticamente de acuerdo en ello, por la sencilla razón de que es un asunto que nos afecta a todos, muy sensible para los canarios. Por estas razones, lamento decir que vamos a votar en contra de la iniciativa del Grupo Socialista.

— **SOBRE EL AVE EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000382.)**

— **SOBRE RECONSIDERACIÓN DE LAS PREVISIONES ESTABLECIDAS PARA LA MODERNIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001316.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de las proposiciones no de ley que figuraban con los números 7 y 9 en el orden del día, que se verán de forma agrupada: la 7, sobre el AVE en Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, y la 9, sobre reconsideración de las previsiones establecidas para la modernización de la red ferroviaria de Galicia.

Para la defensa de la primera de ellas, tiene la palabra el señor Hernández Cerviño, por el Grupo Socialista.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Vamos a tratar aquí un tema que se refiere a un sector estratégico sobre

el que se puede cometer un error histórico irreversible; cuando lo lamentemos, si se cumple este error, no estaremos aquí para hacernos responsables de él.

Ayer, el Partido Socialista demostró su responsabilidad y su generosidad y hoy reclamamos a todos los grupos lo mismo: hay que plantear el futuro con inteligencia, como única forma de resolver lo que se nos avecina. Nos referimos a la implantación de las infraestructuras correspondientes a la alta velocidad en Galicia.

Las infraestructuras ferroviarias del siglo XXI no están resolviéndose en Galicia con los criterios adecuados a la época en que vivimos. Si como excusa rechazamos los contenidos de esta proposición con argumentos del pasado, con equivocadas posiciones partidistas, habremos perdido una oportunidad y, sobre todo, se demostrará nuestra incapacidad para resolver una cuestión de futuro. Sólo la responsabilidad nos mueve a la hora de debatir esta proposición, y vayan por delante las premisas en las que quiero basar mis argumentaciones. Debemos actuar y ejecutar desde esta Cámara un modelo de AVE para Galicia, y por extensión para todo el noroeste de España, comprendiendo ese carácter estratégico al que he aludido anteriormente. Tenemos que actuar porque nos compete, tenemos que demostrar nuestro vínculo y responsabilidad precisamente con el futuro. Planteando los argumentos, si es posible, desde una alianza, que ofrecemos, con todas las fuerzas sociales representadas en el Congreso, para acceder a aquello que todos deseamos, alejándonos de posturas y posiciones de irresponsabilidad, en algunos casos localista.

Continuamente se ha utilizado el argumento de que la Xunta y Fomento asumen como prioridad la transformación de la red ferroviaria gallega a través de la modernización de infraestructuras, materiales, seguridad y tiempos de viaje, en una posición de competencia con otros medios de transporte y actuando en tres frentes: la conexión con la red nacional y las redes transeuropeas, las conexión con el norte de Portugal y la modernización y actualización de la red convencional. Dado que el papel lo soporta todo, no tenemos nada que decir a este planteamiento, pero el tiempo transcurrido desde el acuerdo adoptado, e incumplido, sobre la modernización de las líneas convencionales, ha significado continuas reinterpretaciones del modelo inicial que, a día de hoy, no gusta a nadie, tampoco satisface las exigencias de calidad prometida y además plantea dudas sobre la rentabilidad y la responsabilidad en el gasto. Así, ni el eje atlántico supondrá ningún avance significativo porque ¿qué avance en comunicaciones significará dentro de siete años desplazarse, por ejemplo, entre Santiago y Vigo en cincuenta y cinco minutos para recorrer apenas cien kilómetros? ¿Cómo es posible no ponerse de acuerdo con Portugal para conectar una interregión como es la de Galicia con el norte de Portugal? ¿Dónde está la alabada capacidad de lide-

razgo europeo que pretende el señor Aznar? ¿Cómo es posible que la conexión con la meseta, en la que nos situamos en un atasco, no sea resuelta? ¿Cómo es posible que el tramo Ourense-Vigo no supere la fase de estudio informativo? Además, ¿cómo es posible realizar una obra si los presupuestos son escasos, poco comprometidos, incluyendo el propio esfuerzo inversor de la Xunta de Galicia, que desatiende con esto otras carencias imprescindibles?

Esta proposición no de ley que presentamos tiene fecha del año 2000. Con esto queda manifiestamente clara la posición firme de los diputados socialistas gallegos por un modelo ferroviario que garantice el propio futuro ferroviario de la comunidad. Tenemos múltiples iniciativas y todas han sido rechazadas. Por si fuera poco, hace uno días, en el debate de los Presupuestos Generales del Estado, planteamos la necesidad de alcanzar un pacto, y así se lo ofrecimos, entre las fuerzas políticas para que Galicia disponga de un AVE de calidad y con futuro.

La realidad va despertando al Partido Popular, que en estos días pasados ya no puede acallar a sectores que en principio y definición podían sentirse ideológicamente próximos. El futuro se va a haciendo presente y las esperanzas en lo prometido por el Partido Popular se van desmoronando. No sabemos si se garantizan los fondos de la Unión Europea para la obra. Se hace patente el desequilibrio en infraestructuras ferroviarias con respecto al resto de España. No entendemos cómo en el año 2010 va a tener sentido un modelo que ni siquiera tiene la calidad de lo construido y proyectado en los años ochenta entre Madrid y Sevilla. No tendremos competitividad ni tendremos capacidad para vertebrar ferroviariamente el noroeste. Se plantean muchas veces excusas de carácter orográfico para esconder la incapacidad presupuestaria, rechazando además las enmiendas de adición del Partido Socialista en los Presupuestos Generales del Estado para el AVE y el eje atlántico, que sumaban más de 900.000 euros, que permitirían pasar de los estudios informativos a los constructivos y comenzar la ejecución urgente de la obra. El propio señor presidente de la Xunta y su conselleiro de Política Territorial, señor Cuiña, despiertan del sueño y reclaman mayor compromiso de gastos y de ideas para resolver el problema, comprometiéndose el pasado día 12 a no admitir un tren de segunda categoría. ¿Cómo creer que se exigirá un AVE de máxima calidad a partir de la reunión de la comisión de seguimiento de las obras del AVE, que se celebrará dentro de seis días aquí, en Madrid? ¿Cuál ha sido el seguimiento que ha hecho hasta hoy? ¿Cómo no han dado todavía explicaciones sobre el proyecto de hacer las obras en dos plazos, olvidándose de la zona sur de Galicia, para tratar de que el trazado previsto sea el ideal?

Para esta situación hemos pedido precisamente la comparecencia del señor Álvarez-Cascos. ¿Cómo es posible que hayan surgido rumores de cambios de tra-

zado para atender ciertos compromisos inconfesables en el tramo que aparentemente estaba más claro, entre Santiago y Orense? ¿Va a haber cambios? No hemos tenido respuesta a las múltiples cuestiones planteadas con ocasión de los debates de los Presupuestos. ¿Dónde está la credibilidad de la Xunta? ¿Dónde está la credibilidad del propio Fomento? Ya era grave el problema de la trinidad, ahora tenemos el problema del binomio, argumentos contradictorios de los mismos actores. La lógica juega en su contra. Es muy posible que oigamos argumentos hablando de confianza, de calidad, de compromiso del Partido Popular; pero la realidad es que falta presupuesto para un mal proyecto, cuya materialización no vemos. Hace casi dos años se dio una cifra de 3.000 millones de euros y ahora el propio conselleiro señor Cuiña eleva la cifra en un 66 por ciento, para luego calificar como demagógica la actitud del Partido Socialista, que pide más presupuesto y denuncia que, tal y como están las cosas, no se construirá nada, o rechazando inconscientemente la solicitud de un pacto por el AVE para exigir en Fomento las mismas calidades de los AVE en construcción.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández, debe terminar. Ha pasado mucho tiempo.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: No queremos que se vuelva a cumplir aquel famoso título de la lógica de Austin: construir cosas con palabras, hacer cosas con palabras. Hay que tener claro que no hay excusas técnicas, porque los ingenieros españoles han demostrado su capacidad y cualificación en similares proyectos. Recordemos las palabras de Joaquín Costa cuando señala que sólo los poderes públicos superan con decisiones políticas las dificultades orográficas. El problema es de decisión política y presupuestaria. Ayer la secretaria de Estado de Presupuestos se presentó en Galicia para explicar los Presupuestos del Estado, pero las preguntas fueron todas para el AVE. Todo eso tendrán que preguntárselo al señor Álvarez-Cascos. Se lo preguntaremos. Si se niegan ahora, tendrán que presentar argumentos sólidos y no promesas imprecisas. Yo aquí ahora reclamo la sensibilidad de los grupos para plantear un gran acuerdo a través de una transaccional, si es posible, de peso, para poder pasar página y hablar de otros profundos y graves problemas que tiene la Comunidad Autónoma de Galicia.

Decíamos que era una proposición no de ley sólida porque necesitamos definir en un plazo de seis meses todos los proyectos para despejar todas las dudas. Queremos que el horizonte de ejecución se fije en el año 2007, porque ya no podemos esperar; queremos que la financiación se haga en igualdad de condiciones con otros proyectos, porque queremos el mismo trato para toda España; queremos que el proyecto fije modelos de calidad de tren y trazados a velocidades comerciales de 250 kilómetros hora, porque menos es volver al pasa-

do; necesitamos que se licite la ejecución en 2003 en doble vía, con velocidad comercial de 250 kilómetros hora, de las fases del proyecto correspondientes a Orense-Santiago, Orense-Pontevedra-Vigo y Orense-Lugo, además del eje atlántico, porque nadie debe quedar excluido, y necesitamos que se inicien las conversaciones con el Gobierno de Portugal para diseñar y ejecutar el proyecto de eje atlántico, desde Vigo hasta Oporto, antes de 2007, por razones estratégicas, económicas y sociales importantes.

Señores diputados del Partido Popular, como responsables máximos del manejo del presupuesto y de las infraestructuras, les exigimos la misma responsabilidad para tratar el tema ferroviario de Galicia. Espero que lo comprendan y su voto afirmativo; si no, que Galicia se lo demande.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, en nombre del Grupo Mixto tiene la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Comenzaré por hacer alusión a cómo empezó esta legislatura en relación con itinerarios ferroviarios a aplicar en el caso de Galicia. Fue muy notorio cómo, al comenzar la legislatura en que estamos, el Gobierno del Partido Popular presentó sus primeros mapas de itinerarios de alta velocidad en el Estado español, con una ausencia clamorosa de itinerarios en Galicia, llegando éstos hasta Lubián y Ponferrada. Unos pocos días más tarde, el ministerio anunció que su disposición era colocar todas las capitales de provincia del Estado español, en esta visión tan centralista, característica y tradicional, en relación con Madrid, a cuatro horas como mínimo, con lo cual, según sus criterios, las ciudades de A Coruña, Lugo, Ourense y Pontevedra, además de Santiago y Vigo, quedaban incardinadas en los itinerarios de alta velocidad. Al organizarse una cierta protesta social por la exclusión de Ferrol, la respuesta del ministerio fue también integrar desde el punto de vista político a Ferrol en un itinerario de alta velocidad.

Este tipo de diseño iba destinado, primero a dar una imagen de España equilibrada; en segundo lugar, una imagen de España integrada y, en tercer lugar, una imagen de España donde todos teníamos que pasar centralmente por Madrid para comunicarnos, desde el punto de vista de una comunicación de calidad ferroviaria, con cualquier otro punto del Estado español. Sin embargo cuando se empezaron a concretar los itinerarios apareció un modelo de carácter discriminatorio, un modelo de carácter dual y un modelo de ejecución lenta, según los distintos territorios del Estado. Cuando se denunció el carácter discriminatorio para Galicia, el debate fue respondido siempre con los criterios de carácter técnico y de carácter orográfico e incluso se llegó a promulgar el famoso real decreto de interoperabilidad, conforme al cual son itinerarios de alta velocidad incluso aquellos que puedan ir a la velocidad que

sea, por condicionantes del hábitat o condicionantes naturales o de otro tipo cualquiera; siempre se nos puso como ejemplo que el AVE, cuando iba a Sevilla, en el caso de Puertollano circulaba a una velocidad no superior a 80 kilómetros por hora. Lo curioso es que se dejaba siempre de manifiesto que no había en ninguna parte de Galicia velocidades medias de 250 kilómetros por hora o incluso de 200 kilómetros por hora (de medias, vuelvo a repetir) se camuflaba el caso del eje atlántico hablando de algunas velocidades máximas próximas a los 200 kilómetros. Además, el modelo es dual no solamente en relación con Galicia respecto del exterior, sino porque se configuraba un modelo en el que solamente se garantizaba un eje troncal Santiago-Ourense, que se parecía a los itinerarios de alta velocidad del resto del Estado, y, en todo caso, un eje atlántico con doble vía electrificada —esto desde el punto de vista teórico, como después veremos—, pero nunca se discutió para nada que, excepto el eje atlántico, todos los demás itinerarios no se verían ejecutados antes del año 2010, y en el caso concreto del eje atlántico incluso en 2010 si se contaba con la catenaria.

¿Por qué razón era este modelo inasumible? Porque cuando aparecieron ya clarísimamente alternativas más o menos perfiladas en los estudios informativos, se podía deducir que estábamos sometidos a un cuello de botella a todas luces inasumible en el caso del acceso que se había escogido de Puebla de Sanabria-Ourense, único acceso a Galicia, dejando abandonado el tramo Ponferrada-Monforte de Lemos. También se preveía que el tramo Ourense-Vigo y Ourense-Lugo sería de vía única electrificada, lo mismo que pasaría con el tramo A Coruña-Ferrol.

Aun hoy tenemos incógnitas, después de muchas respuestas del Gobierno, sobre qué va a pasar con el tramo de Vilagarcía-Vigo en concreto; de forma sinuosa y siempre ambigua, nunca se contesta con claridad si la doble vía consiste en la actual con el mismo trazado, más otra de nuevo trazado y por lo tanto sometida a unos parámetros de mayor calidad, que en absoluto se puede denominar de alta velocidad ni incluso de un tren convencional de altas prestaciones a la altura del siglo XXI. Además, nunca se respondió cuál era la causa por la que se dejaba sin solución de continuidad el trayecto Lugo-Betanzos de forma incomprensible.

Los hechos demuestran que por ahora lo único veraz y discriminatorio es el funcionamiento y ejecución de lo que está establecido en el convenio con la Xunta de Galicia: 700 millones de euros en el horizonte del año 2008. En todo caso, señorías, ahora que comprobamos cuáles son las obras que se ejecutan en el eje atlántico A Coruña-Vigo, tenemos a la vista clarísimamente que no es una estructura de alta velocidad, que lo que se está haciendo es colocar una vía al lado de la vieja y hacer algún nuevo tramo alternativo. Todo lo demás, lo que hemos visto modernizado, entre comillas, es renovación de vía, prácticamente se trata de política de

mantenimiento, como pueden ser las obras realizadas entre Lugo y Monforte o las obras realizadas entre Ferrol y A Coruña. Esto es lo único real a la altura del año 2007-2008; sigue siendo un interrogante la relación Vigo-Oporto, pendiente de la voluntad del Gobierno portugués y la decisión definitiva del Gobierno español, cuando se trata de un proyecto interregional europeo y transfronterizo.

Nosotros denunciábamos como Bloque Nacionalista Galego, y ya voy acabando, señor presidente, continuamente las carencias, limitaciones y deficiencias del diseño. Llegó un momento en que nuestras críticas parecían caer en el vacío. Ahora, como un Guadiana, resurgen de nuevo a la vista de las obras del eje atlántico y de la progresiva concreción de estudios informativos en anteproyectos. Las organizaciones empresariales, sindicales o políticas ponen el grito en el cielo. Hay que reconocer que el propio interés electoral del momento, próximo a las elecciones municipales, lleva a la propia Xunta de Galicia a decir que lo que ha sido aceptable y bueno debe de ser ahora superado o subsanado. Queremos tener todos un AVE como el que va a Cataluña —no sé por qué nunca se dice como el que va a Andalucía, curiosamente, porque ni eso vamos a tener—, sin duda para aparentar un talante reivindicativo, necesario desde el análisis de lo que las encuestas electorales revelan.

Pensamos que un tema así no se puede dejar a esta especie de Guadiana continuo. Nuestra proposición no de ley va destinada a garantizar itinerarios de alta velocidad a 250 kilómetros hora de media en Galicia, por lo tanto a garantizar que toda la estructura ferroviaria de Galicia tiene que tener vía doble, electrificación y trazados apropiados, a que se esté dispuesto por lo menos a mantener una interlocución con las instituciones de Galicia en ese sentido.

Acabo, señor presidente, diciendo que el ministro de Fomento, el señor Álvarez Cascos —aún lo recuerdo—, al principio de la legislatura cuando demandábamos doble vía y electrificación, respondía: no puede haber doble vía y electrificación porque sería un despilfarro. Ahora ellos ya cambiaron el modelo, aunque aún de forma discriminatoria. Algo se mueve, esperamos que se mueva mucho más, para poder tener un modelo si no idéntico a los demás por lo menos no un modelo discriminatorio. Nuestra proposición no de ley va destinada a garantizar que este modelo pueda ser aceptable para la sociedad gallega y aceptable desde la perspectiva del inicio del siglo XXI.

El señor **PRESIDENTE**: El Partido Popular va a repartir la intervención entre dos portavoces. Tiene la palabra Fariñas para iniciar la intervención.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Créanme, señorías, cuando vi la propuesta que viene a esta Comisión a debate, me sentí perplejo al cabo de las primeras diez

líneas de lectura de su exposición de motivos. La perplejidad se ha visto desbordada al inicio de la intervención del ponente del Grupo Parlamentario Socialista cuando habla de error histórico irrepetible o cuando alude a la responsabilidad y generosidad del Partido Socialista. Es bien verdad que la generosidad se ha visto recompensada, igual que la responsabilidad y que los errores históricos irreversibles, que en este caso sí han sido reversibles gracias a la actuación del Partido Popular cuando llega al Gobierno en el año 1996, redactando un plan de infraestructuras que en anteproyecto, ya en el año 1997, dejaba bien claro qué era lo que quería para Galicia, desmontando todas las teorías que hasta entonces había venido impartiendo el Partido Socialista, que nos dejaba, como localidad más cercana de alta velocidad española hacia el noroeste, en Ponferrada. Si hoy estamos redactando estudios informativos de la alta velocidad gallega es única y exclusivamente porque cuando nosotros llegamos al Gobierno no encontramos ni un solo estudio informativo que dijese cómo, dónde y cuándo tenía que llegar el AVE a Galicia.

Los argumentos sólidos a los que alude el señor Hernández Cerviño son las obras y las máquinas trabajando en las obras, no hay argumento más sólido que éste. Cuando uno quiere referirse a la confianza en el mensaje de cada partido político y cuando uno quiere referirse también a la veracidad de todo aquello que dice, sea en campaña o sea en las famosas ruedas de prensa, en las que todo vale —también hay micrófonos que soportan de todo, no sólo el papel—, resulta que la mejor prueba con la que nos encontramos son, en ese mismo año 2000, las elecciones autonómicas de Galicia, que han dicho lo que han dicho, y al final han respondido a las expectativas de la gente dando la confianza a quien ellos creían que se la merecía, y ése no es otro que el Partido Popular y don Manuel Fraga Iribarne.

Por otra parte, tener que escuchar aquí referencias notablemente falsas sobre lo que es el eje atlántico de comunicación de Ferrol-Coruña-Vigo-frontera portuguesa a través de Tuy, con Oporto y Lisboa, es francamente lamentable, porque está perfectamente definido no sólo en el Plan de infraestructuras sino además firmado y comprometido presupuestariamente en el convenio firmado entre Renfe, el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia, consignado también presupuestariamente y en doble vía electrificada en todo su recorrido. No se puede venir aquí a decir lo que no es verdad, no se puede venir aquí a faltar a la veracidad de los datos y de los hechos. Para muestra un botón: no tienen más que recurrir a los presupuestos generales del Estado de este año para ver cuáles son los presupuestos comprometidos para ejecución en el año 2003. Bien es verdad que también en materia presupuestaria hay una notable diferencia, de formulación y de ejecución, entre el Partido Socialista y el Partido Popular. Nosotros no

vamos a tener que ver bloqueadas partidas por falta de previsión y de proyecto ni dejar partidas presupuestarias a la Intervención General del Estado por no poder ejecutarlas y tener que cambiar al final sus epígrafes. Por lo tanto, señorías, Galicia tiene el modelo ferroviario que necesita, el que ha escogido y el que está formulado hoy en día.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Delgado para continuar la intervención del Grupo Popular.

El señor **DELGADO ARCE:** Utilizamos este procedimiento toda vez que eran dos proposiciones no de ley, que, aun tratando ambas sobre el tema de Galicia ferroviario, eran distintas. En una se planteaba la cuestión exclusivamente de la alta velocidad y en otra la cuestión de la modernización ferroviaria de Galicia en su conjunto, que es justamente en lo que se lleva trabajando desde que el Partido Popular tiene responsabilidades de Gobierno en la Administración central. Este planteamiento se traduce en una buena conexión con la meseta, en la modernización integral de la red interior, tanto mediante el acometimiento de una red interior de alta velocidad como de la red convencional, y en la conexión con Portugal.

Nosotros tenemos documentados los compromisos con la Administración central —al decir nosotros me refiero a la Administración gallega, a la Xunta de Galicia— en un convenio firmado en diciembre del 2000, que compromete plazos, que compromete presupuestos y que define las actuaciones. Qué más quisiéramos nosotros que estar ejecutando obras en este momento, pero lo ha dicho mi compañero, no ha habido ni un solo papel, ni un solo estudio informativo de la Administración anterior, de la que tendríamos que haber heredado lo bueno y lo malo, pero aquí no hemos heredado ni lo bueno ni lo malo, no hemos heredado absolutamente nada. De ahí que debemos empezar por estudios informativos y, cuando hemos podido, estamos ejecutando obras y estamos licitando otras. Así que reclamar pactos de Estado sobre la base de descalificaciones y de estos antecedentes, resulta realmente chocante y simpático, por decirlo de una manera suave.

Yo no voy a referirme al eje atlántico, pues se ha referido mi compañero, sí quiero referirme a dos aspectos importantes. En primer lugar, a la conexión con Portugal, que tanto nos preocupa a los gallegos en la medida que la consideramos vital para el desarrollo de la eurorregión. La parte española tiene muy clara la prioridad de esta actuación y por eso ha definido todo lo necesario a este respecto. Portugal ha tenido vacilaciones derivadas de su coyuntura presupuestaria, que como todas SS.SS. conocen no es buena en este momento, pero en la última cumbre luso-española, celebrada en Valencia, se ha dado un espaldarazo desde ambas partes a adjudicar el contrato de consul-

toría y asistencia técnica del estudio de viabilidad de esta conexión entre Oporto y Vigo, absolutamente necesaria.

Por lo tanto, sobre este planteamiento de que se está actuando, quisiera sentar las siguientes conclusiones y cerrar definitivamente nuestra posición. Primero, hay que decir que el convenio de diciembre de 2000, el convenio que ha sido firmado, es bueno, pero que nosotros estamos convencidos de que puede y debe ser mejorado. En segundo lugar, la reducción de los tiempos de viaje desde Madrid a las principales ciudades de Galicia está ciertamente condicionada, como todos sabemos, por el tramo Lubián-Ourense, un tramo complicado desde el punto de vista orográfico. Por ello, es básico esperar el resultado del estudio informativo de este tramo, que no estará finalizado hasta el próximo año 2003. Desde luego lo que sí dice claro el Grupo Popular y están diciendo claro los diputados de Galicia que estamos interviniendo en este momento, es que si es necesario incrementar adicionalmente la financiación, nosotros apoyaremos decididamente este incremento. Nos consta que la Xunta de Galicia mantiene con el Ministerio de Fomento una línea permanente de contactos y que está abierta a elegir el mejor trazado y la búsqueda de la financiación adicional. El Partido Popular no va a dejar en la estacada a la ciudadanía de Galicia, queremos un tren de alta velocidad que tenga las mismas prestaciones que en el resto del Estado, y los ciudadanos de Galicia saben que en nosotros pueden confiar, como así nos lo están demandando y respaldando constantemente en las elecciones.

— **RELATIVA AL CUBRIMIENTO DE LAS VÍAS DEL FERROCARRIL EN MIRAFLORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001562.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de estas dos iniciativas agrupadas, pasamos al debate de la que figura en el número 10 del orden del día, relativa al cubrimiento de las vías de ferrocarril en Miraflores. Para su defensa, tiene la palabra la señora Gallizo.

La señora **GALLIZO LLAMAS**: Esta proposición que presentamos se refiere a un barrio de Zaragoza, un barrio que está situado en la zona este de la ciudad y que en parte está atravesado por las vías del ferrocarril, ahora por las vías del AVE: el barrio de San José. Estas vías del ferrocarril, que como digo atraviesan el barrio, están soterradas, a excepción de un pequeño tramo de unos 300 metros, que permanece al descubierto y que va desde el puente del Camino Cabaldós hasta la Ronda de la Hispanidad. Está previsto que se complete el cubrimiento de las vías; en el convenio que firmaron la Diputación General de Aragón, el Ayuntamiento de Zaragoza y el Ministerio de Fomento, se contempla

esta obra. Sin embargo, el cubrimiento de las vías se ha contemplado en dos fases. Habiéndose ejecutado la primera fase, la segunda no tiene fecha, no se sabe cuándo se va a realizar, y por eso presentamos esta proposición no de ley, en la que se plantea que se priorice esta obra y se ejecute ya.

Yo tengo aquí un reportaje fotográfico, que está a disposición de los miembros de la Comisión si quieren verlo, porque se percibe de una forma muy gráfica que la obra ha quedado incompleta; por decirlo de una manera gráfica, es como si se hubiese acabado el cemento y se hubiese dejado la obra sin concluir. Incluso, la situación actual plantea un cierto peligro porque se ha formado una especie de talud que acaba en un precipicio. Quiero señalar que estamos hablando de un entorno completamente urbano, con viviendas, con centros escolares, con un parque, un equipamiento deportivo de próxima ejecución a ambos lados de las vías, y quiero señalar también que los suelos existentes en ambos límites están clasificados como suelo urbanizable delimitado, es decir, un suelo de próximo desarrollo y de uso preferentemente residencial, y que incluso en este suelo existen áreas con planeamiento aprobado.

Tal y como ha quedado la obra que se ha hecho hasta ahora, produce un efecto barrera, un efecto que divide a un barrio de Zaragoza, un barrio bastante importante, de 69.000 habitantes, el barrio de San José, de una forma innecesaria y absurda, precisamente en un momento en el que la ciudad está cerrando otras cicatrices de origen ferroviario que durante décadas han condicionado el desarrollo y la movilidad de otros barrios, como es el caso de Delicias o Almozara. Recientemente se ha inaugurado el tercer cinturón, es una ronda de circunvalación que descongestionará el tráfico en el interior de la ciudad. Pues bien, esta ronda, este cinturón, está justamente al otro lado de los trescientos metros que no están cubiertos. Es decir, que no ejecutar el cubrimiento tiene también el efecto de que el barrio, de una longitud de dos kilómetros, sólo tiene una conexión con la ronda, porque no se puede completar la prolongación de la avenida del Tenor Fleta, que es un importante eje ciudadano, con el cinturón. Como consecuencia de esto, el efecto positivo de disminuir la densidad del tráfico en las avenidas principales de este barrio, la avenida de San José, las calles del interior del barrio, se ve notablemente reducido. Quiero recordar que uno de los objetivos de esta ronda era precisamente descongestionar el tráfico en Tenor Fleta y la avenida de San José, cosa que en este momento es imposible porque no están conectadas con ella, pues —insisto— falta ejecutar el cubrimiento de estas vías.

Nuestro grupo entiende que el Ministerio de Fomento ha tenido un planteamiento cicatero con este sector de Zaragoza porque ha ejecutado la infraestructura mínima indispensable para el tránsito de los trenes AVE, pero ha obviado los problemas que, para la movilidad de las personas y para su seguridad, oca-

siona el estado en el que ha quedado la vía y el túnel constituido para cubrir el tramo anterior. La ejecución de esta obra, del cubrimiento hasta la ronda de la Hispanidad, para lo que ahora reclamamos la urgencia, ha sido demandada por los vecinos del sector en numerosas ocasiones y con distintas acciones. Miles de personas han suscrito esta petición con su firma, con su presencia en diversos actos convocados para solicitarlo, y el propio Ayuntamiento de Zaragoza ha apoyado esta petición en diversos acuerdos plenarios tomados por unanimidad, es decir, que trasladamos también la petición unánime del Ayuntamiento de Zaragoza.

Es una incongruencia que el Ministerio de Fomento, en esta etapa de ejecución de obras impulsadas por la llegada del AVE a Zaragoza, no reconozca lo evidente, que en el proceso de transformación urbana que la ciudad está viviendo no se puede dar solución a unos problemas y crear otros. Si no se aborda ahora esta obra puede mantenerse la situación actual durante años. Todo esto por no hablar de la peligrosidad que puede significar dejar una vía férrea de alta velocidad descubierta en medio de una zona residencial.

Para concluir, diré que se trata de una obra sencilla y relativamente poco costosa, y por ello pensamos que está más que justificada la petición de que la obra de la segunda fase del cubrimiento de vías en el subtramo Miraflores, una obra incluida en el convenio suscrito entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza, se priorice y se proceda a ejecutar de inmediato.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Lanzuela.

El señor **LANZUELA MARINA**: Señora Gallizo, en primer lugar me alegro mucho de poder intervenir en un debate, aunque sea breve, sobre algo con lo que en el fondo estoy completamente de acuerdo. En la forma, no, y se lo diré un poco más tarde, pero sobre el fondo yo creo que ni el partido al que usted representa ni el que yo represento en este momento tendrían ningún tipo de problemas en llegar a convenios que lograsen algo que ambas partes tenemos muy claro.

Antes de contestarle a la proposición concreta que usted plantea en nombre de su grupo, querría hacer alguna matización en cuanto a la motivación que precede a la proposición no de ley. En primer lugar, usted habla de que las obras relacionadas con la llegada del AVE a la ciudad de Zaragoza han planteado numerosos problemas en el trazado urbano de la misma. Yo creo que han planteado enormes soluciones, magníficas soluciones, que han ido más lejos de lo que deseábamos los mejor intencionados. Aquí no tengo más remedio que recordar la participación que tuve en que, en el planteamiento pedido, que ya nos parecía muy importante a muchos aragoneses y particularmente a muchos

zaragozanos, se fuese a mucho más. Dentro de pocas fechas Zaragoza tendrá la mejor estación de España, una estación intermodal en la que estarán el tren de alta velocidad, el tren convencional y la estación de autobuses. Se trata de una revolución urbanística sin precedentes en la ciudad de Zaragoza, al menos yo no los recuerdo. Dice también que había una cicatriz. Por supuesto. Ni su grupo ni el Partido Popular la habían creado, pero ha sido el Partido Popular el que ha puesto la solución, y mucho más allá de las peticiones más exigentes en Zaragoza.

En cuanto al tercer cinturón, otra obra que ha inaugurado recientemente el actual Gobierno, era también una demanda muy importante, que afortunadamente es una realidad, y sería bueno, completarla con el planteamiento de su grupo, que usted particularmente presenta.

Para llegar a la solución práctica, usted sabe, porque lo ha citado y lo conoce bien, que el pasado 23 de marzo se firmó un convenio por representantes de las tres administraciones, la Administración General del Estado, es decir, el Ministerio de Fomento, la Diputación General del Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza. Ahí se determinó claramente que es la sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002 la encargada no sólo de llevar a cabo las actuaciones pertinentes en todo el conjunto de obras que arrastraba la llegada del tren de alta velocidad, sino también de hacer la planificación global y determinar la priorización de los criterios, todo por común acuerdo. Ahí viene nuestra diferencia, desde luego la mía particular, señora diputada, porque no estamos atendiendo a lo que han firmado las tres administraciones, en alguna de las cuales tiene un especial protagonismo el Partido Socialista. Le rogaría que tratemos de buscar la solución en la instancia oportuna, que es esa sociedad Zaragoza Alta Velocidad 2002, que fue creada para eso. Según mis noticias, porque no he asistido a ninguna reunión, entre otras prioridades de la sociedad está la que usted hoy demanda en la proposición no de ley. No obstante, el tiempo en el que se tenga que hacer dependerá de esa propia sociedad, una sociedad en donde hay una representación política muy amplia. Aun estando de acuerdo con el fondo (le vuelvo a reiterar que estoy completamente de acuerdo con usted en que esa obra es muy importante para una parte de Zaragoza, particularmente el barrio de Miraflores, y para el conjunto de la ciudad), tendremos que ir, tanto usted como yo, si tenemos mucho interés en que esto se convierta en una prioridad que preceda a otras, a la instancia adecuada, que es la sociedad Zaragoza Alta Velocidad. Habiendo logrado un convenio que costó mucho tiempo hacer y en el que hay realmente unos criterios muy claros, no obraríamos correctamente diciendo ahora que el Congreso de los Diputados imponga a esta sociedad una decisión de esa categoría. Luego, por cuestiones de forma, siento no poder estar de acuerdo con algo con cuyo fondo estoy de acuerdo.

- **RELATIVA A LAS DESCARGAS DE CARBÓN EN EL PUERTO DE A CORUÑA Y A LOS GRAVES PROBLEMAS QUE LAS MISMAS OCASIONAN EN UNA AMPLIA ZONA DE DICHA CIUDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001588.)**
- **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DEL DESARROLLO DEL PUERTO DE A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001659.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de las proposiciones que figuraban en el orden día con los números 11 y 12, que se verán de forma agrupada. La número 11 es la relativa a las descargas de carbón en el puerto de A Coruña y a los graves problemas que las mismas ocasionan en una amplia zona de dicha ciudad. La número 12 es relativa a la ejecución del desarrollo del puerto de A Coruña. De la primera es autor el Grupo Parlamentario Mixto y para su defensa tiene la palabra el señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Señorías, esta iniciativa está motivada por la situación que se vive en los barrios del sudeste de la ciudad de A Coruña, barrio de Os Castros, zona de la Avenida do Exército, el barrio de Oza, un barrio castigado por diferentes decisiones y por diferentes actuaciones, tanto del Gobierno municipal como de la autoridad portuaria (recodar iniciativas que fueron también debatidas en ese Parlamento y traídas por el Bloque Nacionalista Galego, como la relativa a la balsa de Oza), actuaciones lesivas para esta zona de A Coruña, que cuentan con la total complicidad del Gobierno municipal.

¿Cuándo empiezan los problemas? Los problemas relativos a la descarga de graneles sólidos, en concreto relativos a la descarga y manipulación de carbón en el recinto portuario, empiezan a mediados de los años noventa, cuando se inician estas actividades sin realizar ningún tipo de medida que protegiese a los vecinos, que impidiese el grave daño ambiental y el grave riesgo sanitario que provoca la manipulación de carbón y de otro tipo de graneles sólidos en el recinto portuario de A Coruña, con especial afectación, como dije, a los barrios del sudeste de la ciudad. Hay que decir que en el año 1995 el alcalde de A Coruña había manifestado, con ese tipo de declaraciones grandilocuentes a que nos tiene acostumbrados, que no iba a permitir que A Coruña se convirtiera en un puerto carbonero. Posteriormente, no sólo lo toleró sino que en cierta parte también lo alentó.

Protestas vecinales. Desde hace mucho tiempo los vecinos, frente al total autismo de las administraciones, vienen reclamando algo tan normal y tan lógico como que las descargas de carbón y la manipulación de gra-

neles sólidos en el puerto se haga de manera compatible con su derecho a un medio ambiente adecuado y a la protección de la salud. Hay evidencias de que esta descarga y la forma en que se están manipulando los carbones, tanto el carbón que se importa para la central de Meirama, propiedad de Unión Eléctrica Fenosa, como el coque verde, derivado del petróleo, que se realiza en el puerto de A Coruña, provoca graves problemas de salud, agrava afecciones respiratorias, crea problemas en la salud de niños, ancianos y personas con salud delicada, problemas sobre todo respiratorios, bronquitis y afecciones respiratorias en general. Crea también problemas ambientales. La campaña de las sábanas, que realizaron los vecinos, puso de manifiesto cómo al ser tendidas sábanas blancas en los edificios que rodean la zona portuaria, éstas se volvían literalmente negras al cabo de pocos días. Imagínense entonces lo que esto está suponiendo para unos vecinos, ya digo, frente al autismo de las instituciones autonómicas y también municipales, que se niegan a ejercer las competencias que tienen asumidas.

Hoy la prensa nos sorprende con la noticia del próximo cese del señor Couceiro, presidente de la Autoridad Portuaria de A Coruña. Ya cesó, comentan desde el Partido Popular. Yo creo que en esto algo tiene que ver el problema que hoy estamos debatiendo; algo tienen que ver las protestas de los vecinos del barrio de Os Castros hoy con el carbón, el año pasado con la balsa de Oza; algo tienen que ver gestiones económicas poco transparentes, como mínimo dudosas, siempre realizadas con la complicidad del ayuntamiento coruñés. ¿Qué solicita el Bloque Nacionalista Galego en esta proposición no de ley? Pues lo que solicita es algo evidente. Lo que solicita es simplemente que se ponga fin a este problema. En primer lugar que se adopten medidas preventivas, aunque sabemos que no son la solución definitiva, que, como está ocurriendo en el puerto de Ferrol, tanto en el caso del carbón que importa Unión Eléctrica Fenosa como en el caso de la manipulación de coque verde de petróleo que realiza la Sociedad Logística de Hidrocarburos también en el recinto portuario coruñés, a través de pantallas o a través de espuma fijadora que impidan que existan partículas en suspensión, se minimice el impacto que estas actividades tienen sobre los barrios a que antes me he referido.

Solicitamos también que de una vez se ponga en marcha el proyecto anunciado durante tantos años por parte de Unión Fenosa —parece ser que ninguna institución aceleró, urgió a esta compañía a que lo pusiese en marcha— el llamado sistema cerrado, palacio de carbón o proyecto Medusa, de descarga, manipulación y triturado, un sistema absolutamente cerrado del carbón que ahora hay que importar para el funcionamiento de la central de Meirama. Recientemente, y como consecuencia de la presión ciudadana y de la presión política realizada por el Bloque Nacionalista Galego, Unión Fenosa ha anunciado que este proyecto podrá

estar en funcionamiento en el año 2005. Largo me lo fiáis, podíamos decir, pero bienvenido sea ese proyecto si está hecho en el año 2005. En cualquier caso, hasta el año 2005, que se adopten esas medidas. También solicitamos —muy brevemente, señor presidente— que mientras esas medidas no sean adoptadas se suspendan las descargas de carbón. En una reciente respuesta a una iniciativa también de este diputado, el Gobierno reconoce esto, es decir, que las descargas pueden ser suspendidas. ¿Cuándo? Dice: cuando las condiciones meteorológicas, dirección y velocidad del viento superen ciertos límites prefijados. Estos días en Galicia hemos estado soportando unas condiciones meteorológicas que si no alcanzan esos límites prefijados a los que abstractamente se refiere la respuesta del Gobierno, no sé cuándo se alcanzarán. Hubo vientos fuertes, precipitaciones, etcétera, y desde luego no se suspendió en ningún momento ni la descarga ni la manipulación de graneles sólidos en el puerto de A Coruña. Por tanto, que cumplan sus compromisos.

Como estamos debatiendo dos iniciativas, me permitiré, señor presidente, que fije mi posición sobre la otra iniciativa que se está debatiendo conjuntamente con esta. Desde el Bloque Nacionalista Galego tenemos que denunciar el oportunismo político. Hoy viene la señora Marón, nos alegramos de que no sea el señor Segura, erigido ayer en coordinador y representante de los diputados socialistas gallegos, elegido por Canarias, quien intervenga en este debate. Quiero recordarle a la señora Marón, que, aparte de diputada, es concejal de Medio Ambiente en el Ayuntamiento de A Coruña, que tiene competencias que ejercer, que ante iniciativas presentadas por el Bloque Nacionalista Galego al ayuntamiento se ha negado a ejercerlas y que hasta hoy mismo en todo momento el Ayuntamiento de A Coruña ha actuado con total complicidad con la Autoridad Portuaria y se ha negado a atender las demandas vecinales. Hoy viene con una iniciativa, por cierto vergonzante, porque el propio título parece que intenta esconder lo que realmente se persigue: proposición no de ley relativa a la ejecución del desarrollo del puerto de A Coruña. No, señora Marón, aquí no estamos hablando del desarrollo del puerto de A Coruña, estamos hablando de impedir que se siga produciendo un ataque, un atentado a la salud de numerosos vecinos de la ciudad, que a ustedes parecen no importarles, y un atentado al medio ambiente en una zona tan importante de la ciudad como es la zona de Os Castros, la zona de la Avenida do Exército y la zona de Oza.

Por tanto, si esta iniciativa del Partido Socialista supone que realmente el Partido Socialista en A Coruña cayó, por decirlo literalmente, de la burra, es decir, si vienen realmente con un espíritu limpio, si a partir de ahora están dispuestos a implicarse con los vecinos en esta lucha, si a partir de ahora están dispuestos, y en particular la señora Marón, a ejercer sus competencias, que las tiene, en materia de medio ambiente, bienveni-

da sea. Si lo que supone es seguir votando en contra, como el día 9 de septiembre en el pleno municipal, de una moción del Bloque Nacionalista Galego idéntica a la que hoy plantea la señora Marón, si lo que supone es seguir tolerando que la Sociedad Logística de Hidrocarburos, que manipula el coque verde de petróleo en el puerto de A Coruña, siga funcionando sin la preceptiva licencia municipal, entonces estamos ante un engaño y este diputado tendrá que denunciarlo así ante la sociedad coruñesa.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Marón, tiene la palabra en nombre del Grupo Socialista.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Voy a defender la iniciativa que mi grupo ha presentado, desde luego dejando claro que la diputada que habla no hace la calificación de la Mesa. Si titulan de una forma que no le gusta a algún diputado no es mi competencia, y bien claro queda en los apartados de la parte dispositiva a que se refiere la iniciativa. Dicho eso, tampoco voy a contestar algunas cuestiones a las que se ha referido el diputado que acaba de precederme en el uso de la palabra, por mi respeto a las instituciones y por cortesía parlamentaria. Por tanto, no voy a entrar en ninguna cuestión ni en ningún calificativo.

Me centro en la intervención diciéndole que en la exposición de motivos de la iniciativa presentada aparece de manera clara que el puerto de A Coruña es fundamental, y lo ratifico, para el desarrollo económico y social de la ciudad, de su área de influencia y en definitiva de Galicia. Se dice en la exposición de motivos de la iniciativa, para que no se manipulen las palabras de manera torticera. Ciudad y puerto forman una simbiosis indiscutible que es necesario revitalizar y potenciar, y desde luego hacerlo desde la lealtad institucional, no desde otro juego de palabras. A lo mejor algunos no han sabido coger el guante, no han sabido gestionar. Hoy nos encontramos con el cese o la dimisión (no quiero entrar en esa cuestión) de un presidente del puerto, es el segundo en seis años, además de dos directores del puerto que ya han cesado. Si la colaboración institucional que se ofrece no quiere aprovecharse, esto nos lleva a la gestión nefasta del puerto, a situaciones insostenibles como la que hoy nos encontramos y como todas las que hemos venido denunciando, por ejemplo, la balsa de Oza, el aparcamiento recientemente paralizado por los miembros del consejo de administración, por tres miembros del consejo del Ayuntamiento de A Coruña, o las descargas del carbón, que afectan fundamentalmente a parte de A Coruña, pero muy concretamente al barrio de Los Castros y a la zona del muelle de San Diego.

La situación que estamos viviendo está producida por las descargas de carbón, como decía, con dos apartados concretos: por una parte, las descargas del muelle

Centenario, con una concesión a Fenosa, que debe construir un edificio cerrado llamado Medusa, una concesión muy antigua que lleva año y medio de retraso, y que venimos reclamando y reiterando; y por otra parte, las descargas de coque en el muelle de San Diego, a cierta distancia, que se agravan últimamente. ¿Por qué surge este problema? Porque se ha agravado la situación, que lleva a cabo una empresa denominada Sociedad Logística de Hidrocarburos, producto de una fusión de varias empresas, en una situación no muy clara. Es posible que esa empresa defienda sus intereses de forma legítima, pero la Autoridad Portuaria tiene que exigir que cumpla sus obligaciones. Se hacen descargas a cielo abierto, con serios problemas en las fachadas, en la ropa, en edificios, en cristales, pero lo que es más grave, crea problemas de salud, problemas respiratorios, alergias; en definitiva, está afectando a la calidad de vida de los ciudadanos, especialmente a los vecinos de Los Castros, como he dicho, con los presidentes de cuyas asociaciones he tenido la obligación y la satisfacción de reunirme y de pactar los puntos que contiene esta iniciativa que hemos presentado.

La proposición no de ley que presentamos tiene tres puntos muy concretos, que ya conocen: que se adopten medidas urgentes para evitar que las descargas de carbón y graneles, en su caso, afecten a los ciudadanos, adoptando todas las medidas provisionales, como circuito cerrado, que es la única forma de garantizar los efectos contaminantes; que se construya el edificio cerrado para la descarga del carbón destinado a Fenosa, el llamado edificio Medusa; y finalmente algo muy importante, que se realicen las inspecciones pertinentes por la Xunta de Galicia, el Ministerio de Fomento o la Autoridad Portuaria, exigiendo el cumplimiento de todas y cada una de las condiciones de la concesión efectuada por la Autoridad Portuaria y las normas ambientales. Esta es la iniciativa que presentamos. ¿A quién compete realizar estas inspecciones? ¿A quién compete legislar y aplicar la normativa adecuada, señorías? La Autoridad Portuaria depende directamente del Ministerio de Fomento. En primer lugar, al Gobierno y al Ministerio de Fomento, y al Ministerio de Medio Ambiente, en su caso. En segundo lugar, a la Xunta de Galicia que, por cierto, tiene una normativa obsoleta; tiene un reglamento, llamado RAMÍN, de los años sesenta, sobre actividades nocivas, peligrosas e insalubres. ¿Por qué no se aplica la directiva de IPPC, por ejemplo? ¿Por qué se está permitiendo que esté actuando de una manera pasiva en un tema en el que tiene todas las competencias? ¿Y quién legitima una concesión nada clara?

La postura del Grupo Socialista quedó muy clara en la reunión del consejo de administración del puerto del día 24 de octubre. Los tres miembros del consejo de administración del puerto, que son miembros del Ayuntamiento de A Coruña, se opusieron rotundamente a permitir la manipulación de carbón en las condiciones

en que se está llevando a cabo en el puerto, exigiendo —leo textualmente— la aplicación de una propuesta concreta: que el carbón deberá manipularse exclusivamente en circuito cerrado. Así lo recogen los medios de comunicación. Los consejeros del puerto, miembros del Ayuntamiento de A Coruña, exigen que, dada la manipulación de las actas, se grabaran todas las reuniones. Fíjese usted hasta qué límite ha llegado la situación en el consejo de administración del puerto. No sirven, por tanto, pantallas, no sirven riegos, no sirven otros planteamientos que se han hecho en otros lugares y en otras situaciones.

Termino diciendo, señor presidente, que los miembros del consejo de administración, han mantenido una posición clara, que estas descargas de carbón se realicen en circuito cerrado. No vale ni la demagogia de unos ni la prepotencia de los que hoy ya han cesado. Si no se actúa correctamente, nosotros actuaremos en consecuencia y exigiremos a quien compete la clausura de la actividad. Y las responsabilidades son exclusivamente de la Autoridad Portuaria.

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

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Desde luego, en mi intervención voy a tratar de no ser demagogo ni prepotente. Vamos a ver si entre todos ponemos algo de cordura en este asunto.

A pesar de lo que pueda parecer, las administraciones no se han puesto de acuerdo para perjudicar específicamente a los habitantes de la zona del puerto de A Coruña. Además, siendo los titulares de partidos diferentes, tanto del Ayuntamiento de A Coruña como de la Xunta de Galicia, es más difícil crearlo. Pero todavía es más difícil, en mi opinión, suponer lo que se ha supuesto hoy aquí por parte de la ponente del Partido Socialista, entre otras cosas, y no voy a referirme más a ello, porque la licencia es una cuestión de ámbito municipal.

Por concretar actuaciones, efectivamente en el consejo de administración del puerto los representantes del Ayuntamiento de A Coruña han manifestado lo que la señora Marón ha expuesto aquí. Pero también es verdad que al requerimiento del 12 de septiembre de un informe que solicita la Autoridad Portuaria al Ayuntamiento de A Coruña, el ayuntamiento responde que en breve plazo (desde el 12 de septiembre hasta hoy), se remitirá el informe, y en tanto en cuanto los técnicos municipales no realicen el informe no se tomará ninguna decisión.

Por parte de la Autoridad Portuaria desde ese 12 de septiembre se han tomado medidas tendentes a paliar en lo posible los efectos medioambientales o contaminantes que se puedan producir en los procesos de carga y descarga del carbón. Pero es que hay un reglamento interno de obligado cumplimiento para transportistas,

estibadores y consignatarios. Está la exigencia de reducir al máximo las descargas sobre los camiones desde las cucharas de las grúas para que éstas no levanten el polvo que habitualmente levantan. No es una recomendación ni una medida provisional, sino que existe la obligatoriedad por reglamento de regar periódicamente aquellos sólidos susceptibles de realizar emanaciones en forma de polvo; tareas que, por cierto, realiza frecuentemente, con la máxima frecuencia posible, el servicio de limpieza de la Autoridad Portuaria. Sin embargo, se ha detectado que en ciertas condiciones climatológicas y atmosféricas había que tomar medidas porque se sobrepasaban los límites admitidos de contaminación, por lo cual se le ha requerido a la Empresa de Servicios Logísticos Energéticos —no de hidrocarburos—, Sociedad Limitada, la elaboración de un proyecto de reforma de las instalaciones; proyecto que ya está realizado y que se empezará a ejecutar, no a estudiar, en un breve plazo. Por cierto, también se incluyen en este proyecto las pantallas a las que se hace referencia en la proposición no de ley.

Por otro lado, ha habido otras actuaciones de análisis y estudio de programas de vigilancia y seguimiento ambiental, que consisten en un seguimiento de los vectores ambientales y en la detección de los posibles impactos contaminantes que pueda tener. También se ha firmado un convenio de cooperación técnica y científica para el desarrollo del sistema de control y predicción de contaminación por partículas en el puerto de A Coruña, suscrito con la Universidad de Santiago, el Centro de Investigaciones Energéticas Medioambientales y Tecnológicas y el Ministerio de Fomento, es decir, Puertos del Estado. Hay una nueva redacción, ya finalizada, de las normas medioambientales para las actividades desarrolladas en el puerto. Consideramos desde nuestro grupo parlamentario en relación al procedimiento de suspender la actividad de carga y descarga dentro del puerto que es extralimitarse bastante en el impacto que la actividad genera en sí.

Dicen que el proyecto Medusa se está demorando. En absoluto. El proyecto Medusa está totalmente finalizado, pero tiene unos plazos de ejecución. Deben de saber —la señora Marón y el señor Aymerich con mayor motivo, porque son de A Coruña y están muy al tanto de todos los temas— que el proyecto Medusa va a ser realizado sobre un relleno que necesita dos años de plazo de asentamiento, con lo cual salvar esos dos años sería cuando menos una imprudencia, si no una negligencia. También hay la exigencia de contratar diversos elementos de protección ambiental, en particular la barrera antipolvo, que también se solicita en la proposición no de ley, y la ampliación del número de aspersores para riego de carbón. En cuanto al proyecto básico de cierre integral que propone la señora Marón, será ejecutado a principios del año 2003.

Quiero terminar, señor presidente, sin agotar más tiempo, diciendo que estoy en condiciones de afirmar

que todas las soluciones medioambientales y anticontaminantes que pueden ser tomadas en el puerto de A Coruña van a ser ejecutadas en un plazo muy breve. Por eso desde aquí queremos enviar un mensaje de tranquilidad a los vecinos que se sientan afectados y también, por supuesto, a los trabajadores del puerto de A Coruña, que, en cualquier caso, serían siempre los primeros afectados.

— **SOBRE LA SITUACIÓN EN QUE SE ENCUENTRAN LOS VECINOS DE LA ALDEA DE AGUAFRÍA (HUELVA) A CAUSA DE LA FALTA DE MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LA CARRETERA N-435. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001668.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura en el orden del día con el número 13, sobre la situación en que se encuentran los vecinos de la aldea de Aguafría, en Huelva, a causa de la falta de medidas de seguridad en la carretera N-435, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Camacho.

La señora **CAMACHO VÁZQUEZ**: Me gustaría comenzar esta intervención haciendo referencia a dos titulares de prensa. Octubre de 2000: Un camión que transportaba mercancías peligrosas vuelca en la localidad de Aguafría. Los servicios de emergencia tuvieron que desalojar de su domicilio a los vecinos ante el peligro que corrían. Septiembre de 2002: Vuelca un camión con 25.800 kilos de fuel en la aldea de Aguafría, el vertido llega hasta un barranco del que se abastece una fuente. Accidentes de este tipo, afortunadamente, no ocurren todos los días, simplemente se dan de vez en cuando. Cuatro camiones que transportaban mercancías peligrosas han volcado en la aldea en los últimos dos años. Estos accidentes son los que recogen los medios de comunicación, porque son aparatosos: camiones volcados en la carretera, vertiendo su contenido en las inmediaciones, retenciones de vehículos, bomberos, técnicos de medio ambiente; todo esto recogido en una foto que acapara toda una primera página de periódico y que irremediamente acapara la atención del lector.

Si hacemos la media de los ciudadanos de la provincia de Huelva, nos hemos preocupado por esta situación una vez cada seis meses en los dos últimos años. Pero para los vecinos de Aguafría la realidad es otra bien distinta, ya que todas las semanas se registran accidentes de motos y de coches en la zona. De esto, como no tenemos constancia informativa, ni nos enteramos. Sin embargo, desgraciadamente, forman parte de la vida cotidiana de esta aldea. Como medida de presión a un Gobierno que parece no reconocer sus legítimos derechos, estos vecinos cortan regularmente la carretera, ya que hasta ahora de nada les han servido

sus constantes reclamaciones, sus recogidas de firmas o sus continuas entrevistas con representantes de la Administración. El corte de carreteras, pues, es el único medio que tienen para hacerse escuchar y para reivindicar soluciones urgentes a su problema, que tiene su origen en una curva cerrada a la entrada de la localidad, de una carretera, la N-435, que está demasiado cercana a las viviendas, y al hecho de que esta travesía cruce la aldea sin la más mínima señalización. El resultado, accidentes a escasos metros de las casas o coches y motos empotrados en las mismas, incluso se ha dado el caso de que algún vehículo haya llegado hasta las dependencias de las mismas casas. Dicen los vecinos que viven angustiados y la verdad es que no es para menos. Señorías, estos vecinos no pueden comprender que este problema, planteado ya en 1997 y con promesa de solucionarse desde 1999, aún no se haya solventado.

Tampoco mi grupo parlamentario puede entender esta situación, ya que, tal y como se dice en la exposición de motivos de esta proposición no de ley, el día 20 de septiembre del pasado año, es decir, hace ya catorce meses, se aprobó en esta Comisión de Infraestructuras una propuesta similar, presentada también por el Grupo Parlamentario Socialista, instando al Gobierno a que agilizará las soluciones adoptadas para garantizar la seguridad de los vecinos de Aguafría. Ese día, el señor Marquínez, presidente de esta Comisión de Infraestructuras y diputado por la provincia de Huelva, manifestó que existía ya en esa fecha un proyecto de seguridad vial para la aldea, con la colocación de semáforos y bandas sonoras para regular el tráfico, por un importe de 162.000 euros. Espero que esta vez el portavoz del Grupo Popular no me diga, como en aquella ocasión, que le dedique mi tiempo a otras cosas y no a aquellas que ya se están realizando; porque, si así fuera, esta nueva proposición no de ley no habría llegado hasta aquí, porque ya el problema estaría resuelto. Señor Marquínez, yo le creo a usted cuando dice que existe un proyecto de señalización de pasos de peatones, también le creo cuando dice que existe un proyecto de seguridad vial, incluso podría admitir que existe una consignación económica, aunque yo no tenga la prueba de ello. Pero entonces usted tendría que aceptarme a mí que lo que no existe realmente es voluntad política, porque en el caso de que esta hubiera existido hoy los vecinos de la aldea de Aguafría vivirían más tranquilos y seguros. Estoy convencida de lo que digo en estos momentos, porque si fuera de otra manera hoy sería usted quien intervendría en el debate de esta proposición no de ley.

No es serio a estas alturas manifestar, como hacen ustedes, que este problema es prioritario y plantear luego problemas burocráticos o decir que los procedimientos administrativos son siempre lentos, como excusa; porque lo que acaba pensando la gente, y más concretamente los ciudadanos o los habitantes de

Aguafría, es que al Gobierno del Partido Popular le importa un comino la situación por la que ellos atraviesan. Si de verdad les preocupa, pongan los medios, porque son ustedes los que tienen la competencia para hacerlo, y dejen de marear a la gente con pretendidos problemas burocráticos. Porque, señorías, no estamos hablando de grandes obras, sino de un plan de seguridad vial para Aguafría, con la colocación de semáforos y bandas sonoras que regulen el tráfico. Si de una gran obra se tratara, ya habrían ido ustedes a hacerse la foto y a sacar la noticia. Pero claro, como se trata de una obra pequeña y queda el problema tan lejos, al parecer para ustedes carece de importancia.

Si para esto tardan ustedes tanto tiempo, no quiero ni pensar, como decía el alcalde de Almonaster, cuánto necesitarían si les hubieran pedido que se construyera una circunvalación. Estoy segura de que hoy hablarán de nuevos plazos, pero, señorías, a estas alturas los vecinos de la aldea no requieren palabras sino actuaciones inmediatas que les permitan vivir su día a día con completa seguridad y con completa normalidad. Su problema, que es en definitiva el de todos, tiene solución. Ustedes tienen los medios, pónganlos en marcha.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Germán López Iglesias, en nombre del Grupo Popular.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS**: Señoría, sin dejar de reconocer su razonamiento, aunque nos hace ciertas descalificaciones por la situación actual de la vía de referencia, concretamente la N-435 a su paso por la aldea de Aguafría, también hay que reconocer que el Gobierno de la nación ha hecho, hace y hará todo lo que esté a su alcance para llevar a cabo de la mejor manera posible todos los proyectos tendentes a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. Concretamente este de seguridad vial es uno de ellos, que por pequeño que sea no deja de ser importante, no sólo para los vecinos de Aguafría, sino también para S.S., que así lo propone, para el Partido Popular y sobre todo para el Gobierno de la nación.

Dicho esto, esta proposición que hoy ustedes nos traen aquí parece que está fuera de lugar, ya que, como sabe S.S., ustedes hicieron esta misma propuesta y se aprobó por unanimidad. No parece de recibo que cuando haya retraso en la ejecución de proyectos más o menos significativos tengamos que reeditar y volver a traer aquí todas estas consideraciones para sacar algún anuncio en prensa diciendo que nos ocupamos mucho de los pueblos. Esto está aprobado y así está considerado. Es más, como S.S. sabe, no solamente es que esté aprobado, sino que existe un proyecto, cuya clave es la 33H 31.50, que aborda la situación vial o la seguridad vial de la travesía de Aguafría, que se encuentra redactado, con un presupuesto de 167.000 euros, aproximadamente 28 millones de pesetas, y la inclusión en la programación se hará con arreglo a los dispositivos pre-

supuestarios que se tengan. No obstante, y con independencia de lo anterior, se está procediendo en estos momentos a la mejora del pavimento de esta zona.

Dicho esto, señora diputada, yo le pediría que retirara la proposición que nos trae aquí, ya que sin entrar en el retraso de la obra, que efectivamente existe, y en las buenas intenciones que yo creo que usted trae, nos veríamos obligados a decirle que no, ya que, como usted bien sabe, esta proposición está aprobada en los mismos términos que nos solicita su señoría. Así que, para finalizar, yo le pediría a la diputada que presenta esta proposición la retirada de la misma, ya que se está tramitando dicho proyecto, que usted verá publicado muy pronto, no sé si el trimestre que viene, en el «Boletín Oficial del Estado».

También le diría que, igual que se interesa por todas estas reivindicaciones de obras y de proyectos de su provincia, también se interesara por otra serie de carreteras, como las provinciales, a nivel de la Diputación Provincial de Huelva y de la de Badajoz, provincia a la que pertenezco, para que todas las conexiones entre Badajoz y Huelva fueran mucho más fluidas.

Yo desearía, en nombre del partido al que represento, no decirle que no. Lo más coherente sería retirar esta proposición no de ley, ya que está en tramitación ahora mismo. Como le decía, en cuestión de días o de meses, dentro de este año casi con seguridad, podrá usted ver en el «Boletín Oficial del Estado» la licitación de esta obra. Como usted bien sabe, no solamente se trata de hacerse fotografías, y creo que el Partido Popular ha dado confianza de sobra a los ciudadanos para saber que lo que propone y lo que promete lo cumple. Por lo tanto, yo creo, señora Camacho, que sería bueno para todos que retirara la proposición no de ley y que se hiciera la obra cuanto antes, porque creo que es justo que esa obra se haga enseguida. **(El señor Edo Gil pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No tiene turno de palabra, señor Edo. Como ha hecho una alusión religiosa, no sé a qué se estaba refiriendo. La señora Camacho ha hecho una alusión al presidente que, como es presidente, no se va a dar la palabra para contestarle, entendiendo que ha sido suficiente lo que ha dicho el portavoz del Partido Popular. Es un tema resuelto y por tanto no merece mayor comentario.

— **PARA RETOMAR EL PROYECTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA CARTAGENA (MURCIA)-VERA (ALMERÍA), (N-332), DESECHANDO EL PEAJE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001670.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 14, para retomar el proyecto de construcción de la autovía Cartagena (Murcia)-Vera

(Almería) (N-332), desechando el peaje, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Su portavoz tiene la palabra.

La señora **JUANEDA ZARAGOZA**: Las infraestructuras de transporte y comunicaciones son un importante eje de vertebración territorial, social y económica y un instrumento de solidaridad con las zonas que siguen padeciendo déficit de infraestructuras y desequilibrios territoriales, como ocurre en la región de Murcia y en parte de la zona oriental de Andalucía. El Gobierno ha de hacer en estas zonas un esfuerzo de inversión, destinado a corregir las diferencias existentes con otras zonas del territorio más y mejor equipadas. Pues bien, el Gobierno ha optado, para la construcción de un eje vertebrador entre Cartagena y Vera, por una autopista de peaje mediante el sistema de concesión, haciendo recaer el esfuerzo económico de la construcción y su mantenimiento sobre las espaldas de los usuarios de la autopista, muy especialmente de los residentes en la zona de su trazado, liberando a los Presupuestos Generales del Estado del compromiso de solidaridad que permite corregir las desigualdades territoriales, sociales y económicas en zonas que están todavía lejos de converger con regiones más desarrolladas.

La carretera N-332 lleva mucho tiempo en mal estado, es cierto. Y es cierto también que el Partido Popular cuando llegó al Gobierno de la región empezó a hacer gestiones para su arreglo, no lo vamos a negar. El presidente de la Comunidad Autónoma de Murcia, en comparecencia en la Cámara legislativa regional del día 3 de marzo de 1999 dijo textualmente: la autovía Cartagena-Vera es una obra prioritaria para el Gobierno del Partido Popular y de gran interés, y el peaje se contemplará sólo como el último de los recursos. Veintiún días más tarde, el 24 de marzo del mismo año, preguntado el Partido Popular sobre posible aplicación de peaje a los usuarios de la futura autovía N-332, el entonces portavoz del Partido Popular, señor Alburquerque Ros, contestó, también textualmente, que es irrenunciable para este Gobierno la contratación de la autovía en sus cuatro carriles, porque —decía él— así lo demanda la situación y los servicios que pueden prestarse y se prestarán en la autovía.

Señorías, hasta aquí estamos de acuerdo con aquellas afirmaciones del Partido Popular, porque esa autovía, que en su mayor parte transcurría sobre el trazado de la N-332 entre Cartagena y Vera, venía contemplada en el plan especial para el desarrollo de Cartagena del año 1993, en el propio programa electoral del Partido Popular, en el plan de reactivación económica de la región de Murcia, en el plan estratégico para el desarrollo de la región de Murcia y en el propio discurso de investidura del presidente murciano, señor Valcárcel. Programas, planes y discursos que al final se han quedado en nada, sólo en incumplimientos flagrantes. ¿Y

por qué? Pues porque un buen día, el 21 de julio de 1999, un mes después de ganar de nuevo las elecciones, el presidente de la Comunidad de Murcia es llamado a Madrid y firmó, en el Ministerio de Fomento, un documento de claudicación. El Partido Popular lo llama de acuerdo. Por ese documento, la mejora de las comunicaciones por la costa entre Almería y la región de Murcia se convierte en un negocio privado que contempla un trazado distinto, y esa autovía prometida y planificada se convierte en autopista de peaje, autopista que margina de forma clara y tajante a las comarcas del campo de Cartagena y del Guadalentín, autopista que condena a muchas diputaciones de Cartagena a ir despoblándose, cerrando comercios y viviendas, e incluso colegios, porque los habitantes se verán obligados a marcharse por no tener accesos en tramos de quince o veinte kilómetros, cuando con una autovía sobre la nacional, que ya existe, tendrían salida casi todos. Autopista, en fin, que ha tenido la rara virtud, señorías, de unir en su contra a colectivos tan dispares como grupos ecologistas, asociaciones de vecinos, federaciones de asociaciones de vecinos, asociaciones de agricultores, partidos políticos, grupos culturales y personas de muy distinta ideología, muchos de ellos votantes del Partido Popular que se sienten engañados y que se han unido en una plataforma pidiendo sus derechos. Señorías, a esa autopista en proyecto se la llama ya autopista de pillaje y muchos carteles como este que les estoy enseñando se van a ver por todo el sureste como contestación a la propuesta del Partido Popular de esa autopista de peaje, que atenta contra los principios de solidaridad y de igualdad de todos los ciudadanos y que profundiza aún más en la política discriminatoria que el señor Aznar encabeza.

Señorías, el proyecto de autopista Cartagena-Vera se ha convertido en el más contestado de cuantos se han hecho en la región de Murcia, con más de 7.000 alegaciones al estudio informativo, que discrepan en el trazado propuesto y en el pago de peaje. La propuesta del Partido Popular en Murcia fue muy clara y me vuelvo a remitir al «Diario de Sesiones» de la Asamblea regional número 215, de marzo de 1999. Allí el señor Alburquerque Ros decía que la autovía se va a hacer, que en el peor de los casos tendrá peaje al usuario, pero para que los usuarios paguen peaje, decía él, tienen que fallar la financiación europea, la financiación central, la financiación regional, el método alemán, el peaje en sombra, transcribo textualmente un «Diario de Sesiones».

¿Qué ha fallado? Pues sólo una cosa, la voluntad política de hacerlo, la incapacidad de gestionar acuerdos y presupuestos. En mi grupo parlamentario, en el Grupo Socialista, tenemos múltiples e indiscutibles razones que nos obligan a oponernos política y moralmente a esa discriminación histórica que van a sufrir de por vida casi 300.000 personas que forman el corredor Cartagena-Vera. Razones medioambientales: agresión

contra el medio natural. Razones sociales: marginación de multitud de pueblos y diputaciones comprendidos entre Cartagena, Mazarrón y Águilas, y en el trayecto hasta Vera. Razones económicas: ataque contra los bolsillos y los intereses de miles de ciudadanos y de cientos de pequeños agricultores que se van a ver desposeídos del único medio de vida que tienen, que es la agricultura, porque ese trazado destruye cientos de pequeñas explotaciones agrícolas y la partida presupuestaria para expropiación es absolutamente ridícula.

Esa autopista que se pretende hacer, señor presidente, y voy terminando, no favorece los intereses ni la realidad socioeconómica y ambiental de la zona, y en el aspecto agrícola acaba con hectáreas de cultivo. En el aspecto turístico, va a ser un efecto barrera para la comarca de Cartagena, puesto que el turismo tomará la opción Almería-Murcia-Alicante, con autovías libres, en lugar de Almería-Cartagena-Alicante, donde se pagará peaje para entrar o salir de esta ciudad, tanto al sur como al norte.

Señores diputados, termino ya. El Gobierno del señor Aznar asumió en su momento el cumplimiento y el esfuerzo inversor que requerían Cartagena y su comarca, mediante la fusión explícita y formal del plan de reactivación de la región de Murcia, del plan especial de Cartagena y del plan estratégico presentado por su propio Gobierno, comprometiéndose a acondicionar la antigua carretera N-332. Queremos que se cumpla la promesa, está en la mano de esta Cámara enmendar lo que sería un error histórico: discriminar a las provincias. Por tanto, todos estamos de acuerdo en la necesidad de una gran carretera. Vuelvan al plan original de autovía libre de peaje para el usuario, respetando la N-332 hasta donde sea posible, acercando la utilización a todos los ciudadanos sin tener que echar mano de sus bolsillos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, yo rogaría a los señores diputados que traen sus intervenciones escritas con una gran brillantez, como la señora Juaneda, que las repasen para controlar su tiempo, porque es muy difícil que puedan reducirlo cuando traen su intervención escrita. Si se hace un pequeño ensayo general antes de llegar aquí, entonces se contrae el tiempo y sería mucho mejor para todos. Es una recomendación que me permito hacer sin ánimo de crítica, porque la intervención ha sido brillante, señora Juaneda, y además la he visto a usted esforzarse en llevarla adelante. Para que no tenga usted riesgo de un infarto, la próxima vez controle el tiempo de su intervención. Disculpeme por la recomendación.

El señor Ayala tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Agradezco la intervención de mi compañera de circunscripción, la señora Juaneda. Si bien es cierto que ha leído el contenido y la fundamentación de su proposición no de ley, no es

menos cierto que le ha dado una carga exagerada, que creo que hace que pierda la primera virtud del político, que debe ser la mesura, porque en temas tan delicados y temas tan trascendentes para la vertebración de un territorio, como es la construcción o no de una autopista, sea o no sea de peaje, cualquier exageración es mala.

La señora Juaneda hoy ha hecho aquí un ejercicio de exageración, un ejercicio excesivamente catastrofista. Yo, pidiéndole disculpas por adelantado, creo que ha sido bastante insensata y ha caído en terribles contradicciones y en ignorancias que ella no debería tener. Haber empleado aquí términos como que la autopista margina, como que supone un atentado a la solidaridad; utilizar en sede parlamentaria frases empleadas por personas que estarán legitimadas porque se consideran perjudicados por la expropiación de sus terrenos, como la autopista del pillaje, etcétera, me parece muy poco serio. Me parece tan poco serio como no conocer la realidad de esta autopista, tan poco serio como decir que el presidente Valcárcel hizo una claudicación en lugar de un acuerdo o decir que se trata de incumplimientos flagrantes de las posturas que el Partido Popular ha estado sosteniendo en la región de Murcia desde que se ganaron las elecciones en 1995, teniendo que rehacer los entuertos que nos dejó la desastrosa y sí que catastrófica anterior administración socialista. Buena prueba de que el incumplimiento del Partido Popular y de sus programas no es el que aquí nos ha querido poner hoy la señora Juaneda como ejemplo, es la recientísima macroencuesta del CIS, que ayer todavía le daba al Partido Popular muchísima más distancia con respecto al Partido Socialista que la que nunca hemos tenido. No hay incumplimientos flagrantes ni ninguna claudicación, sino todo lo contrario, en la región de Murcia.

Señora Juaneda, le voy a recordar la historia. La carretera N-332, a su paso por la Comunidad Autónoma de Murcia, es el único trozo de carretera que pertenece a una comunidad autónoma por claudicación del Gobierno socialista, que se la tragó en las transferencias de infraestructuras de la Comunidad Autónoma de Murcia. Es decir, no estaríamos aquí viendo cómo se tiene que hacer esta obra y cómo se tiene que financiar, si la carretera N-332, como el resto de su recorrido, desde Rosas hasta Cádiz, fuera propiedad del Estado, como pasa en el resto de las comunidades autónomas, excepto en Murcia, por la claudicación del Partido Socialista. La historia hay que conocerla en su integridad. Por lo tanto, cualquier obra que se hiciera en la carretera N-332 tendría que ser a costa de los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Murcia, no del Estado. Por ello el contenido de la proposición no de ley que hoy discutimos es imposible. Usted no debe ignorar esas cosas. Hay que venir aquí sin ignorar cuáles son las competencias de cada uno. Por lo tanto, la N-332 a su paso por Murcia es competencia de la comunidad autónoma; no venga usted aquí a pedir que

sea una obra a realizar con los presupuestos del Ministerio de Fomento.

Dicho esto, quiero significarle que no es verdad que tras los análisis de todas las alegaciones que se han formulado tras el estudio informativo, haya cientos de miles de afectados que se van a ver perjudicados en sus propiedades, en sus negocios, etcétera. Una autopista vertebrada, una autopista supone siempre una mejora para todo el territorio al que afecta. No se puede venir aquí a defender simplemente los derechos de unos afectados, ignorando cuáles son los hechos. Se va a hacer la autopista de peaje entre Cartagena y Vera porque entra dentro de los planes del Ministerio de Fomento, que son complementarios a las otras autovías existentes. Venir a decir aquí que no se va a utilizar esta autopista porque se va a utilizar la de Cartagena-Murcia-Vera, como usted ha dicho, es ignorar que se está produciendo el uso de la autopista de peaje Cartagena-Alicante con total eficacia y también existe la conexión Cartagena-Murcia-Alicante. Si usted fuera lógica en su razonamiento tendría que haber visto que el mismo argumento le servía para una cosa como para la otra. Evidentemente, cuantas más autopistas haya, mejor vertebración habrá de un territorio. Me parece que está usted aquí planteando las mismas posturas que aquellos cartageneros que no querían autovía con Murcia porque entonces los cartageneros se iban a ir a comprar a otro territorio.

Cualquier autovía vertebrada y esta autopista de peaje supone además la puesta en práctica de una política, generalmente aceptada, del Partido Popular para facilitar la accesibilidad del área costera entre Murcia y Almería, comunicando internamente y dando continuidad al eje de peaje de mayor rentabilidad turística y económica para España, el eje del Mediterráneo. Es una autopista de peaje, y ya me dirá usted si ahí no se encuentra el mejor turismo y el más rentable para España. Por tanto, venir aquí a decir que esto es malo para la zona que afecta, es simplemente mentir. Además, esta autopista de peaje supone una conexión libre de peaje para todos los entornos del área de Cartagena y todos los entornos de las áreas de las grandes conurbaciones, que va a permitir la conexión con el resto de autovías. Manejar expresiones como que va a perjudicar este tráfico las infraestructuras básicas sanitarias, etcétera, es también desconocer la realidad.

No se preocupe, señora Juaneda, porque el Partido Popular es el primer interesado en que esta infraestructura funcione adecuadamente para vertebrar el territorio, porque se está preocupando de que los afectados sean los mínimos. Sólo quedan doce, su información es anticuada, y además yo mismo, como diputado por aquella circunscripción, estaré pendiente, atento y dispuesto a intervenir y solucionar cualquier dificultad que surja. Pero reconozca usted que el Partido Popular está vertebrando la región de Murcia, reconozca usted que se han hecho cinco veces más tramos de autovía y

autopista que cuando se gobernó anteriormente y que sus críticas son absolutamente caprichosas.

Nada más.

- **SOBRE MEDIDAS PARA MEJORAR EL IMPACTO ACÚSTICO PRODUCIDO POR EL TRÁFICO AÉREO DEL AEROPUERTO DE SABADELL (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001702.)**
- **PARA REDUCIR EL RUIDO Y AUMENTAR LA SEGURIDAD EN EL AEROPUERTO DE SABADELL (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001704.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de las proposiciones que figuran en el orden del día con los números 15 y 16, sobre medidas para mejorar el impacto acústico producido por el tráfico aéreo en el aeropuerto de Sabadell y para reducir el ruido y aumentar la seguridad en el aeropuerto de Sabadell. De la primera es autor el Grupo Parlamentario Socialista, de la segunda el Grupo Parlamentario Catalán.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Marcet, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **MARCET I MORERA**: Efectivamente, se trata de dos proposiciones no de ley con el mismo objetivo, con la misma orientación, con la misma pretensión: abordar los problemas que tiene pendiente un aeropuerto, el aeropuerto de Sabadell, que, como es conocido, está enclavado en una zona donde habitan más de 240.000 personas. Este aeropuerto está rodeado por urbes de importancia, como Sabadell, Barberà del Vallès o Sant Quirze del Vallès, de gran densidad de población, y recoge un tráfico aéreo importante. El aeropuerto de Sabadell es el segundo de España, después de Cuatro Vientos, dedicado a la aviación general y van creciendo muy rápidamente sus planes de vuelo año a año. Fíjense que en el año 2000 se llegó a más de 55.000 operaciones aéreas y, si bien se preveía por el Ministerio de Fomento que se llegaría a las 64.000 hacia el 2015, en el año 2001 casi se llegó a las 63.000 operaciones o planes de vuelo, lo que significa un incremento notable, que se superará año a año, y se superará sin duda la previsión que se hacía.

Hay que decir que la mayoría de operaciones de vuelo que se realizan en este aeropuerto corresponden a aviones monomotores (casi el 80 por ciento), seguido de bimotores (casi un 19 por ciento) y los turbohélices y reactores suman un escaso 1,5 por ciento. Esto quiere decir que los aviones que más utilizan este aeropuerto realizan un ruido especial, que es lo que intentamos evitar con esta propuesta. El ruido y la seguridad son dos elementos que han sido estudiados en muchas oca-

siones para ver de qué forma pueden mejorarse las ciudades que circundan el aeropuerto.

Se me dirá, y es cierto, que hay un plan director de julio de 2001, que, impulsado por el Ministerio de Fomento, fue acordado en sus grandes líneas con los ayuntamientos circundantes, con el Ayuntamiento de Sabadell básicamente, aunque también con los otros ayuntamientos que de una forma u otra sufren las servidumbres de tener el aeropuerto en el entorno de su término municipal. Es verdad que este plan director se aprobó por acuerdo mayoritario y que contempla un conjunto de medidas y de mejoras muy importantes en las instalaciones aeroportuarias, pero quizá no se llegó a concretar o no se llegó a apurar al máximo aquellos elementos que pueden mejorar la seguridad y el impacto acústico de los vuelos que soporta el aeropuerto. De ahí la razón de ser de esta proposición no de ley, que intenta establecer algunos criterios que, a nuestro entender, podrían mejorar estos elementos que inciden en la seguridad y en el impacto acústico. Es verdad que en la tramitación del plan director se introdujeron algunas mejoras, pero algunos ayuntamientos, los afectados en mayor medida por dichos problemas, sobre todo por los problemas de seguridad y de impacto acústico, continúan teniendo un contencioso con este plan e incluso han llegado a pedir al Ministerio de Fomento el cierre o el traslado del aeropuerto, cosa que nuestro grupo no desea que se realice. Por eso, ayuntamientos de la zona y el consejo comarcal del Vallés impulsaron un estudio sobre impacto acústico y seguridad, y algunos de los elementos que contenía este estudio se han trasladado a la proposición no de ley. Se trataría de que algunos de estos aspectos, si no los seis que se relacionan en nuestra propuesta o los cinco que se relacionan en la propuesta de *Convergència i Unió*, pudieran ser aprobados por esta Comisión. Simplemente se trata de priorizar, de poner por delante, algunos de los elementos que ya están previstos en el plan director y de poner en práctica algunos elementos que nuestra normativa sobre impacto acústico que se vienen reflejando en distintas leyes.

Por tanto, no se trata tanto de cambiar elementos sustanciales de este plan, como de poner en marcha de manera prioritaria algunos elementos que puedan beneficiar a las poblaciones que circundan el aeropuerto y que sufren de manera cotidiana, cada vez más, las molestias y la inseguridad. Esto va por épocas, hay momentos en que hay más sensibilidad por los elementos de seguridad y momentos en que hay una sensibilidad mayor por los elementos de impacto acústico. Depende de las épocas, de cuándo se produce un accidente o de que se produzcan vuelos continuos a horas que molestan a los ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marcet, ha terminado su tiempo.

El señor **MARCET I MORERA**: Terminó, señor presidente, reiterando mi deseo de que estos elementos

que figuran en la proposición no de ley puedan ser, algunos de ellos al menos, aceptados por la mayoría de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán, tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intentaré no reiterar las palabras que ya ha expresado el señor Marçet. Voy a hacer un comentario general a nuestra proposición no de ley y a la vez es a la suya.

El aeropuerto de Sabadell es el que es, tiene un gran volumen, aunque es pequeño, lo utilizan muchas aeronaves de la aviación general, aeronaves que realizan trabajos en el propio aeropuerto, etcétera. En las poblaciones colindantes, principalmente en Sabadell, Barberà del Vallès, Sant Quirze del Vallès y Badia del Vallès, existe un cierto temor que les tiene verdaderamente inquietos, debido básicamente a dos conceptos, el ruido y la seguridad.

Se ha dicho ya que existe un plan director del aeropuerto desde el año 2000 y que se aprobaron diversos planes directores de aeropuertos españoles. Hay un buen plan director de este aeropuerto, yo lo tengo en disquete, lo he consultado y veo que es un buen plan director, pero le falta el impulso para realizar lo que en él se dice. De ahí las dos proposiciones no de ley que ahora discutimos conjuntamente, que tienen prácticamente el mismo contenido, porque los dos grupos hemos recibido a las personas que tienen más inquietud: unos las han recibido a través de un diputado de la propia zona y otros indirectamente. Al observar los elementos que se recogen en el estudio que se ha realizado, encontrarán que de los seis puntos de la anterior proposición no de ley y de los cinco de la nuestra, cuatro empiezan por el mismo concepto: priorizar, aprobar, realizar y estudiar, elementos que son verdaderamente de primera necesidad. Por lo tanto, nosotros creemos que será lamentable, verdaderamente lamentable, que el grupo mayoritario aproveche el hecho de ser mayoritario para dar el voto negativo, como parece que va a suceder. Creemos que debería estudiar la posibilidad, si tiene tiempo, de desglosar de algunos puntos, quizá los más genéricos, porque será mal visto por todos nosotros y por la gente que sufre la temática del aeropuerto de Sabadell el hecho de que ninguna de las peticiones que aquí planteamos pueda agilizarse.

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

La señora **MONTSENY MASIP**: Con la venia, señor presidente, voy a intentar, en la medida de lo posible, ser breve, porque estas dos proposiciones no de ley tienen un matiz verdaderamente importante. No voy a reiterar los datos que se han dado por los dos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Socialista y

del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, puesto que básicamente estamos de acuerdo. Quiero añadir que no se trata de decir no a las proposiciones no de ley. A los ponentes les quiero agradecer el tono; compartimos esa sensibilidad por mejorar el aeropuerto de Sabadell y fruto de esto, precisamente en fechas muy recientes, se aprobó ese plan director de Sabadell por la orden ministerial de 16 de julio del año 2001, porque la sensibilidad del Gobierno y también del grupo parlamentario que le da soporte era mejorar la calidad de los vuelos, el impacto acústico y todas las normas de circulación de aeronaves en ese aeropuerto de Sabadell. Decir hoy que no se prioriza, cuando en el plan director ya se han previsto —y las puntualizaré— actuaciones para mejorar el impacto acústico y la mejora del tráfico aéreo sería reconocer que no lo hemos hecho. Y esa es la única razón por la que, señor presidente, mi grupo parlamentario no va a poder dar soporte a las iniciativas presentadas, pero vuelvo a repetir que la sensibilidad coincide y que agradezco el tono de los portavoces.

Debo decir que en el aeropuerto de Sabadell, que efectivamente es el segundo en importancia de tráfico aéreo de España, se han previsto ya una serie de actuaciones para el año 2003. El plan es del año 2001, estamos en noviembre del año 2002 y para el año que viene ya está prevista y presupuestada la cantidad para la compra de terrenos que hagan posible mejorar el aeropuerto de Sabadell. Se ha destinado una cantidad nada desdeñable, nada más y nada menos que 724.000 euros, para la adquisición de terrenos. Es cierto que en los años setenta quizá no se supo prever la importancia de densidad de tráfico de este aeropuerto, donde hay diferenciada una zona de helipuerto y la zona de aterrizaje de bimotores y monomotores. Pero también es verdad que con la compra de esos terrenos se va a ampliar la pista de aterrizaje, que hará posible que se pueda despegar sesenta metros antes del final de la pista, lo que para aviones pequeños ya es importante, y que con ello se piensa que se mejorará. Se ha previsto además la compra de 300 grandes árboles, que harán una barrera vegetal, para reducir ese impacto acústico. Es cierto que, como los aviones son de un peso inferior a 5.700 kilogramos, no hay una normativa aplicable para poder medir los grados de decibelios del ruido que pueden provocar dichos monomotores o bimotores.

España cumplirá las normas de la Unión Europea, a ellas se va a ceñir en un futuro. Y sí que tengo que decir, porque voy a globalizar los puntos que proponen ambas proposiciones no de ley, que hay ya monomotores y bimotores de naves extranjeras que aterrizan y despegan en el aeropuerto de Sabadell que ya gozan de silenciadores en los motores. Aplicar silenciadores externos a aviones que no lo tenían previsto anteriormente podría poner en peligro la seguridad del tráfico, puesto que un silenciador externo podría dañar en un momento de aterrizaje o de despegue hasta el ala de un

avión. Y eso ha sido tenido en cuenta por el Ministerio de Transportes en ese plan director en el que se ha hecho un estudio a fondo.

Entendemos, por tanto, señorías, que se han llevado a cabo muchas mejoras, muchas previsiones ya priorizadas para mejorar este aeropuerto y en todo caso esta portavoz del Grupo Parlamentario Popular se compromete a seguir hablando con el Ministerio de Fomento para, en la medida de lo posible, priorizar quince días antes los planes ya previstos para mejorar ese aeropuerto, planes que vuelvo a repetir que ya se han previsto para el ejercicio siguiente, las partidas ya están presupuestadas y el plan director ya lo tiene previsto.

— **SOBRE MEDIDAS COMPENSATORIAS ZEPA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000641.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, entramos en el debate de la última proposición del orden del día, rogándole a los portavoces que avisen a los diputados que se va a producir a continuación, inmediatamente, la votación.

La proposición es sobre medidas compensatorias ZEPA, es autor el Grupo Parlamentario Socialista, y tiene la palabra el señor Fernández Chacón para su defensa.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Después del tono de algunas intervenciones que yo he oído esta mañana aquí y en la Comisión de Medio Ambiente, donde también he intervenido, voy a empezar pidiendo perdón por presentar esta proposición no de ley, porque, en vista del tono con el que se contesta a los interpelantes del Grupo Socialista, parece ser que hay que pedir perdón antes de traer una proposición no de ley, al seno del Congreso de los Diputados. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Chacón, yo también le pido perdón. Señorías, por favor, guarden silencio. El señor Fernández Chacón está pidiendo perdón y no le ha entendido nadie. Yo le pido perdón a usted porque no se le haya entendido y tiene otra vez el uso de la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Muchas gracias, señor presidente, muy amable.

El Grupo Parlamentario Socialista trae hoy a debate y votación a la Comisión de Infraestructuras una proposición no de ley que trata simple y llanamente del cumplimiento de la ley vigente. Y queremos aclarar que no estamos solicitando una medida graciable que dependa del Gobierno de turno correspondiente. Se trata, señorías, de cumplir con el ordenamiento jurídico que todos los españoles nos damos a través de estas Cámaras, el ordenamiento legislativo de las Cámaras y también del Gobierno.

La Directiva comunitaria 92/43 de la Comisión Europea, conocida también como *Directiva Hábitat*, establece una serie de medidas de compensación cuando se actúa mediante una obra civil dentro de un parque natural que además tenga la catalogación como zona ZEPA, o sea zona especial para la protección de aves. El ordenamiento jurídico español lo recoge concretamente a través del Real Decreto 1.977/1995, que traspone esta directiva a nuestro ordenamiento jurídico, recociendo lo mismo, que cuando la Administración realice obras dentro de un parque natural y dentro del parque natural exista una zona considerada ZEPA, está obligada a elaborar un proyecto que recoja las medidas compensatorias y aplicarlas con el objeto de mantener el equilibrio medioambiental de la zona sobre la que se actúa. Hay que decir que años atrás el Ministerio de Fomento hizo, realizó y culminó unas obras dentro del parque natural y dentro de zona ZEPA en el término municipal de San Fernando, en Cádiz. Estas obras consistieron en el desdoble del puente Suazo, en algunas medidas de reordenación de tráfico en el nuevo puente y sobre el polígono de Tres Caminos. Hasta la fecha el Ministerio de Fomento no ha cumplido con sus obligaciones legales para haber dejado fuera de lugar estas actuaciones compensatorias en la zona ZEPA y además no se conoce hasta la fecha proyecto alguno para compensar al territorio afectado. Ítem más hay que decir que el Senado aprobó en 1998 una moción que presentó mi grupo, con los votos favorables del Grupo Popular, conminando al Gobierno, instando al Gobierno a que realizara estas medidas compensatorias dentro del parque natural y en el término municipal de San Fernando. Curiosamente, el Gobierno se burló de esta moción, puesto que ni con el apoyo de su propio grupo parlamentario hasta la fecha ha realizado medida compensatoria alguna sobre el parque natural de la bahía de Cádiz en la zona ZEPA. Y hay una resolución de la Secretaría de Medio Ambiente, de 22 de diciembre de 2000, que cuando se refiere a la realización de la declaración de impacto ambiental sobre el estudio informativo del proyecto de la línea Sevilla-Cádiz, de la duplicación de la línea férrea, en su apartado 10, sobre las medidas compensatorias, dice lo siguiente: Al plantearse una obra dentro de los límites del parque natural de la bahía de Cádiz, declarado zona especial de protección para las aves, que no tiene relación directa con la gestión de este espacio y ni es precisa para el mismo, y de acuerdo con la Directiva comunitaria 92/43 de la Comisión Europea, traspuesta al ordenamiento jurídico español por Real Decreto 1997/1995, será precisa la adopción de medidas compensatorias para garantizar la coherencia global de la red Natura 2000. Y dice además: Entre las medidas compensatorias, habrá que hacer una restauración medioambiental de un superficie de salinas y de hábitat en general en una superficie al menos igual a la mayor que la afectada por las nuevas obras sobre el terreno del parque natural y ZEPA. Dice también que habrá que construir sendas peatonales y pasarelas,

que habrá que facilitar fomentos de líneas de investigación científica en materia de tecnología de la conservación y aprovechamiento de los recursos naturales y que esta medida debería concretarse en la publicación de algún estudio relativo a las especies protegidas en el parque natural. Y que habría que instalar zonas de equipamiento y áreas de ocio para los ciudadanos. Pues bien, nada de nada se ha hecho.

Voy a concluir, señor presidente. El propio Gobierno establece unas medidas para unas obras, en concreto para la duplicación de la línea férrea Jerez-Cádiz, que está por ver si las va a cumplir, y sin embargo se niega a cumplir con el ordenamiento jurídico vigente, con la ley, en concreto con las obras cuya aprobación traemos. Es lamentable la desidia y dejadez del Ministerio de Fomento en este tema y esperemos que hoy, con esta proposición no de ley, aunque no tengo mucha fe en que lo vayamos a conseguir, sea la sensibilidad de SS.SS. la que apruebe y corrija este desaguisado al que el Ministerio de Fomento nos está sometiendo a nosotros y a la provincia de Cádiz, al término municipal de San Fernando, en concreto al parque natural de la bahía de Cádiz, porque hay que decir que probablemente lleguemos tarde para reparar los daños causados sobre el medio ambiente.

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

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: Atendiendo a la celebridad que nos ha pedido, voy a decir primero que es una propuesta extraña, anómala, puesto que nace de una petición que hace la Consejería de Cultura y Medio Ambiente en julio del año 1991, que propone un cambio del trazado de esta carretera. Se le acepta esa propuesta y entonces pide unas medidas compensatorias sobre la alternativa que ellos mismos habían propuesto y que si no se hubieran puesto así no hubieran dado lugar a estas medidas. También resulta difícil comprender que la restauración de las edificaciones de carácter histórico puedan contribuir a garantizar la biodiversidad mediante la conservación, de acuerdo con los fines, de la red Natura 2000. No tiene nada que ver esa protección de aves ni la protección de la red Natura con la restauración de edificios de carácter histórico. La utilización y la potestad expropiatoria que tiene la Administración del Estado no puede depender de una actuación más o menos discrecional de una administración autonómica. Y hay informes de la Abogacía del Estado que dan la razón al ministerio en la no obligatoriedad de hacer estas actuaciones. Las medidas propuestas además por la Consejería de Medio Ambiente en lo relativo a lo gestionado, la regeneración del medio natural, afectan al dominio público marítimo terrestre, que está gestionado por el Ministerio de Medio Ambiente, la Dirección General de Costas, y las relativas a la restauración de edificios históricos y su adecuación al uso público, a la Consejería de Cultura. Y hay otros organismos también implicados en este proceso.

Ante todas estas razones, el posicionamiento es contrario a la aprobación de esta proposición no de ley. Ahora bien, este diputado ha tenido conocimiento reciente de unas declaraciones que había hecho el secretario de Estado de Medio Ambiente en conversaciones con el alcalde de la ciudad de San Fernando, en la que se comprometía a estudiar las compensaciones por la variante, una vez recabada la documentación que necesitaría de los distintos ministerios afectados así como de la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía. Se dio un plazo de unos quince días para pronunciarse. Ese plazo es verdad que se ha cumplido, pero ante la imposibilidad de este diputado de contactar con el secretario de Estado para poder ratificar o decir cuándo podría ser posible este compromiso, yo haría una enmienda *in voce*, para no tener que votar no a esta propuesta, en la cual se nos concediera una prórroga de ese plazo, en el sentido incluso, se dice en la propia proposición, de los cauces de diálogo necesarios para las administraciones públicas, que me consta que se están haciendo. Yo rogaría que se atendiera esta petición que hago *in voce* y así no nos veríamos obligados a votar que no, que es algo que no queremos hacer en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, está haciéndose un debate muy interesante y si no prestan atención se lo van a perder. Ha propuesto el portavoz del Grupo Popular una enmienda en voz al señor Fernández Chacón, que debe decirnos ahora si la acepta o no. En el caso de que la acepte, deberá trasladarla a la Mesa. Señor Fernández Chacón, sólo para decir si acepta o no la enmienda tiene la palabra.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Presidente, no he oído bien. Por favor, que me la repita, porque es que no le he oído bien.

El señor **PRESIDENTE**: Sí señor, tiene usted razón, señor Fernández Chacón. Señor Sánchez, ¿es usted tan amable de repetir la enmienda en voz que formula? Por favor, señorías. Acérquese al micrófono, señor Sánchez, porque la acústica es mala.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: Al no haber tenido este diputado ocasión de contactar hoy con el secretario de Estado, porque está viajando en estos momentos, y habiendo tenido conocimiento de que existía un compromiso entre el secretario de Estado y el alcalde de la ciudad de San Fernando de que un plazo de quince días, que ya se ha cumplido, se pronunciaría sobre el tema, porque estaba recabando información a las distintas administraciones implicadas, como es el Ministerio de Medio Ambiente, el Ministerio de Educación y Cultura y la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Andalucía, para no tener que votar no a la propuesta, pues creo que en el sentir del ministerio está al menos ese estudio y ese compromiso de pronunciarse, le pedía que aceptara como enmienda *in voce* el poder prorrogar

gar un poco ese plazo que se ha dado de gestiones con las distintas administraciones. Así, repito, no tendríamos que votar no a esta propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Le pide una prórroga, señor Fernández Chacón. ¿Acepta usted la enmienda en voz del Grupo Popular? Señorías, por favor, les ruego silencio.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Yo le rogaría que concretara el plazo. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Le pide precisión en el plazo. Señorías, señorías, les ruego silencio. Tienen ustedes un magnífico pasillo fuera para hablar por teléfono y dejarán que los diputados que están debatiendo puedan entenderse. Le está pidiendo un plazo concreto. Le ruego que concrete usted el plazo, si es posible, señor Sánchez Ramos.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: Puede ser treinta días, no más.

El señor **PRESIDENTE**: Un plazo de treinta días, señor Fernández Chacón.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Si el plazo es de treinta días, acepto.

El señor **PRESIDENTE**: Treinta días y acepta. Señorías, trasladen a la Mesa la enmienda y vamos a proceder a la votación de las distintas proposiciones no de ley. **(Pausa.)**

Silencio, señorías, por favor. Vamos a proceder a las votaciones. Lo haremos en el mismo orden en el que figuraban en el orden del día.

Proposición no de ley número 1, sobre la elaboración de un plan de mejoras de la carretera N-230, del Grupo Parlamentario Socialista. Se incluyen las dos enmiendas que se habían propuesto y que pasaron a la Mesa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, votamos la proposición no de ley número 2, sobre reconsideración del plan director de ampliación del aeropuerto de San Sebastián-Hondarribia, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV).

El señor **CONTRERAS LINARES**: Señor presidente, había una enmienda del Grupo Socialista a ésta proposición y a la siguiente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, ¿quiere abrir el micrófono, por favor, y repetir lo que acaba de decir?

El señor **CONTRERAS LINARES**: Que había una enmienda del Grupo Socialista tanto a la proposición número 2 como a la que figura con el número 3.

El señor **PRESIDENTE**: No figura en la Mesa ninguna enmienda del Grupo Socialista a ninguna de las dos proposiciones, ni a la 2 ni a la 3; figura una enmienda del Grupo Popular a la 4. **(Pausa.)**

Señorías, ha quedado aclarado el tema. Presten atención, por favor, las proposiciones números 2, 3 y 4 se han debatido agrupadas y se presenta a la Mesa una transaccional firmada por el Grupo Parlamentario Vasco, Grupo Parlamentario Mixto y Grupo Parlamentario Socialista. ¿El Grupo Popular acepta esta transaccional? Señorías, ¿quiere usted decir si acepta o no la transaccional?

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: No se acepta la transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: No se acepta la transaccional. Por tanto, la enmienda se incluirá en la votación, pero ya se conoce que no es aceptada por el Grupo Parlamentario Popular.

Señorías, como la enmienda transaccional ha sido objeto de modificar el texto del resto, votaremos las tres proposiciones de una vez, salvo que algún grupo quiera que se voten por separado.

El señor **CONTRERAS LINARES**: Señor presidente, la proposición no de ley número 4 tiene una enmienda del Grupo Popular que no acepta el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Enmienda que no acepta el Grupo Socialista, ya se ha dicho. Pero lo que está diciendo la presidencia es si, al tener una enmienda transaccional las tres proposiciones, aceptan los grupos que se voten las tres unidas o quieren votación por separado. **(Pausa.)** Aceptan todos los grupos que se voten, ya que hay un texto común, todas unidas.

Señorías, votamos la número 2, la número 3 y la número 4 de forma unitaria, con la transaccional producida por los grupos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, guarden silencio, por favor. Yo no sé si se trata de que estamos en una sala en la que no es habitual que se reúna esta Comisión, pero les veo a ustedes revueltos. Por tanto, les rogaría un mínimo de prudencia en el trato de la palabra, para poder proceder a las votaciones como Dios manda.

Pasamos a la votación de la que figuraban en el orden del día con el número 5, sobre el plan director

del aeropuerto de Tenerife Sur, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 6, sobre tarifas del transporte aéreo interinsular canario, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 7, sobre el AVE en Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota con una autoenmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número 8, sobre medidas compensatorias ZEPAs, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, que ha trasladado a la Mesa una transaccional admitida por el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley número 9, sobre reconsideración de las previsiones establecidas para la modernización de la red ferroviaria de Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene una autoenmienda del Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 10, relativa al cubrimiento de las vías de ferrocarril de Miraflores, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 11, relativa a las descargas de carbón en el puerto de A Coruña y a los graves problemas que las mismas ocasionan en una amplia zona de la ciudad, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 3; en contra, 21; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 12, relativa a la ejecución del desarrollo del puerto de A Coruña, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 13, sobre la situación en que se encuentran los vecinos de la aldea de Aguafría a causa de la falta de medidas de seguridad en la carretera N-435, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 14, para retomar el proyecto de la construcción de la autovía Cartagena (Murcia)-Vera (Almería), desechando el peaje, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 15, sobre medidas para mejorar el impacto acústico producido por el tráfico aéreo del aeropuerto de Sabadell, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la última, la número 16, para reducir el ruido y aumentar la seguridad en el aeropuerto de Sabadell (Barcelona), de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

Era la una y treinta minutos de la tarde.

NOTA.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles 20 de noviembre de 2002, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

