



# BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

## SECCION CORTES GENERALES

### VII LEGISLATURA

Serie A:  
ACTIVIDADES PARLAMENTARIAS

24 de marzo de 2003

Núm. 416

### ÍNDICE

	Páginas
<b>Control de la acción del Gobierno</b>	
PROPOSICIONES NO DE LEY/MOCIONES	
<b>Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas</b>	
<b>161/002021</b> (CD) Proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, relativa a las políticas de reducción de daños ante el consumo de drogas de diseño .....	2
<b>663/000104</b> (S)	
PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL	
<b>Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas</b>	
<b>181/003364</b> (CD) Pregunta formulada por la Diputada doña Iratxe García Pérez (GS), sobre acciones que está tomando el Plan Nacional sobre Drogas para evitar las graves consecuencias que están sufriendo los jóvenes que consumen drogas de diseño .....	3
<b>683/000168</b> (S)	
<b>181/003365</b> (CD) Pregunta formulada por la Diputada doña Iratxe García Pérez (GS), sobre impulso por la Delegación del Plan Nacional sobre Drogas de políticas de reducción de daños ante el consumo de drogas de diseño .....	3
<b>683/000169</b> (S)	
<b>181/003366</b> (CD) Pregunta formulada por la Diputada doña Iratxe García Pérez (GS), sobre instrucciones dadas por el Plan Nacional sobre Drogas a los establecimientos de la industria del ocio para aplicar la propuesta de resolución de la Presidencia española en febrero de 2002 al Consejo de la Unión Europea respecto a las políticas de reducción de daños ante el uso recreativo de drogas .....	4
<b>683/000170</b> (S)	
<b>181/003369</b> (CD) Pregunta formulada por la Diputada doña Carmen Romero López (GS), sobre actuaciones previstas ante el dato de que por primera vez la cocaína supera a la heroína en las muertes relacionadas con drogas, facilitado por el Director del Instituto Nacional de Toxicología .....	4
<b>683/000171</b> (S)	
<b>Otros textos</b>	
COMISIONES MIXTAS, SUBCOMISIONES Y PONENCIAS	
<b>042/000047</b> (CD) Debate en el seno de la Comisión Mixta para la Unión Europea sobre la Propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte [COM (2002) 542]. <i>Propuestas de resolución presentadas por los Grupos Parlamentarios</i> .....	5
<b>574/000009</b> (S)	

## CONTROL DE LA ACCIÓN DEL GOBIERNO

### PROPOSICIONES NO DE LEY/MOCIONES

#### Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas

161/002021 (CD)  
663/000104 (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(161) Proposición no de Ley en Comisión

AUTOR: Grupo Parlamentario Socialista.

Proposición no de Ley relativa a las políticas de reducción de daños ante el consumo de drogas de diseño.

Acuerdo:

Entendiendo que es la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas la que insta al Gobierno a la adopción de las medidas correspondientes y considerando que solicita el debate de la iniciativa en Comisión, admitirla a trámite como Proposición no de Ley, conforme al artículo 194 del Reglamento, y disponer su conocimiento por la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas. Asimismo, dar traslado del acuerdo al Gobierno, al Senado y al Grupo proponente y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de marzo de 2003.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Luisa Fernanda Rudi Úbeda**.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar la siguiente Proposición no de Ley relativa a las políticas de reducción de daños ante el consumo de drogas de diseño, para su debate en la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de Drogas.

### Motivación

Las políticas de reducción de daños son sin duda alguna una parte muy importante en el diseño de acciones globales en materia de drogodependencias.

Es por ello que el propio Plan Nacional contra la Droga impulsa y coordina algunas de estas políticas, como puede ser el intercambio de jeringuillas o los programas de tratamiento de metadona, pero no contempla acciones dirigidas a reducir los daños ante el creciente consumo de las drogas de diseño.

La Resolución del Consejo de la UE recoge importantes medidas en este sentido que no se han desarrollado, y la Federación Europea de intervinientes en toxicomanías pone de relieve la importancia de estas políticas como modelo de intervención.

Debemos reconocer que el creciente aumento del consumo de este tipo de drogas, sobre todo en la población juvenil, está provocando serias consecuencias en la salud de los consumidores llegando en algunos casos a provocar la muerte. Esto evidencia la importancia de las políticas de reducción de daños ante el consumo de las drogas de diseño.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente

Proposición no de Ley

«El Congreso de los Diputados insta a:

- Impulsar y coordinar, con las CC.AA. y Ayuntamientos, a través del Plan Nacional contra la Droga actuaciones de reducción de daños ante el consumo de drogas de diseño.

- Implicar a la industria del ocio y entretenimiento, para la puesta en marcha de medidas de gestión y acondicionamiento de los locales para la prevención de riesgos y reducción de daños.

- Elaboración de una guía para los propietarios de locales incluyendo normas básicas de seguridad que garanticen, teléfono de urgencias, mínimos auxilios, oferta abundante de agua, zonas de relajación y descanso, etc.»

Palacio del Congreso de los Diputados, 6 de marzo de 2003.—**Iratxe García Pérez**, Diputada.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

## PREGUNTAS PARA RESPUESTA ORAL

**Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas**

**181/003364** (CD)  
**683/000168** (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión

AUTOR: García Pérez, Iratxe (GS).

Acciones que está tomando el Plan Nacional sobre Drogas para evitar las graves consecuencias que están sufriendo los jóvenes que consumen drogas de diseño.

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas. Asimismo, dar traslado al Gobierno y a la Sra. Diputada preguntante y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, comunicando este acuerdo al Senado.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de marzo de 2003.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Luisa Fernanda Rudi Úbeda**.

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas.

Diputada doña Iratxe García Pérez.

Texto:

Dirigida al Delegado del Plan Nacional contra la Droga (D. Gonzalo Robles Orozco).

¿Qué acciones está tomando el Plan Nacional sobre Drogas para evitar las graves consecuencias que están sufriendo los jóvenes que consumen drogas de diseño?

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2003.—**Iratxe García Pérez**, Diputada.

**181/003365** (CD)  
**683/000169** (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión

AUTOR: García Pérez, Iratxe (GS).

Impulso por la Delegación del Plan Nacional sobre Drogas de políticas de reducción de daños ante el consumo de drogas de diseño.

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas. Asimismo, dar traslado al Gobierno y a la Sra. Diputada preguntante y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, comunicando este acuerdo al Senado.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de marzo de 2003.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Luisa Fernanda Rudi Úbeda**.

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas.

Diputada doña Iratxe García Pérez.

Texto:

Dirigida al Delegado del Plan Nacional contra la Droga (D. Gonzalo Robles Orozco).

¿Impulsa la Delegación del Plan Nacional sobre Drogas, políticas de reducción de daños ante el consumo de drogas de diseño?

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2003.—**Iratxe García Pérez**, Diputada.

**181/003366** (CD)  
**683/000170** (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión

AUTOR: García Pérez, Iratxe (GS).

Instrucciones dadas por el Plan Nacional sobre Drogas a los establecimientos de la industria del ocio para aplicar la propuesta de resolución de la Presidencia española en febrero de 2002 al Consejo de la Unión Europea respecto a las políticas de reducción de daños ante el uso recreativo de drogas.

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas. Asimismo, dar traslado al Gobierno y a la Sra. Diputada preguntante y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, comunicando este acuerdo al Senado.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de marzo de 2003.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Luisa Fernanda Rudi Úbeda**.

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas.

Diputada doña Iratxe García Pérez.

Texto:

Dirigida al Delegado del Plan Nacional contra la Droga (D. Gonzalo Robles Orozco).

¿Qué instrucciones ha dado el Plan Nacional sobre drogas a los establecimientos de la industria del ocio para aplicar la propuesta de resolución de la Presidencia Española en febrero de 2002 al Consejo de la UE respecto a las políticas de reducción de daños ante el uso recreativo de drogas?

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de marzo de 2003.—**Iratxe García Pérez**, Diputada.

**181/003369** (CD)  
**683/000171** (S)

La Mesa del Congreso de los Diputados, en su reunión del día de hoy, ha adoptado el acuerdo que se indica respecto al asunto de referencia.

(181) Pregunta oral al Gobierno en Comisión

AUTOR: Romero López, Carmen (GS).

Actuaciones previstas ante el dato de que por primera vez la cocaína supera a la heroína en las muertes relacionadas con drogas, facilitado por el Director del Instituto Nacional de Toxicología.

Acuerdo:

Admitir a trámite, conforme a lo dispuesto en el artículo 189 del Reglamento, y encomendar su conocimiento a la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas. Asimismo, dar traslado al Gobierno y a la Sra. Diputada preguntante y publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES, comunicando este acuerdo al Senado.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena la publicación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de marzo de 2003.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Luisa Fernanda Rudi Úbeda**.

Grupo Parlamentario Socialista

Pregunta con respuesta oral en la Comisión Mixta para el Estudio del Problema de las Drogas.

Diputada doña Carmen Romero López.

Texto:

¿Qué actuaciones tiene previsto el Gobierno ante el dato de que por primera vez la cocaína supera a la heroína en las muertes relacionadas con drogas, facilitado por el Director del Instituto Nacional de Toxicología?

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de marzo de 2003.—**Carmen Romero López**, Diputada.

## OTROS TEXTOS

### COMISIONES MIXTAS, SUBCOMISIONES Y PONENCIAS

**042/000047** (CD)  
**574/000009** (S)

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES de las Propuestas de Resolución en relación con la propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte [COM (2002) 542] (núm. expte. 042/000047).

Palacio del Congreso de los Diputados, 18 de marzo de 2003.—La Presidenta del Congreso de los Diputados, **Luisa Fernanda Rudi Úbeda**.

A la Mesa de la Comisión Mixta para la Unión Europea

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 197 del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar las siguientes Propuestas de Resolución en relación al debate sobre la propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte [COM (2002) 542] (núm. expte. 042/000047) celebrado el 11 de marzo en el seno de la Comisión Mixta para la Unión Europea.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a llevar a cabo las siguientes actuaciones:

#### **Propuesta de resolución núm. 1**

Apoyo firme de España al desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte por considerarla un instrumento esencial para el verdadero desarrollo de un mercado único y de la vertebración del territorio de la UE ampliada. En particular, apoyo a una concepción de la Red que permita la plena integración de los países candidatos en el territorio europeo, mediante la incorporación de sus solicitudes de proyectos portuarios y aeroportuarios.

#### **Propuesta de resolución núm. 2**

Apoyo a que la Red Transeuropea de Transporte preste la máxima prioridad a todos aquellos proyectos que supongan la superación de las barreras naturales existentes en el territorio de la UE ampliada: Pirineos, Alpes y Báltico.

#### **Propuesta de resolución núm. 3**

Selección prioritaria de los proyectos que persiguen mejorar la interoperabilidad de las redes nacionales de transporte para facilitar su integración a nivel europeo y muy especialmente el ferrocarril de alta velocidad.

#### **Propuesta de resolución núm. 4**

Apoyo a la permeabilización global de los Pirineos por carretera mediante vías de alta capacidad:

- Costa Atlántica.
- Pamplona/Orthez.
- Zaragoza/Somport/Pau.
- Lleida/Vielha/Toulouse.
- Barcelona/Puigcerdá/Toulouse.
- Costa Mediterránea.

#### **Propuesta de resolución núm. 5**

Apoyo al paso central de los Pirineos por ferrocarril mediante túnel de base, cuya primera fase sería la recuperación del ferrocarril Zaragoza/Canfranc/Pau para el transporte de mercancías.

#### **Propuesta de resolución núm. 6**

Apoyo a los proyectos de alta velocidad ferroviaria aprobados con el número 3 de la lista de Essen: «Atlántico-Sur» (Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax) y «Mediterráneo-Sur» (Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa-Perpignan), con la ampliación de Montpellier-Nîmes propuesta por la Comisión y la línea Madrid-Lisboa solicitada como ampliación del proyecto número 3 de Essen por Portugal.

#### **Propuesta de resolución núm. 7**

Apoyo a la propuesta francesa de inclusión entre los proyectos prioritarios de la red transeuropea de transporte los tramos ferroviarios de alta velocidad Tours-

Burdeos-Dax-Hendaya y Nîmes-Montpellier-Perpignan-Figueras.

#### **Propuesta de resolución núm. 8**

Apoyo a la terminación del proyecto número 8 de Essen (Portugal-España-centro de Europa) con la ampliación propuesta por Portugal de una nueva conexión ferroviaria para el transporte de mercancías Lisboa-Setúbal-Sines-Madrid y la conexión de alta velocidad ferroviaria Vigo-Oporto.

#### **Propuesta de resolución núm. 9**

Apoyo al proyecto prioritario número 19 de la Comisión sobre la interoperabilidad de la alta velocidad ferroviaria en la Península Ibérica.

#### **Propuesta de resolución núm. 10**

Apoyo al proyecto prioritario número 15 de la Comisión «Galileo», sobre navegación global y sistema de posicionamiento por satélite

#### **Propuesta de resolución núm. 11**

Necesidad de prestar una mayor atención a las conexiones de Europa con los países mediterráneos asociados y cuenca mediterránea sur a través de la zona del estrecho de Gibraltar, contemplando una serie de corredores multimodales que confluirían en la ciudad de Algeciras.

#### **Propuesta de resolución núm. 12**

Impulso de las plataformas logísticas y de los intercambiadores modales que constituyan plataformas de intercambio para desarrollar el cabotaje marítimo mediante el uso de las autopistas europeas del mar:

- Corredor del mar del Norte/mar de Irlanda-mar Cantábrico/océano Atlántico y
- Corredor del Mediterráneo Occidental (España-Francia-Italia).

#### **Propuesta de resolución núm. 13**

Proponer la ampliación de los recursos puestos a disposición de la financiación de infraestructuras de las redes transeuropeas (línea presupuestaria TEN-T) de la Categoría III del presupuesto comunitario.

#### **Propuesta de resolución núm. 14**

Elevar el incremento del 10 al 20 por 100 de la tasa de cofinanciación de los proyectos financiables mediante la línea presupuestaria TEN.

#### **Propuesta de resolución núm. 15**

Seleccionar prioritariamente aquellos proyectos generadores de ingresos que pueden ser abordados en régimen concesional, de acuerdo con el derecho europeo, aunque resulte necesario complementar la financiación privada con financiación pública, en función de la rentabilidad económica y social de los proyectos.

#### **Propuesta de resolución núm. 16**

Reclamar que el papel de la Comisión en el seguimiento de los proyectos permita asegurar el cumplimiento efectivo de los compromisos asumidos por los Estados miembros. El incumplimiento de dichos compromisos debería poder interpretarse como un riesgo político que podría ser asegurado con el concurso de la Comisión.

#### **Propuesta de resolución núm. 17**

Impulsar la creación de una Agencia europea responsable de impulsar y realizar el seguimiento del desarrollo de los proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte, particularmente los transfronterizos.

Palacio del Congreso de los Diputados, 12 de marzo de 2003.—**Luis de Grandes Pascual**, Portavoz del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

A la Mesa de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Don Xavier Trias i Vidal de Llobatera, en su calidad de Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), de conformidad con lo establecido en el punto 1.º apartado 3 de la Resolución de las Mesas del Congreso y del Senado reunidas en su sesión conjunta el 21 de septiembre de 1995, presenta las siguientes propuestas de resolución con ocasión del debate sobre la propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte [COM (2002) 542] (núm. expte. 042/000047).

La Comisión Mixta para la Unión Europea, valora positivamente la voluntad de la Comisión Europea, del Consejo y del Parlamento de adecuar las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (RTE-T), lo que ha dado lugar a la Propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, e insta al Gobierno a:

**Propuesta de resolución núm. 18**

Examinar detalladamente el impacto que, dicha modificación pueda tener sobre la priorización de las grandes infraestructuras de transporte, previstas realizar en España.

**Propuesta de resolución núm. 19**

Defender en el seno del Consejo de Ministros de la UE que la futura regulación de la política regional comunitaria, contemple como uno de sus objetivos básicos, la potenciación de los grandes ejes comunitarios de transporte, por considerarse éstos como un elemento de cohesión territorial.

**Propuesta de resolución núm. 20**

Defender en el seno del Consejo de Ministros de la UE la potenciación de las actuaciones de permeabilización fronteriza de proximidad contenidas en los programas INTERREG.

**Propuesta de resolución núm. 21**

Defender en el seno del Consejo de Ministros de la UE que el objetivo de la cohesión económica y social implica igualmente un crecimiento multipolar y equilibrado de la UE que requerirá de una activa política de impulso de las redes transeuropeas y de los instrumentos para su financiación.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de marzo de 2003.—**Xavier Trias i Vidal de Llobatera**, Portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

A la Mesa de la Comisión Mixta para la Unión Europea

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de lo establecido en la Ley 8/1994, de 19 de mayo, y la Resolución de las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado, de 21 de septiembre de 1995, sobre desarrollo de dicha Ley, y como consecuencia del debate que tuvo lugar el pasado día 11 de marzo en el seno de la Comisión Mixta para la Unión Europea sobre la Propuesta Modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE sobre orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, presentar las siguientes propuestas de resolución.

**Propuesta de resolución núm. 22**

Red ferroviaria de Alta Velocidad Madrid-Vitoria-Dax.

El impulso necesario para esta idea se dio en 1989 con la aprobación de la construcción del AVE Madrid-Sevilla. A partir de aquí, Euskadi competirá con Cataluña en ser beneficiaria de la siguiente línea del Tren de Alta Velocidad (TAV). En un principio ambos proyectos se encontraban a la par en cuanto a su desarrollo, y tanto Madrid-Vitoria-Dax como Madrid-Zaragoza-Barcelona-Perpignan-Montpellier estaban incluidos entre los planes prioritarios de la CEE:

Efectivamente, la CEE insertó el Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax como «Eslabón Clave» dentro de sus proyectos estratégicos transnacionales a principios de la década pasada (Proyecto Prioritario de Essen, dentro del Esquema Director de Infraestructuras. Corredor número 3, «Tren hacia el Sur»), asegurando una importantísima financiación de los fondos estructurales y de cohesión.

El Gobierno francés no ha garantizado aún que llevará la UIC hasta la frontera española en Irún. Sin embargo, si lo va a hacer por el paso de Perpignan.

Desde mediados de la década de 1980, se hizo palpable la necesidad de acometer una reforma integral del transporte ferroviario en Euskadi; además de la construcción del Metro de Bilbao, era imprescindible reformar unas líneas ferroviarias vetustas que ya no daban el servicio adecuado y que dejaban a la Comunidad Autónoma del País Vasco al margen de cualquier polo logístico de progreso. Con las mismas líneas que a principios del siglo XX, y sin reformas reseñables desde hace unos sesenta años, el tren en Euskadi ya no era moderno ni eficiente:

El acceso al puerto de Bilbao se hizo impracticable desde la Meseta, ya que el único acceso es por Miranda-Orduña y por una sola vía. La velocidad por gran parte de este tramo no supera los 50 km/h.

Para llegar a Francia la línea Vitoria-Irún envejece y deja de ser competitiva ante el transporte por carretera en las nuevas autopistas (N-I reformada y la de la Montaña Navarra) que conducen a Francia. Además, su sinuoso trazado hace que los trenes con carga vayan a mitad de la velocidad habitual.

Para el transporte de mercancías por tren entre el Gran Bilbao y San Sebastián hay más de 280 km. ya que hay que remontar hasta Miranda para después volver a Vitoria-Gasteiz, y desde allí por Alsua llegar a Gipuzkoa.

En torno a 1986 se empieza a proyectar una visión que recalca la necesidad de modernizar las anquilosadas infraestructuras ferroviarias vascas. Paralelamente al Metro de Bilbao, se desea instalar una nueva red moderna, eficaz, rápida y trans-europea. Éstos eran los objetivos estratégicos.

La economía vasca está muy orientada al mercado español por lo que es necesario facilitar el acceso a las grandes industrias y a los puertos vizcaínos desde Madrid por la Meseta, para potenciar los intercambios comerciales.

Conseguir una red ferroviaria lo suficientemente rápida y adaptada al transporte de mercancías, como para poder despejar las carreteras vascas. Actualmente sólo el 9 por 100 del transporte de mercancías en la CAV se hace en tren.

Y sobre todo, facilitar el transporte de mercancía al resto de Europa, de cara a conseguir que Euskadi fuera el eje vertebrador del Eje Atlántico Europeo. Y así consolidarse como una alternativa a Cataluña-Mediterráneo como núcleo periférico del gran Eje Industrial Europeo Londres-Amsterdam-París-Rhur-Milán.

El impulso necesario para esta idea se dio en 1989 con la aprobación de la construcción del AVE Madrid-Sevilla. A partir de aquí, Euskadi competirá con Cataluña en ser beneficiaria de la siguiente línea del Tren de Alta Velocidad (TAV). En un principio ambos proyectos se encontraban a la par en cuanto a su desarrollo, y tanto Madrid-Vitoria-Dax como Madrid-Zaragoza-Barcelona-Perpignan-Montpellier estaban incluidos entre los planes prioritarios de la CEE:

Efectivamente, la CEE insertó el Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax como «Eslabón Clave» dentro de sus proyectos estratégicos trans-nacionales a principios de la década pasada (Proyecto Prioritario de Essen, dentro del Esquema Director de Infraestructuras. Corredor número 3, «Tren hacia el Sur»), asegurando una importantísima financiación de los fondos estructurales y de cohesión.

A raíz de esto, los Gobiernos vasco y español vieron la necesidad de no dejar descolgado al Gran Bilbao; al ser la línea de Orduña inservible e irreformable se opta por un ramal de la línea principal Vitoria-Irún-Dax. No se vio adecuado unir Bilbao con Irún ya que no era del todo práctico y el costo económico y energético de la obra se disparaba, con lo que se alcanzó así la idea-proyecto de la Y vasca del Tren de Alta Velocidad.

Desde Madrid-Valladolid-Burgos el TAV llegará a Vitoria-Gasteiz, sigue por el Valle de Aramaiona, para llegar a Bergara donde se bifurca el trayecto, llegando el ramal bizkaino al puerto de Bilbao y efectuando paradas en Bilbao y en el Duranguesado (Euba). Mientras que para ir a Francia, para en Zumárraga; también en la intermodal de Astigarraga que unirá Donosti con una lanzadera de ancho europeo (UIC); desde allí continuará hasta el puerto de Pasaia y posteriormente se dirigirá a Irún, para conectar con la línea UIC francesa que habría de conducir a Dax. Es así como se configura la Nueva Red Ferroviaria Vasca.

Se prevé un trazado de 185 km dividido en 28 tramos, y con un 55 por 100 del trazado discurriendo en túneles. Se adopta el ancho de vía europeo (UIC) que mide 1,435 m lo cual permite que se alcancen los 250 km/h, esta velocidad supera la de los trenes de Velocidad Alta pero está por debajo de otros TAV debido a la escasa longitud de los tramos vascos. Los trenes de pasajeros rondarían los 225 km/h de velocidad media,

habría un tope de 125 km/h para los de mercancías y la media total en la Nueva Red Ferroviaria Vasca sería de unos 160-170 km/h. El monto económico de la obra se estima actualmente entre los 3.000-3.600 millones de euros (500-600.000 millones de pesetas).

(En 1991 era de unos 250.000 millones y en 1995 ya estaba en 400.000 millones de pesetas). Pero las ventajas en cuanto a eficacia del servicio ferroviario son evidentes:

El proyecto de Y vasca tuvo desde su planteamiento inicial el apoyo estratégico de la CEE al incluirlo como una de las conexiones fundamentales europeas; el compromiso político de los Gobiernos vasco y español y el de los partidos que lo sustentaban, PSE, PNV y PSOE; y en 1994 la aprobación del Plan Director de Infraestructuras del Ministerio de Obras Públicas que incluye la Y vasca como uno de sus proyectos de mayor envergadura.

Sin embargo, a pesar de que a principios de la década de 1990 se cumplían los compromisos entre las dos administraciones españolas (contratación de los estudios previos del trazado, diseño en función de diferentes escalas, la viabilidad financiera...), desde hace unos años se empieza a paralizar el proceso y a partir de ahí el conjunto de despropósitos-retrasos provoca el estado de la obra que encontramos actualmente.

Los retrasos a la hora de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) por parte del Ministerio de Fomento en colaboración con el Ministerio de Medio Ambiente; así como la demora en la aprobación por parte del Gobierno vasco del Plan Territorial Sectorial de Transporte Ferroviario (PTS) hacen que se queden desfasados los cálculos menos optimistas, que estimaban que el proyecto tardaría unos diez años en concretarse y que para antes del siglo XXI se podría empezar la obra en algún tramo. (Ahora es casi técnicamente imposible que se ponga una piedra antes de 2004.)

El Consejero socialista J. A. Maturana intentó dar un impulso definitivo al proyecto en 1997. Presumió que cumpliendo los plazos comprometidos por ambas administraciones para la aprobación del PTS y el DIA, y con la adecuada determinación política se podrían licitar las primeras obras a finales de 1998. Pero la DIA llega en octubre de 2000 (¡), y el PTS no se aprobó definitivamente hasta febrero de 2001. (Hay que hacer constar, que el PTS inicial, estuvo abierto a las alegaciones hasta finales de octubre de 1998, más allá del mes de mayo previsto, aprovechando la salida del Gobierno vasco del PSE-EE.) Y un año después de la aprobación del trazado por parte del Ministerio (noviembre de 2000), éste no había sacado a concurso ningún proyecto constructivo.

A todo esto, habría que añadir las alternativas de algunos agentes sociales que cuestionaban de raíz todo el proyecto. En noviembre de 1998, las Cámaras de Comercio vascas sacan a la luz lo que se dio en llamar la L vasca, que consistía en hacer una sola línea que

uniera Vitoria-Bilbao-Donosti. Aunque recibió algunos apoyos fue desechado porque no era un proyecto definido y estudiado. O las exigencias de los colectivos anti-TAV (Con mucha fuerza en algunas comarcas por donde hubiera de transitar el tren), que directamente piden la supresión o paralización del proyecto.

Ahora hay varios factores que paralizan casi «sine die» el proyecto de la Nueva Red Ferroviaria Vasca:

A pesar de que todos los trámites burocráticos de las dos administraciones están terminados y que la UE sigue apoyando el proyecto, el Ministerio no aporta las adecuadas partidas presupuestarias y no saca a concurso los proyectos constructivos que permitirían el inicio de las licitaciones de obras (si lo hiciera ya, el plazo no sería menor a un año hasta el comienzo de la primera obra). En teoría hay inversiones comprometidas hasta el 2007, según el Plan Director de Infraestructuras, pero es prácticamente imposible que para esa fecha esté en funcionamiento el TAV en Euskadi.

El Gobierno francés no ha garantizado aún que llevará la UIC hasta la frontera española en Irún. Sin embargo, sí lo va a hacer por el paso de Perpiñán.

Y por si fuera poco, la inclusión en el Gobierno vasco de uno de los promotores de la Plataforma Anti-TAV, IU-EB. Si ya eran pocas las protestas del Gobierno vasco ante el Ministerio, se viene a sumar un partido que está frontalmente en contra del proyecto Y vasca. Tal es así, que en el acuerdo de gobierno firmado por PNV, EA e IU se establece lo siguiente: «El proyecto de nueva Red Ferroviaria Vasca (conocido también como “Y” vasca o Tren de Alta Velocidad) será elaborado desde el rigor jurídico-ambiental evitándose el acometer la ejecución del proyecto en tanto no se formule Declaración de Impacto Ambiental para tal expediente, y de acuerdo con la legislación vigente. En cualquier caso, se abordará el impulso del proyecto citado ampliando el actual consenso del ejecutivo a todos los partidos que lo componen en función de las legítimas posiciones y propuestas de cada uno». Lo cual tienen dos presumibles lecturas: que se busca una nueva DIA, por cada uno de los 28 tramos, con el consiguiente retraso. Y una reedificación entera del trazado, que es lo que ya ha presentado el Consejero Madrazo este mismo noviembre, su alternativa en «U»; sin que se haya producido todavía una respuesta del Consejero Amman.

El resultado es que otros trazados del TAV que no estaban ni proyectados hace diez años están a punto de ser culminados (Madrid-Valladolid); en Valencia ya hay un servicio regular para el Levante; a su vez, está ya muy adelantada la ampliación del AVE hacia Málaga; ya hay prevista una conexión con Portugal (Corredor de Extremadura). Y sobre todo, Madrid-Zaragoza-Lleida Barcelona (coetánea en su nacimiento al proyecto vasco) va a un ritmo imparable hacia la frontera catalano-francesa por Portbou. Y aquí en Euskadi, sería un éxito si se pusiera la primera piedra en 2004.

La cronología que reseñamos a continuación da buena prueba de esta situación:

#### Cronología básica:

Febrero de 1989. Compromiso del Gobierno de Euskadi y de España, y del PSOE, PSE y PNV por el cual ambas administraciones se implican para la construcción del TAV en Euskadi. El Ministerio de Obras Públicas ha de elaborar la redacción de estudios y proyectos.

Mayo de 1990. Se aprueba la Ley de Ordenación del Territorio que ya establece la construcción del TAV.

Diciembre de 1990. En el Consejo Europeo se aprueba el Esquema Director de la Red Europea de Ferrocarriles, que incluye el corredor Vitoria-Dax.

Noviembre de 1992. Los Gobiernos de España y Francia acuerdan que el TAV trans-pirenaico discurra por Perpignan. El Gobierno vasco muestra su malestar pero el proyecto va a buen ritmo al cumplirse los plazos acordados con el Ministerio: se realizan varios estudios de factibilidad (el anteproyecto de Estudio de Impacto Ambiental, estudio de rentabilidad, diferentes escalas...).

Marzo de 1994. Se aprueba el Plan Director de Infraestructuras del Ministerio de Obras Públicas para 1993-2007, en el que se recoge el proyecto de Y vasca.

Diciembre de 1994. En la Cumbre Europea de Essen se establecen 14 «eslabones clave». El Tren hacia el Sur (Madrid-Vitoria-Dax) es el tercero. El Grupo Christophersen recoge en un informe que «Según el acuerdo alcanzado con el Gobierno vasco, tan pronto finalice la información pública del Anteproyecto y del Estudio de Impacto Ambiental, se procederá a contratar por el Ministerio la redacción de los correspondientes proyectos constructivos». Pero enseguida se percibió que este proyecto era el menos maduro y al que le faltaba mayor nivel de concreción de los 14 corredores europeos trans-nacionales.

Enero de 1997. Avance del Plan Territorial Sectorial (PTS).

Febrero de 1997. Se aprueban las Directrices de la Ordenación del Territorio, que contempla la unión de las tres capitales vascas por TAV, con el esquema de Y.

Mayo de 1997. Reunión entre la Consejería de Transportes y el Ministerio de Fomento. Se fijan plazos coordinados para la aprobación del PTS final y la Declaración de Impacto Ambiental. Con una visión optimista, a finales de 1998, se podrían licitar las primeras obras.

Marzo de 1998. El Ministerio se retrasa y es ahora cuando se puede aprobar el PTS inicial. Las alegaciones a éste debieran concluir en mayo, pero se alarga el proceso hasta después de las elecciones de octubre. El nuevo Gobierno vasco (con sus nuevos apoyos) gana tiempo.

Octubre de 1998. Las Cámaras de Comercio presentan una alegación al PTS que cuestiona todo el trazado de la Y. Presentan su L, Vitoria-Bilbao-Donosti, que reduce en 45 km la idea inicial.

Septiembre de 1999. Por una pregunta parlamentaria del PSE-EE en el Parlamento de Vitoria-Gasteiz, el Gobierno vasco afirma que el PTS final estará aprobado antes de 2000. Que los primeros proyectos se redactarán a lo largo de 2000 y que las obras se iniciarán en 2001.

Marzo de 2000. La Consejería de Transportes del Gobierno vasco no llega a pronunciarse por las causas del desastroso retraso y alude a que se desea una información pública participativa y un alto rigor en la DIA, por lo que la demora se justifica de esta forma.

Octubre de 2000. El PSE-EE reconoce el retraso del Ministerio y la escasa aportación presupuestaria pero arremete contra la falta de énfasis de la Consejería en la exigencia del cumplimiento de los plazos. Tal es así, que desde la Consejería se asegura que confía que para 2007 esté funcionando la Y vasca.

Octubre de 2000. Con dos años de retraso se aprueba la Declaración de Impacto Ambiental. El trazado definitivo tiene luz verde por parte del Ministerio en el mes de noviembre de 2000. Una vez aprobado el trámite, el Gobierno vasco se compromete a aprobar rápidamente el PTS e inmediatamente después, se iniciarán las licitaciones de los proyectos constructivos por parte del Ministerio. El Consejero afirma que tiene el compromiso absoluto del Ministro para que esto se produzca y confía que antes de 2010, concretamente en 2008, estará en funcionamiento la Y. Pero aduce que el mayor problema es la conexión francesa, haciendo mención a ello por primera vez y cuando ya están prácticamente acabadas las barreras burocráticas. También muestra sus reservas a la conexión de Vitoria-Gasteiz.

Febrero de 2001. Se aprueba definitivamente el Plan Territorial Sectorial del Transporte Ferroviario.

Noviembre de 2001. Un año después de la publicación en el «BOE» de la aprobación del trazado de la Y vasca, el Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) no había encargado aún ninguna obra.

Enero de 2002. Con el nuevo tripartito se aprueba una moción que se adapta a los intereses de IU y el acuerdo de Gobierno: «El Parlamento vasco insta al Gobierno vasco a que, según el acuerdo de gobierno de coalición entre EAJ-PNV, EA e IU-EB, y en su aplicación al Plan Territorial Sectorial Ferroviario y, en concreto, al proyecto de renovación de la red de alta capacidad, se desarrollen los medios e instrumentos que garanticen los controles medioambientales por la consecución de un transporte sostenible en la CAE».

Octubre de 2002. A una pregunta parlamentaria del Diputado socialista por Álava, Ramón Jáuregui, el Ministerio de Fomento respondió que:

«2. Con fecha 6 de noviembre de 2001, la Secretaría de Estado en Infraestructuras encomendó la elaboración de los proyectos correspondientes.

3. Como actuaciones necesarias para la realización de los proyectos, GIT está realizando lo siguiente:

Estudios de cartografía Vitoria-Bilbao-San Sebastián.

Estudios geotécnicos en los tramos Mondragón-Irún y Mondragón-Bilbao.

4. Está previsto que próximamente se inicie la licitación de las asistencias técnicas necesarias para la redacción de los proyectos. Hasta tanto estén redactados los proyectos y adjudicadas las obras correspondientes. No se conocerá la fecha de inicio de las obras.»

Noviembre de 2002. Madrazo expone su idea de la U vasca. Una conexión de Velocidad Alta (no más de 200 km/h). Circularía por Alsasua y dejaría de lado el Duranguesado. Al no ser el trazado aprobado por el Ministerio, no contaría con los 3.000 millones de euros de financiación. Pero según IU esto se compensaría con los fondos del Plan General de Carreteras y con los peajes de la autopista.

Por ello:

«La Comisión Mixta para la Unión Europea, insta al Gobierno a:

1. Mostrar su respaldo firme al trazado definitivo de la Nueva Red Ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco (Y vasca) aprobado por el Gobierno vasco con fecha 27 de febrero de 2001. Y que proclame de manera definitiva y solemne su voluntad de construir la “009Y” vasca, dentro de la Nueva Red Ferroviaria Vasca insertada en el proyecto adoptado por el Consejo Europeo de Essen y recogido como proyecto número 3 (Tren de Alta Velocidad Sur Madrid-Vitoria-Dax) en el anexo III de la Decisión número 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

2. Consensuar con el Gobierno vasco un Plan de Obras, la financiación para la ejecución del conjunto de la infraestructura y el calendario correspondiente.

3. Elaborar un programa de colaboración económica y política necesaria para acometer los proyectos constructivos a lo largo del próximo año 2003 con el objeto de asegurar la disponibilidad presupuestaria para que el comienzo de las obras de ejecución se produzca en el primer semestre de 2004.

4. Incorporar en las negociaciones entre España y Francia sobre las conexiones ferroviarias europeas, la construcción de la conexión con Francia del TAV por Irún, ya que este corredor (Vitoria-Irún-Dax) tal como se ha indicado en el punto primero de esta resolución,

se encuentra incluido como uno de los 14 eslabones-clave de la red transeuropea de Alta Velocidad.»

### Propuesta de resolución núm. 23

La Comisión Mixta para la Unión Europea considera que para España, y más en general para toda la Península Ibérica, el mejorar las comunicaciones terrestres transpirenaicas ha de constituir objetivo prioritario para potenciar el crecimiento de los intercambios comerciales de España y Portugal con el resto de los países Estados miembros de la Unión Europea. Por ello, dado que hasta el momento los tráficos principales por carretera entre España y Francia, se producen a través de las fachadas litorales del Cantábrico y del Mediterráneo, parece conveniente impulsar las conexiones centrales.

En la actualidad solamente dos de los enlaces por carretera tienen la consideración de enlaces transeuropeos en la Red Transeuropea de Carreteras. Se les debería añadir los enlaces ferroviarios de Irún-Hendaya y Port Bou-Cerbere, donde subsiste el problema del diferente ancho de vía. Asimismo a la construcción del túnel del Somport le debe seguir la puesta en ejecución del proyecto de la nueva línea ferroviaria de ancho internacional Zaragoza-Huesca-Canfranc y su prolongación, en ancho ibérico, hasta Sagunto y Valencia a través de Teruel. También se deberían añadir los pasos de carreteras de Puymorens, Val d'Aran y Roncesvalles con los adecuados niveles de equipamiento.

Mejorar las comunicaciones transpirenaicas ha de constituir para España un objetivo estratégico de primer orden. Por ello hay que llevar a cabo actuaciones a corto plazo como la construcción del tramo ferroviario de la nueva línea Figueres-Perpignan, prolongar las vías férreas Barcelona-Puigcerdá hasta La Seu d'Urgell y Andorra y Lleida-La Pobla de Segur hasta la frontera francesa.

El Libro Blanco del Transporte considera conveniente añadir a los catorce proyectos recogidos en el anexo III de la Decisión Comunitaria 1692/96/CE, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea del Transporte, una singular actuación consistente en el desarrollo de una nueva travesía central transpirenaica cuyo trazado deberán establecer los Estados afectados de España y Francia.

En este sentido, la Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a acelerar las negociaciones bilaterales entre ambos países y a impulsar la tramitación legislativa europea de modo que la citada actuación transpirenaica quede incluida en el anexo III de la Decisión Comunitaria 1692/96/CE, referida.

La propuesta de la Comisión Mixta para la Unión Europea de construcción de esta nueva travesía central ferroviaria a través de los Pirineos será a medio plazo, sin que ello implique retraso alguno en lo que a las negociaciones bilaterales entre España y Francia se refiere.

### Propuesta de resolución núm. 24

El Libro Blanco centra gran parte de su exposición en la próxima ampliación de la Unión Europea hacia los países del este de Europa con la complejidad que la misma incorpora a la ya de por sí compleja política de transportes. Sin embargo, no contempla el importante reto que representa para los transportistas españoles el hecho de que España viene a configurarse como la «proa» de la Unión Europea hacia el área geográfica del Magreb, representado por el reino de Marruecos. Las especiales condiciones de ese país conducen a pensar en la conveniencia de algún tipo de reflexión dentro de los contenidos del Libro Blanco de cara al año 2010, año en el que está prevista la creación de la zona de libre cambio euromediterránea.

Parece evidente que para permitir un fluido paso de personas y de mercancías en ambos sentidos, de España a Marruecos o viceversa, es necesario dotar en las zonas fronterizas más próximas de ambos países de las más modernas estaciones intermodales desde las que esencialmente las mercancías puedan ser distribuidas con rapidez. Por ello y por estimar que en España el entorno del Puerto de Algeciras, en el campo de Gibraltar, debe llegar a configurarse como una auténtica zona de actividades logísticas en la que la distribución de carga rodada o la de mercancías containerizadas encuentre los medios y las infraestructuras precisas para su posterior distribución.

Es por lo que se propone que:

«La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno español a que plantee ante las instituciones comunitarias la inclusión en el anexo III de la Decisión Comunitaria número 1692/96/CE; relativa a las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, un nuevo proyecto:

— el de desarrollo global de la zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar, en el entorno del puerto de Algeciras, punto de conexión del tráfico de mercancías entre Europa y el Magreb, que incluyan también las vías de acceso y salida tanto en carreteras como en ferrocarril para que tengan la capacidad y las condiciones necesarias acorde con estos objetivos.»

### Propuesta de resolución núm. 25

La Decisión número 1692/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, entre otros considerandos, dice que:

— El establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas contribuyen a la consecución de importantes

objetivos comunitarios, como el buen funcionamiento del mercado interior y el fortalecimiento de la cohesión económica y social.

— El establecimiento y desarrollo en todo el territorio de la Comunidad de redes transeuropeas en el sector de transportes tiene también como objetivos específicos garantizar la movilidad duradera de las personas y bienes en las mejores condiciones sociales, ambientales y de seguridad posibles e integrar todos los modos de transporte, teniendo en cuenta sus ventajas comparativas.

La situación especial de las islas Canarias reconocida en el Tratado de la Unión Europea en el que singulariza, en el apartado 2 del artículo 299, en el que se dice que: «Teniendo en cuenta la situación estructural, social y económica de los Departamentos franceses de Ultramar, las Azores, Madeira y la islas Canarias, caracterizada por su gran lejanía, insularidad, reducida superficie, relieve y clima adversos y dependencia económica de un reducido número de productos, factores cuya persistencia y combinación perjudican gravemente a su desarrollo, el Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Parlamento Europeo, adoptará medidas específicas orientadas, en particular, a fijar las condiciones para la aplicación del presente Tratado en dichas regiones, incluidas las políticas comunes».

De igual modo es preciso que en la definición de las orientaciones para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte se tengan en cuenta las necesidades de otros territorios insulares con sus propias especificidades, como es el caso del archipiélago balear.

En consecuencia:

«La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno para que defienda ante los órganos competentes de la Unión Europea la aplicación en las islas Canarias de los criterios para la Red Transeuropea del Transporte recogidos en la Decisión 1692/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, y se incorporen en los correspondientes anexos de la misma aquellas infraestructuras necesarias para el transporte intermodal en el archipiélago canario y de éste con el resto del Estado español.

Asimismo, teniendo en cuenta las especificidades propias del archipiélago balear, el Gobierno cuidará de la inclusión de sus necesidades relativas a infraestructuras de transporte, especialmente las portuarias y aeroportuarias.»

### **Propuesta de resolución núm. 26**

En una Unión Europea que persigue la libre circulación de personas, de bienes y de capitales, el establecimiento de redes transfronterizas de comunicaciones contribuye de manera muy destacada a la consecución

de los objetivos comunitarios y al fortalecimiento de la cohesión económica y social. Por ello, la construcción de ese espacio sin fronteras interiores, capaz de garantizar una movilidad sostenible, requiere de una acción, de la Unión y de los Estados miembros, en la que se fijan las grandes líneas de actuación.

Esto implica que han de identificarse aquellos proyectos de interés común que sean capaces de conectar entre sí las grandes zonas urbanas y de cubrir todo el territorio de los Estados miembros. Pero, además, resulta esencial la disponibilidad de recursos financieros para la realización de estas infraestructuras, ya que sólo serán posibles si estos grandes proyectos se llevan a cabo invirtiendo en ellos una parte destacada de los fondos comunitarios destinados al desarrollo regional y a la cohesión territorial.

En España, uno de los Proyectos que mejor responde a estos planteamientos es el del corredor ferroviario extremeño de alta velocidad, destinado a llevar a cabo, en nuestro territorio, la conexión entre Lisboa y Madrid, a través de Badajoz-Mérida-Cáceres y Plasencia.

Pues bien, pese a la importancia del mismo y a que ha formado parte de un compromiso electoral del Partido Popular, la indefinición del Proyecto es tal que se ha convertido en el problema económico más trascendente que —hoy en día— tiene Extremadura. Y que sólo estará resuelto cuando se pueda viajar en tren hasta Madrid en hora y media o dos horas desde los diferentes puntos más importantes de la Comunidad de Extremadura.

Por ello, en la Comunidad Autónoma de Extremadura así lo vienen manifestando los ciudadanos, los agentes sociales, las fuerzas políticas y las instituciones. Todos ellos han puesto de relieve que con el corredor ferroviario extremeño de la alta velocidad no puede ocurrir lo mismo que lo que ha sucedido con la autovía de la Plata: que la realización en Extremadura de las inversiones de esta vía de gran capacidad han quedado postergadas hasta el final de todas las actuaciones similares que se han venido llevando a cabo en España.

En este caso, resulta aún más perentorio para la vertebración de la Comunidad Autónoma de Extremadura con el resto de España que este Proyecto de corredor ferroviario extremeño de alta velocidad adquiera, sin mayores dilaciones, su realización definitiva, y que se le dote presupuestariamente; elementos, ambos, imprescindibles para su posterior adjudicación y realización. Igualmente, ha de tenerse en cuenta que en modo alguno debería ocurrir que los retrasos que se acumulen hagan que las condiciones económicas que lo financien corran el riesgo de quedar sometidas a la pérdida de los fondos procedentes de la Unión Europea.

En este sentido, las actuaciones antes descritas deberán intensificarse y acelerarse, puesto que, de no ser así, la viabilidad del Proyecto podría verse muy afectada. Asimismo, han de llevarse a cabo tareas para aproximar los períodos de programación y de realiza-

ción del Proyecto, toda vez que la conexión entre Lisboa y Madrid se lleva a cabo a través de dos Estados miembros de la Unión.

Por todo ello, la Comisión Mixta para la Unión Europea acuerda:

1. Que el Gobierno de España proponga el que se incorpore al listado de Proyectos, que forma parte de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, el corredor ferroviario extremeño de alta velocidad que une Badajoz-Mérida-Cáceres-Plasencia y Madrid.

2. Que dicho corredor ferroviario constituya la primera fase de una programación que integre el ulterior desarrollo de la infraestructura ferroviaria comunitaria de alta velocidad Madrid-Lisboa. A tal efecto, se insta al Gobierno a proseguir las negociaciones con las autoridades portuguesas, de modo que se alcance un acuerdo satisfactorio para ambas partes lo antes posible.

#### **Propuesta de resolución núm. 27**

La ciudad de A Coruña cuenta con una refinería de petróleo que es abastecida desde el puerto coruñés, donde el flujo de petroleros es intenso, con el riesgo y la inseguridad marítima que conllevan las actividades realizadas en un puerto en el centro de la ciudad como ya se ha evidenciado con los siniestros de los buques «Urquiola», «Mar Egeo» y «Prestige», por citar solamente algunos.

La necesidad de mantener el puerto como principal actividad económica de la ciudad requiere su ampliación, dotarlo de nuevas y modernas infraestructuras que permitan la separación de actividades que sólo serían posibles con la construcción de un nuevo puerto en el que se podrían concentrar aquellos tráficos no vinculados estrictamente al de pasajeros, pesqueros y otros y que podría construirse en la zona conocida como Punta Langosteira, que permita por una parte desviar el tráfico marítimo de petroleros, buques que transporten carbón, coque, graneles, congelados, etc., del puerto situado en el centro de la ciudad, quedando éste solamente para otro tipo de buques como transatlánticos y pesqueros.

La construcción del puerto exterior permitiría contar con una dársena seca para contenedores que en estos momentos no existen en el puerto coruñés, esencial para poder competir con el resto de puertos europeos y seguir siendo la gran aportación económica no sólo a la Ciudad y su Comarca, sino a toda Galicia, hoy afectada en gran manera por las graves consecuencias derivadas de la catástrofe del Prestige.

Por todo ello se considera decisiva la inclusión del proyecto de una «dársena exterior» o «dique exterior» del puerto de A Coruña en las redes europeas de transporte de la Unión Europea. De manera tal que en dicho sentido es necesario que se incluya en los contenidos

de la Decisión comunitaria número 1346/2001/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, en la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE en lo que se refiere a puertos marítimos, puertos interiores y terminales intermodales, incluyéndose en la sección 5 del artículo 19 que califica los puertos marítimos de categoría A según el área geográfica europea a la que pertenezca y por estimar que el puerto de A Coruña reúne las condiciones requeridas en el mencionado artículo 5.

#### **Propuesta de resolución núm. 28**

Sabido es que la aspiración de la Unión Europea para los próximos diez años es la de adaptar la política europea de transportes a las demandas y necesidades de los ciudadanos y de las empresas. Al adoptar el Libro Blanco del Transporte «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», la Unión Europea sitúa por primera vez las necesidades de los usuarios en el núcleo de su estrategia y propone cerca de setenta medidas para ganar la apuesta. La primera de estas medidas pretende llevar a cabo un reequilibrio modal en el horizonte 2010 gracias a una política activa de revitalización del ferrocarril, fomento de los transportes marítimos y fluviales y desarrollo de la intermodalidad. De hecho, La Unión Europea propone garantizar a todos los ciudadanos un desarrollo de los transportes europeos que garantice simultáneamente la eficacia, la calidad y la seguridad. Este documento de reflexión y propuestas constituye también la primera contribución concreta a la estrategia de desarrollo sostenible adoptada por el Consejo de Europeo de Göteborg el pasado mes de junio.

La Unión propone con su nuevo Libro Blanco sobre la política de transportes un auténtico plan de acción destinado a mejorar sustancialmente la calidad y eficacia de los transportes europeos. También se ha dotado de los medios para disociar progresivamente el aumento constante de la movilidad y el crecimiento económico, a fin de reducir la presión sobre el medio ambiente y la congestión, manteniendo al mismo tiempo la competitividad económica de la Unión Europea.

Así, la Unión propone, entre otras medidas, la de poner fin a la congestión por cuanto Europa correrá pronto el riesgo de estar amenazada de «apoplejía en el centro y de parálisis en las extremidades». La Comisión propone poner fin a las tendencias actuales y reequilibrar el reparto entre los diferentes modos de transportes gracias a una política voluntarista a favor de la intermodalidad y de fomento de los transportes ferroviarios, marítimos y fluviales.

En este sentido y en paralelo al proceso de liberalización del transporte ferroviario de mercancías, que tiene como objetivo la potenciación del ferrocarril como medio de transporte de mercancías, el Libro Blanco propone dedicar una parte de las líneas ferro-

viarias exclusivamente al transporte de mercancías: «será conveniente que poco a poco se vaya dedicando una red de líneas ferroviarias exclusivamente al transporte de mercancías».

Por ello:

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a:

1. Definir la funcionalidad de las vías de la red de ferrocarriles españoles, especialmente las que tienen que conectarnos directamente con el resto de Europa, definiéndolas según su carácter dedicado a mercancías, a pasajeros o mixta, con el fin de aumentar la cuota de participación en el tráfico de mercancías del 8 por 100 actual al 15 por 100 que propone el Libro Blanco.

2. Definir la capacidad de las líneas, ya que como indica el Libro Blanco «es preciso proseguir los programas ambiciosos de la última década destinados a desarrollar una red ferroviaria de alta velocidad. De hecho, este objetivo no es incompatible con la realización de una red específica para el transporte de mercancías. Es más, se trata del mismo propósito: aumentar la capacidad de la red ferroviaria en su conjunto». Esto es especialmente importante en aquellos tramos de vía que conectan con Francia, ya que es esa conexión uno de los aspectos más importantes para articular nuestra red ferroviaria de mercancías.

3. Considerar una visión integral de la red ferroviaria española que, partiendo de la red europea, vaya diferenciando el modelo por capacidades y por funciones. De esta forma la red europea estaría definida a partir de distintas categorías de redes, como la de interés general, la autonómica; y, dentro de éstas, sus características de velocidad y sus anchos de vías, fundamentales para una óptima conexión con el resto de Europa, que tiene características técnicas distintas, que impiden una conexión directa de nuestra red ferroviaria.

4. Equiparar la red española que forma parte de la red transeuropea de mercancías y la red ferroviaria europea, incorporando en la primera de estas redes aquellas líneas que siendo red ferroviaria europea han sido excluidas de la red transeuropea de mercancías: Murcia-Cartagena, Zaragoza-Tarragona.

5. Estudiar la posibilidad que la línea de Puigcerdá con conexión directa con Toulouse sea una vía ferroviaria para mercancías, con una velocidad de 100-160 km/h y con ancho internacional.

Palacio del Congreso de los Diputados, 13 de marzo de 2003.—**José Segura Clavell**, Diputado.—**María Teresa Fernández de la Vega Sanz**, Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

A la Mesa de la Comisión Mixta de la Unión Europea

Doña Marta Cid i Pañella y don Carles Bonet y Revés, pertenecientes al Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés en el Senado, presentan las siguientes propuestas de resolución en relación al debate sobre la Propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte [COM (2002) 542].

### Propuesta de resolución núm. 29

La Comisión constata que las conexiones con las redes francesas de comunicaciones constituyen el punto más débil de la red de infraestructura de transporte, que sigue sin resolverse de manera satisfactoria. Consecuentemente, la permeabilización de los Pirineos, mediante enlaces viarios y ferroviarios de gran capacidad, debe ser una prioridad absoluta en el ámbito de la política comunitaria de transportes.

Por ello:

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a impulsar las siguientes medidas de mejora de los enlaces ferroviarios con Francia, en el marco de la Red Transeuropea del Transporte:

— Garantizar el carácter prioritario a la ejecución del ferrocarril de alta velocidad: Madrid-Barcelona-Perpinyà-Montpellier-Nimes.

— Mejora de la eficiencia del cambio de ejes y remoción de mercancías mediante una nueva estación de transbordo situada en Figueres.

— Estudio de un tercer túnel de conexión ferroviaria por Puigcerdá o Can Franc.

— Armonización de los medios técnicos en el ámbito ferroviario europeo, referentes a la interoperatividad de la señalización, electrificación, ancho de plantógrafos, carga máxima permitida por ejes, dirección de conducción y ancho de vía, entre otros aspectos.

### Propuesta de resolución núm. 30

La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a impulsar las siguientes medidas de mejora de la infraestructura ferroviaria en el corredor mediterráneo:

— La conexión de Castelló de la Plana y Tarragona mediante alta velocidad, que permita vertebrar el eje entre Alacant y Perpinyà.

— La interconexión del tren de alta velocidad, mediante lanzadera, con el aeropuerto de Barcelona.

**Propuesta de resolución núm. 31**

La Comisión Mixta para la Unión Europea constata el gran incremento experimentado por el transporte de mercancías hacia el resto de Europa, transporte que se realiza mayoritariamente por carretera.

Por ello, la Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a impulsar los estudios correspondientes para una infraestructura ferroviaria propia de mercancías que enlace la zona centro y el corredor del Mediterráneo con el resto de Europa.

Palacio del Senado, 13 de marzo de 2003.—**Marta Cid i Pañella** y **Carles Bonet i Revés**, Senadores.

A la Mesa del Senado

El Senador del Grupo Parlamentario de Senadores de Coalición Canaria, don Alonso Arroyo Hodgson presenta la siguiente propuesta de resolución sobre la propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

Exposición de motivos

Con ocasión del debate celebrado el 11 de marzo de 2003 en el seno de la Comisión Mixta para la Unión Europea, sobre la propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte [COM (2002) 542] se ha podido constatar que en el referido documento no se

hace mención alguna, ni en las consideraciones ni en el articulado, a las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea.

Sin embargo en el informe de la Comisión de las Comunidades Europeas de 13 de marzo de 2000 sobre el desarrollo del artículo 299.2 del TCE [COM (2000) 147 final] se incluye el compromiso de la Comisión de darle prioridad a los proyectos presentados por las regiones ultraperiféricas en materia de redes de transporte y redes de energía, a condición de que presenten un grado satisfactorio de madurez. Dicha prioridad se podría garantizar bien asignando una reserva específica de crédito o bien primando a los proyectos de las regiones ultraperiféricas en los criterios de selección de las correspondientes convocatorias.

Por todo lo expuesto, se presenta la siguiente propuesta de resolución.

**Propuesta de resolución núm. 32**

Que, a fin de garantizar el tratamiento específico que para las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea establece el apartado 2 del artículo 299 del TCE, se incluya en la Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1692/96/CE, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, el compromiso de la Comisión de las Comunidades Europeas, de 13 de marzo de 2000 [COM (2000) 147 final], de darle prioridad a los Proyectos presentados por las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea en materia de redes de transporte.

Palacio del Senado, 13 de marzo de 2003.—**Alonso Arroyo Hodgson**, Senador.

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**

