DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2001 **VII Legislatura** **Núm. 62**

PARA LA UNIÓN EUROPEA

PRESIDENCIA DE LA EXCMO. SR. D. JOSEP BORRELL FONTELLES

Sesión núm. 18

celebrada el martes, 18 de diciembre de 2001
Palacio del Senado

Página

ORDEN DEL DÍA:

— Debate sobre las propuestas de resolución presentadas por los Grupos Parlamentarios al Libro Blanco de la Comisión Europea sobre política europea de transporte (COM/2001/370). (Número de expediente del Senado 572/000003 y número de expediente del Congreso 042/000027.) 1396

Se abre la sesión a las nueve horas y cinco minutos.

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días a todos y a todas.

Nos congratulamos de haber podido encontrar un momento en el que celebrar esta Comisión disponiendo de más tiempo del que hubiésemos tenido de convocarla el jueves por la tarde después del fin del Pleno del Congreso, que se anuncia tardío. Afortunadamente estaba libre el martes por la mañana y hemos aprovechando la ocasión, pero me acaban de comunicar que algunos portavoces han de ausentarse porque tienen que estar en otra Comisión que se celebra en el Congreso. Por tanto procede repartir el tiempo que tenemos, porque disponemos del que disponemos y no más, y sería un poco absurdo continuar esta Comisión en ausencia de los portavoces de Grupo Popular y del Grupo Socialista, por lo menos.

¿A qué hora tienen que abandonar la Comisión para cumplir con otros deberes parlamentarios?

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ:** A las once u once y cuarto.

El señor **PRESIDENTE:** Eso recorta el tiempo disponible mucho más allá de lo que pensábamos al hacer el cambio de calendario, pero las cosas son como son.

Supongamos entonces que acabamos a las once. Eso quiere decir que disponemos de casi dos horas. Vamos a intentar repartir el tiempo disponible de acuerdo con el Reglamento y, más allá del Reglamento, de acuerdo con el sentido común.

Disponemos de una hora cuarenta y cinco minutos. La Mesa había ordenado el debate en una reunión previa de una manera que no es posible aplicar porque el tiempo que sumaba el procedimiento que habíamos elaborado desborda el disponible. Sugiero que mantengamos el esquema lógico que decidimos reduciéndolo proporcionalmente al tiempo del que disponemos, y en vez de que sume en total dos horas y media como habíamos previsto, que sume una hora cuarenta y cinco.

Según el reglamento, cada portavoz dispone de diez minutos para defender cada una de sus propuestas y, en un segundo turno, de quince minutos para fijar su posición, antes de proceder a las votaciones sobre las propuestas presentadas. Sin embargo, esto es incompatible con el tiempo del que disponemos y, por tanto, entiendo que nadie exigirá el cumplimiento estricto del Reglamento. Por ello, voy a sugerirles que cada portavoz utilice un máximo de ocho minutos para defender sus propuestas, salvo el del Grupo Parlamentario Socialista que dispondría de treinta minutos —puesto que ha presentado muchísimas más propuestas que el resto— y, en el segundo turno, todos dispondrían de diez minutos y los restos que se acumularan hasta la hora cuarenta y cinco minutos quedarían a disposición del portavoz del grupo mayoritario, ya que tendrá que fijar su posición de manera más determinante, de cara a las votaciones.

¿Están todos ustedes de acuerdo? **(Asentimiento.)**

Si les parece bien, empezaremos el primer bloque de intervenciones, cuyo objetivo es la presentación de las propuestas de resolución, empezando por el Grupo Parlamentario Mixto, después intervendrán el Grupo de Coalición Canaria, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista, en último lugar, para ajustar los tiempos.

El resto de los grupos que no presenten propuestas, podrán fijar también su posición en este bloque y, a continuación, en el mismo orden, pero acabando el portavoz Grupo Parlamentario Popular, se fijaran las intenciones de voto y las explicaciones que se consideren oportunas.

Sin más dilación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Mixto (Eusko Alkartasuna), Senadora De Boneta.

La señora **DE BONETA Y PIEDRA:** Gracias, señor Presidente.

Estoy sustituyendo al portavoz del Grupo Parlamentario Mixto del Senado, señor Quintana, y también a mi compañera del Congreso de los Diputados, la señora Lasagabaster, que ha presentado una propuesta de resolución para su debate y análisis.

Quiero hacer mención, en nombre de Eusko Alkartasuna, a nuestro interés por plantear esta cuestión cuando analizamos el Libro Blanco presentado. El segundo apartado del mismo se refiere a la necesidad de mejorar las infraestructuras en cuanto a la permeabilidad de los Pirineos y observamos que en este caso hay un nuevo proyecto en este sentido. Sin embargo, nos extraña que no se haga mención ni planteamiento alguno en orden a tratar de iniciar el proyecto número 3 del eje atlántico, de los catorce presentados en la cumbre de Essen, en 1994, y que fue aprobado.

No se ha avanzado en absoluto ni se ha ejecutado nada en relación con la mencionada infraestructura y consideramos que es necesario que el eje Madrid-Vitoria-Dax se lleve a cabo para que mejoren las mismas, sin olvidar por supuesto que la mejora del transporte es absolutamente prioritario para el avance económico de una zona muy significativa.

Por ello, hemos planteado una propuesta de resolución, que consta de dos puntos: en primer lugar, se insta al Gobierno para que siga defendiendo como proyecto prioritario el trazado Atlántico del proyecto número 3, de los 14 difundidos en libertad cumbre de Essen de 1994, reclamando además de la financiación comunitaria que le pudiera corresponder, la colaboración y compromisos de ejecución necesarios; y, en segundo lugar, a que se comprometa también a llevar a cabo la ejecución, que todavía no ha sido iniciada.

No creo necesario incidir en más cuestiones porque está absolutamente claro cuál es el sentido de nuestra

propuesta y la necesidad de resucitar un proyecto que parece que ha sido olvidado.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora portavoz, por su intervención y por su concisión, con el ahorro de tiempo que ello implica.

Tiene la palabra el portavoz del Coalición Canaria, el Senador Arroyo.

El señor **ARROYO HODGSON:** Gracias, señor Presidente.

Señorías, buenos días. Yo también voy a ser muy breve.

En primer lugar, tengo que excusar al señor Mardones, que por motivos de agenda no puede estar presente.

He tenido la oportunidad de leer con atención la comparecencia del señor Ministro Álvarez-Cascos con respecto al Libro Blanco y, naturalmente, la propuesta de resolución presentada por el Diputado, señor Mardones. En ella se hace especial énfasis, como es lógico por parte de mi Grupo Parlamentario, al artículo 299.2 del Tratado de Amsterdam, relativo a las regiones ultraperiféricas y las repercusiones —por decirlo de alguna manera— del sector de los transportes.

Naturalmente, nosotros estamos de acuerdo en líneas generales con el Libro Blanco del transporte, pero queremos hacer un énfasis especial en el transporte aéreo con el fin de atemperarlo y de cambiar las tendencias. Más allá de los acontecimientos del 11 de septiembre, está claro que por la condición ultraperiférica de Canarias y su distancia de 2.000 kilómetros aproximadamente a la España continental —agravado por los importantísimos flujos turísticos existentes—, hay que insistir en la singularidad del transporte aéreo para las islas Canarias, así como también para las islas Baleares, Ceuta y Melilla, que también se ven afectadas de manera importante por esta cuestión debido a la dispersión de la población que existe en nuestro territorio.

En ese sentido, insistimos en la necesidad de adaptar su circunstancia al control, garantías y perfeccionamiento del crecimiento del transporte aéreo. Solicitamos que las aportaciones de la Unión Europea, de sus fondos estructurales y otros, no sean inferiores al 20 por ciento del coste total de las infraestructuras e instalaciones aeroportuarias.

Estamos de acuerdo con la apreciación del señor Ministro en el sentido de que la ampliación de la Unión Europea a los países del Este va a suponer que el centro de gravedad de la misma se desplace hacia el centro de Europa y, concretamente, hacia Alemania.

Por otro lado, queremos hacer especial énfasis en el transporte marítimo, especialmente el de cabotaje entre los puertos canarios y peninsulares.

Finalmente, he de indicar que la política de costes para el usuario siempre tiene un diferencial en Canarias. Los sobrecostes de producción y comercialización que se producen en una región ultraperiférica hacen necesaria la aplicación de ayudas a los transportes que palian, de alguna manera, la falta de competitividad para acceder a los mercados europeos con nuestros productos agrícolas, y que también afecta al tráfico de pasajeros.

En esencia, esto es lo que quería expresar en esta primera intervención.

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor portavoz.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Jiménez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ:** Muchas gracias, señor Presidente.

El Grupo Parlamentario Popular en sintonía con la intervención del Ministro en la pasada comparecencia relativa al Libro Blanco, de alguna forma quiere volver a enmarcar su idea de la política del transporte en la Unión Europea, en el sentido de compartir ampliamente los objetivos que se subrayan en el Libro Blanco, encaminados al desarrollo sostenible del transporte, a la seguridad activa y pasiva de las infraestructuras, y a propiciar las condiciones necesarias para mejorar el funcionamiento del mercado del transporte.

En ese sentido, creemos necesario profundizar en cinco temas. El primero es la consideración del territorio y los objetivos de cohesión, ya que entendemos que el territorio de la Unión Europea es bastante heterogéneo y habría que tenerlo en cuenta; el segundo, la financiación; el tercero, los distintos modos de transporte, especialmente el transporte marítimo, el transporte por carretera y en la gestión del transporte aéreo, y sobre todo, hay que profundizar en dos cuestiones que consideramos fundamentales: el impacto ambiental y los sistemas de construcción o de financiación de las infraestructuras en nuestro país.

El Grupo Popular ha presentado una propuesta de resolución para intentar llegar a un documento único, con nueve puntos, que muy bien podría haber dividido en nueve propuestas de resolución, pero por coherencia y al estar hablando de la política del transporte, se ha preferido presentar una sola propuesta de resolución con nueve puntos.

En el primer punto se propone que se profundice en los temas territoriales, y que se contemple la territorialidad como un elemento fundamental a la hora de hablar de política del transporte, porque no es lo mismo los países del Este que se incorporan, que los países que de alguna forma están en los extremos, como es el caso de España o Portugal, o países como Alemania que tienen una infraestructura consolidada y no un déficit de infraestructuras, como ocurre en nuestro territorio.

El segundo punto de la propuesta trata de resaltar la necesidad de invertir los fondos de la Agenda 2000

antes del año 2006, para no ver la construcción de las infraestructuras comprometida con las incertidumbres que vengan después de la incorporación.

El tercer punto va encaminado a acentuar la especialidad económica de nuestro país, dado que el turismo es uno de los pilares fundamentales de la economía, y la accesibilidad que producen los medios de transporte influye mucho en ese ámbito económico. Por ello en nuestra propuesta se pretende ser muy sensible con lo que se proponga en relación con los territorios y no generalizar, porque pueden ser propuestas nocivas para nuestro sector turístico.

El cuarto punto enfatiza la necesidad de utilizar la planificación en general, las medidas urbanísticas y las de conducta, para mejorar los sistemas de transporte y evitar las congestiones. No sólo es un problema de infraestructuras en medios de transporte, sino que son comportamientos, hábitos y cultura de los usuarios de los mismos. Desde ese punto de vista, entendemos que hay algo por hacer y por eso se propone este punto.

El quinto punto, probablemente en unión con el anterior, tiene en cuenta la calidad del transporte como uno de los elementos básicos para poder competir los distintos modos de transporte.

El sexto punto de la propuesta del Grupo Popular hace hincapié una vez más en la necesidad de construir las redes transeuropeas, ya definidas por la Unión Europea antes de 2006, y cumplir estrictamente la Agenda 2000, para no hipotecar más el futuro específicamente de las infraestructuras de nuestro territorio.

El punto siete, común a varias propuestas de los distintos grupos, quiere dejar claro la postura del nuestro Grupo parlamentario respecto a la permeabilidad de los Pirineos, es decir, el paso de los Pirineos con las dos infraestructuras de los extremos marítimos, y la que propone ahora el Libro Blanco, que es una nueva infraestructura central.

En el punto número ocho, como ya dije en el preámbulo, se pretende que el debate sobre el sistema concesional que se ha utilizado en nuestro país se enriquezca o mejore en el sentido de incorporarlo o no a las propuestas de financiación del Libro Blanco. Saben que el Libro Blanco se inclina por el sistema suizo, que es una especie de peaje indiscriminado y un sistema de recabar fondos para la construcción singular. Sin embargo, desde el Grupo Parlamentario Popular se está intentando ir por otro camino, el sistema concesional, como una de las vías que permitiría llevar financiación a la construcción de las infraestructuras.

Por último, en el punto nueve el Grupo Popular propone la creación de una Subcomisión para que durante un tiempo prudencial se debata la política del transporte, porque creemos que es fundamental no sólo para nuestro país, sino para la Unión Europea, que la aportación de España a la política del transporte sea crucial. En ese sentido, se propone la Subcomisión como un foro para llegar a acuerdos y a un texto consensuado, donde desde el Parlamento español se le diga a la Comisión cuáles son los intereses de nuestro país respecto a los múltiples aspectos que en el futuro cercano van a acondicionar la economía de la Unión Europea en el tema del transporte, por la sensibilidad y la repercusión que tomar una u otra decisión en cada uno de los modos de transporte pueda tener en los sectores económicos.

El Grupo Parlamentario Popular quiere resaltar este último punto porque entiende que, en la medida que tengamos una posición común respecto a la política del transporte, será más fácil defender algunos aspectos que, dada la peculiaridad de las infraestructuras y el transporte de nuestro país, es necesario que la Unión Europea tenga en cuenta.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor Jiménez.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Segura, por el tiempo fijado, máximo media hora.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, nos encontramos en el seno de esta Comisión Mixta para la Unión Europea, con el objeto de defender y, naturalmente, someter a votación las propuestas de resolución que ha presentado cada uno de los grupos parlamentarios.

El Grupo Parlamentario Socialista a través de este interviniente quiere dejar muy claro lo siguiente: en primer lugar, que a partir del 1.° de enero próximo el Gobierno español presidirá las instituciones comunitarias y, consiguientemente, hubiese sido deseable que todos y cada uno de los Ministros hubiesen comparecido ante las Comisiones que se hubiese estimado pertinente, a efectos de explicar los contenidos de las políticas que los respectivos ministerios iban a promover, impulsar e intentar vertebrar en el seno de las instituciones comunitarias. Luego hoy debe producirnos satisfacción que en esta Comisión Mixta para la Unión Europea, al menos un Ministro, el Ministro de Fomento, por un lado, a petición propia y, por otro, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, haya comparecido ante la Comisión, haya explicado la posición del Gobierno ante Libro Blanco del transporte, que como bien es conocido, lleva el subtítulo de *La política europea del transporte de cara al año 2010: la hora de la verdad*, y recoge un conjunto muy amplio de contenidos que explicó en su comparecencia del 28 de noviembre pasado, en la que el Grupo Parlamentario Socialista y los restantes grupos parlamentarios fijaron sus posiciones. Y hoy, consiguientemente, hemos de defender con el mejor rigor intelectual posible el conjunto de las 19 propuestas de resolución que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista.

En consecuencia, desde esa perspectiva del método, señor Presidente, señoras y señores miembros de esta Comisión, este interviniente va a intentar llevar a cabo una descripción global de forma que en su intervención parcialmente, en su momento oportuno, irá justificando las razones que fundamentan el contenido de todas y cada una de las propuestas de resolución, que van desde la número 5 hasta la número 23.

En segundo lugar, queremos dejar muy claro que las medidas adoptadas hasta el momento por la Unión Europea dentro del marco de su política de transportes han perseguido tradicionalmente diversos objetivos. Uno de ellos ha consistido en consolidar el mercado común del transporte, que se creó a partir del año 1993, y, de conformidad con el principio de la libre circulación de servicios, de los servicios comerciales prestados por las empresas de transporte por carretera, por los ferrocarriles, los operadores en navegación interior, las compañías aéreas y las compañías navieras, se ha logrado liberalizar hasta el momento la discriminación basada en la nacionalidad que existía con anterioridad, de tal forma que hoy esos servicios están sujetos a las condiciones de un mercado común creado por una política de ordenación del transporte.

Queremos poner de manifiesto también que hasta la fecha la Unión Europea ha adoptado a través de diversas medidas de liberalización el libre ejercicio de la iniciativa empresarial como el planteamiento más beneficioso para la economía en su conjunto, realizando los cambios necesarios en el entorno regulador y restringiendo cada vez más su alcance a asuntos de genuino interés comunitario, como son los de la libertad internacional de movimientos, los de la seguridad, las normas técnicas, las salvaguardias sociales para los trabajadores, la ordenación del territorio asegurando la cobertura adecuada del transporte, la protección contra el ruido y tantos y tantos otros aspectos medioambientales que han sido objeto de debate en las distintas Comisiones de las Cortes Generales españolas.

En consecuencia, señorías, la política de transporte de la Unión Europea no ha llegado en absoluto a su fin con la realización del mercado único que culminó a lo largo de todos los años de la década pasada. A medida que se ha ido produciendo, se ha podido comprobar que la liberalización y la armonización no producen por sí solas un sistema global eficiente para el transporte de pasajeros y mercancías en Europa que permita garantizar a estos la movilidad sostenible, así como también la gran movilidad sostenible con respeto medioambiental, que debe constituir un objetivo de la actual política comunitaria en materia de transporte y, consiguientemente, en materia de infraestructuras.

Algunas estructuras empresariales heredadas de otras etapas en las que existían las compañías de titularidad pública, que ejercían en régimen de monopolio los servicios del transporte en cualquiera de sus modalidades, han sido a menudo un obstáculo para el desarrollo del transporte, por lo que la política común del transporte ha incluido diversas medidas de saneamiento estructural, como las normas referidas al desguace para reducir el exceso de capacidad de la flota mercante en el ámbito del transporte marítimo; o la separación de las infraestructuras de los servicios en los ferrocarriles, que tendrá que ponerse en marcha según compromiso asumido públicamente en España por el Ministro de Fomento en el próximo año 2002; o permitir la aparición de operadores privados y supranacionales que compitan libremente mediante el usufructo de las pertinentes infraestructuras, con las que eran hasta hace muy poco tiempo o seguirán siendo aún durante muy pocas fechas compañías de bandera en el ámbito ferroviario, en el caso de España, Renfe o FEVE.

Señorías, las instituciones comunitarias han promovido el transporte combinado mediante opciones de muy diferentes características a lo largo de los últimos años, en especial el que combina el ferrocarril y la carretera para aprovechar conjuntamente las ventajas comparativas de cada uno de esos modos de transporte, al objeto de hacer un uso más eficiente de las infraestructuras existentes. El propósito, pues, de aumentar la competencia no tanto entre los modos de transporte como entre los transportistas, que ofrecen una amplia gama de servicios utilizando los diversos modos de transportes que se han ido poniendo en marcha de puerta a puerta, impulsa y obliga a que los gobiernos adopten medidas innovadoras para dar satisfacción a un nuevo modelo de relaciones comerciales.

Naturalmente, con los problemas que surgen a medida que el tráfico excede la capacidad en las zonas centrales de tránsito en Europa y en las grandes conurbaciones se está llegando a situaciones cada vez más evidentes, principalmente en el transporte por carretera y en el aéreo, de auténtico colapso. Y ello ha llevado a que una importante línea de actuación de la Unión Europea en el transporte haya sido la de tratar de responder a los problemas de congestión causados por la inadecuación de las infraestructuras en las demandas del transporte.

En ese sentido, se ha planteado una estrategia comunitaria complementaria al mercado único a lo largo de los últimos años que viene incluyendo fundamentalmente medidas fiscales para repercutir a los usuarios los costes de las infraestructuras y de medio ambiente, así como normas técnicas más rigurosas sobre contaminación. Este planteamiento global ha venido incluyendo medidas para desarrollar redes transeuropeas, que, como bien es sabido por todos ustedes, señorías, se recogieron claramente a raíz de los acuerdos de Essen y de Dublín en la pertinente decisión comunitaria 16/1992, de las instituciones comunitarias europeas. En el Anexo III de dicha decisión comunitaria se recogieron las 14 grandes superestructuras para el gran paquete inicial que se empezó a acordar en 1994 y que culminó en el acuerdo publicado en el Diario Oficial de

las Comunidades Europeas en el mes de julio de 1996, y que constituyen —como digo— las 14 grandes infraestructuras europeas definidas como redes transeuropeas del transporte, respecto de las cuales en España hay varias de ellas a las que ya este interviniente hizo referencia en la sesión de esta Comisión Mixta del pasado 28 de noviembre. Es precisamente en este punto en el que nos encontramos. Respecto al Libro Blanco sobre la política del transporte europeo, nosotros hemos presentado propuestas de resolución a efectos de que las Cortes Generales se pronuncien en el sentido de indicar líneas políticas de actuación que el Gobierno español debe llevar a cabo en los foros comunitarios (y, específicamente, el Ministro de transportes español, quien ha anunciado que en el semestre próximo va a presidir tres sesiones de Consejo de Ministros de transporte en Europa), para que tenga el respaldo de esta Comisión Mixta respecto a unas líneas directrices que iremos defendiendo a lo largo de este periodo de tiempo.

Señorías, nosotros queremos dejar muy claro que el Libro Blanco contiene una serie de principios básicos con los que nos identificamos. En primer lugar, nos identificamos con el principio básico de la defensa de los derechos de los viajeros; en segundo lugar, con el de la necesidad de la mejora de la seguridad en las carreteras comunitarias; en tercer lugar, con el de la conversión de la seguridad en un objetivo prioritario. Pretendemos la seguridad en las infraestructuras vinculadas al transporte, en los servicios del transporte, es decir, en primer lugar, en aeropuertos, puertos, carreteras y redes ferroviarias, y, en segundo lugar, en la exigencia del cumplimiento de la normativa de seguridad que se vaya impulsando progresiva y paulatinamente en el transcurso del tiempo, a efectos de que los servicios del transporte aéreo, por carretera, ferrocarril o servicios marítimos oferten al ciudadano el mayor grado de confianza, descienda el número de siniestros, que a lo largo de los últimos años ha crecido espectacularmente, y, en consecuencia, permita una movilidad conjunta en el ámbito de una Unión Europea que se amplía hacia el Este.

En cuarto lugar, señorías, el principio de la disminución de la congestión mediante el reequilibrio modal va a ser objeto precisamente de una propuesta de resolución que defenderemos muy brevemente, dado que vamos a defender los contenidos globales del llamado Programa Marco Polo, con una dotación presupuestaria no inferior en los años próximos a los 30 millones de euros anuales.

En quinto lugar, el desarrollo de la movilidad sostenible es considerado por nosotros como un principio inspirador básico de la política de transportes, un principio inspirador básico del que no debemos alejarnos.

En sexto lugar, somos partidarios de la armonización fiscal de los carburantes, ya que creemos fundamental —y al respecto tenemos otra propuesta de resolución— reducir las distorsiones a la competencia en los mercados de transporte ya liberalizados, ya que en la medida de lo posible es fundamental que la dependencia de algunos Estados miembros de la importación de petróleo de países no europeos pueda dar origen a una política común en ese mercado común del transporte todavía por vertebrar en el seno de la Unión Europea.

En séptimo lugar, es básico la mejora de la calidad de los principios del transporte que ampliamente se recogen en el Libro Blanco. En octavo lugar, está el desarrollo de las infraestructuras europeas, con algunas propuestas que defenderemos también. En noveno lugar, figura la mejora de la tecnología del control del transporte, porque, señorías, en el horizonte del año 2010, la Comisión Europea ha decidido apostar fuertemente, por ejemplo, por un sistema de navegación por satélite, conocido ya por todos nosotros como el Sistema Galileo, con el fin de ponernos a la altura tecnológica de los Estados Unidos antes del año 2008, fecha que se marca en el Libro Blanco como año referencial. Y este sistema, señorías, desarrollado íntegramente en Europa, deberá ofrecer servicios de gestión de flujos, localización de vehículos, controles de seguridad y otras informaciones geográficas relevantes.

En décimo lugar, nos identificamos con una política unitaria, que pretende impulsar el Libro Blanco, de incremento de la presencia global de la Unión Europea. Es decir, que los países no negocien unilateralmente con terceros países, sino que exista una voz única de la Unión Europea. El Libro Blanco propone incrementar la presencia europea, en efecto, como un todo en los organismos internacionales de transporte, por ejemplo, en la Organización Marítima Internacional (OMI), o en la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI), con el fin de reflejar la verdadera importancia del transporte en la Unión Europea y reforzar su poder de decisión en una industria que se encuentra cada vez más globalizada.

Y señorías, las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Socialista están dirigidas en esta línea, en la de primar los aspectos de seguridad en el transporte, tratando de impulsar todas aquellas propuestas de la Comisión que tanto para los servicios de transporte como para las infraestructuras permitan avanzar teniendo en cuenta el carácter amplio del término en el que el propio funcionamiento eficaz de las administraciones o el comportamiento correcto de los mercados incida en una disminución de los riesgos y en una mayor seguridad.

Defendemos buscar la mejora del funcionamiento del mercado de transporte, tratando de eliminar todas aquellas trabas que suponen una limitación a la libre circulación de viajeros y mercancías, y pretendemos, asimismo, incrementar los mecanismos de protección del derecho de los usuarios en general para todos los modos, sobre todo para el transporte de viajeros, tratando de reforzar las garantías para los clientes del transporte. Estimamos que los funcionamientos actua-

les de producción —y en ese sentido el Libro Blanco hace un análisis mayoritariamente acertado— en los que se ha sustituido la producción de *stocks* en las industrias, en las empresas europeas, por la producción de flujos, por la fiabilidad, la información, la calidad, también influyen en la elección del modo.

Entendemos que las políticas comunitarias no son políticas *manu militari,* donde se obligue a los operadores del transporte a trasvasar el transporte de pasajeros o mercancías de un modo a otro, sino todo lo contrario, ha de hacerse voluntariamente por parte de los operadores porque encuentran mecanismos dinámicos para dar satisfacción a las necesidades de la producción, de la distribución y de ese puerta a puerta, al que he hecho referencia minutos atrás, en el sentido de acortar los períodos de tiempos que van desde el momento de la producción al de la llegada a la puerta del consumidor del producto que ha demandado. Consiguientemente, los operadores han de encontrar unas políticas que es responsabilidad de las administraciones públicas impulsar adecuadamente para que oferten tales servicios.

Señorías, nosotros no queremos dejar de poner de manifiesto una serie de aspectos que nos preocupan desde la perspectiva de un transporte sostenible. La Agencia Europea de Medio Ambiente hizo público en Copenhague el informe TERM 2001 —estamos finalizando este año— como preámbulo a la reunión que se acaba de celebrar hace muy poco en Bélgica de los Ministros europeos de Transporte y Medio Ambiente, y que fue precisamente paralela a la presentación del Libro Blanco, en el mes de octubre, entre cuyas conclusiones y previsiones no queremos dejar de destacar como síntesis, a efectos de que quede recogido en el *Diario de Sesiones,* nuestra identificación, y consiguientemente, la posición del Grupo Parlamentario Socialista. Así, en primer lugar, entre los años 1990 y 1998, las emisiones de gases acidificantes del sector de transporte disminuyeron el 20 y 25 por ciento las emisiones de los contaminantes responsables del *smog* del ozono troposférico, óxidos de nitrógeno y derivados, y compuestos orgánicos volátiles y derivados. No obstante, son necesarios esfuerzos complementarios para alcanzar los objetivos comunitarios de reducción de las emisiones de estas sustancias, y esto hay que decirlo porque, de lo contrario, no se puede entender la posición del Grupo Parlamentario Socialista desde una perspectiva global de defensa de un medio ambiente y de optimización de los servicios del transporte.

Señorías, hay que decir también que la Agencia Europea de Medio Ambiente ha dado a conocer datos en el sentido de que el consumo de energía por parte del sector del transporte se ha incrementado el 47 por ciento desde 1985 hasta nuestros días, en comparación con el incremento del consumo de energía de otros sectores, que ha sido del orden del 4 ó 5 por ciento. Asimismo, el transporte es el responsable del 24 por ciento de todas las emisiones antropogénicas de dióxido de carbono en la Unión Europea, que es el principal gas de efecto invernadero. A este respecto hay un informe elaborado en el Senado durante la V Legislatura de las Cortes Españolas, concretamente en una Comisión específica dedicada a estudiar el impacto medioambiental y el agujero de ozono así como los factores que lo han venido generando, en la que intervinieron cualificados investigadores del mundo entero. Estos datos se pusieron de manifiesto en aquel momento, en los años 1994 y 1995, y figuran en el *Diarios de Sesiones.*

Debemos indicar que el número de vehículos que se desguazan al año en Europa, en los actuales quince Estados miembros de la Unión Europea —ya veremos qué ocurre cuando estos aumenten—, va a pasar de los 11,5 millones de 1995 a unos 17 millones en el año 2015, y el problema del achatarramiento de los vehículos —y permítanme que utilice esta terminología coloquial— es un problema medio ambiental muy relevante que tiene planteado la Unión Europea. Esto tiene que recogerlo el Libro Blanco, que también se hace eco de propuestas de la Agencia Europea de Medio Ambiente como la de que el parque móvil de la Unión Europea, habiendo crecido un 64 por ciento entre los años 1980 y 1998, es decir, durante 18 años, hasta alcanzar la cifra de 451 vehículos por cada 1.000 habitantes, constituye un elemento innegable de impacto en la vida global de la sociedad. El transporte de mercancías por carretera, señorías, representa actualmente el 43 por ciento del total de toneladas por kilómetro, frente a lo que representaba en 1980, que era el 33 por ciento.

Queda claro, pues, con estos y tantos otros aspectos a los que se hizo referencia en paralelo a la publicación del Libro Blanco, y recogidos en el contenido del mismo, impulsados por la Agencia Europea de Medio Ambiente, que estamos hablando de temas que no son baladí, de ahí que resulte fundamental el debate que hoy estamos teniendo en la defensa de las propuestas de resolución que nuestros grupos parlamentarios han planteado.

Señorías, nosotros queremos poner de manifiesto, por ejemplo, con la propuesta de resolución número 21 —y voy pasando ya a la defensa de todas y cada una de ellas— que hace referencia al Programa Marco Polo, donde nosotros decimos que una de las mayores preocupaciones manifestadas por la Comisión Europea ha sido la de la necesidad de paliar el desigual crecimiento de los distintos modos de transporte, que no podemos dejar de tener en cuenta que el transporte por carretera en la última década ha pasado de una cuota de mercado del 50 por ciento al 85 por ciento actual, en detrimento, fundamentalmente, del ferrocarril, que ha venido perdiendo consecutiva y progresivamente mercado en el transporte.

Y consciente de tal desequilibrio, la Comisión Europea pretende impulsar el Programa Marco Polo,

sustituto de los anteriores Programas PACT, cuyo objetivo esencial es el de presentar alternativas viables al transporte de carreteras, fomentando no sólo el transporte combinado, sino el cabotaje marítimo de corta distancia, la navegación interior y el transporte aéreo. Por ello, nosotros proponemos que esta Comisión Mixta se pronuncie en el sentido de que el Gobierno español, en el seno de las instituciones comunitarias, impulse la configuración de una red de plataformas logísticas adaptadas y orientadas hacia las nuevas tendencias de la distribución y hacia la moderna logística con la intención de que puedan integrarse en la configuración europea de la Red Transeuropea del Transporte, y lo hacemos desde el convencimiento de que una preocupación de las autoridades comunitarias debe vertebrarse alrededor de la mejora de la logística de acceso de las mercancías a los grandes núcleos de población, tema que tampoco es baladí.

Actualmente existen estudios y experiencias realizadas en importantes y diversas ciudades singulares de la Unión Europea que ponen de manifiesto la grave dificultad del acceso de las mercancías a los distribuidores minoristas, a las empresas de distribución, y que el establecimiento de auténticas plataformas logísticas en los entornos inmediatos de las grandes capitales debe erigirse en una especie de desiderátum de las políticas de transporte comunitarios para empezar a descongestionar el interior de las grandes ciudades de los grandes vehículos de transporte de mercancías que las colapsan.

Señorías, nosotros, desde la perspectiva ya expuesta hasta este momento, venimos defendiendo aspectos como la internalización de todos los costes externos, particularmente de los medios ambientales, en las tarifas que han de pagar los usuarios en las infraestructuras del transporte. Es algo ya innegable que hemos estado viendo en España y que seguimos observando en el uso de las infraestructuras, fundamentalmente en las portuarias y en las aeroportuarias. La defensa medioambiental del entorno marítimo vinculado a los puertos viene a suponer una carga económica en las tarifas, en las tasas, en los precios públicos que pagan las mercancías al pasar a través de los puertos.

Defendemos también una nueva distribución del tráfico de mercancías y de pasajeros entre todos los modos de transporte en función del coste total, incluidos los costes externos que implica el uso de cada uno de ellos. Defendemos también la financiación de las inversiones necesarias para la eliminación de los cuellos de botella, el establecimiento de un marco de competencias en el transporte terrestre en el que el transporte ferroviario de mercancías incremente de forma sustantiva su participación. Defendemos un nuevo equilibro entre el transporte público y el uso de coches privados en el transporte urbano, que tenga en cuenta la necesidad de reducir drásticamente las emisiones de CO_2, como se recoge en algunas de nuestras propuestas.

Señorías, quisiera singularizar la defensa de la propuesta de resolución número 22. En dicha propuesta, vinculada al transporte marítimo, queremos poner de manifiesto que la Comisión Europea viene promoviendo iniciativas con el objeto de apoyar el transporte marítimo de corta distancia al considerar que el cabotaje marítimo de corta distancia puede ser una adecuada alternativa combinada con el trasporte combinado del trasvase de mercancías de la carretera al ferrocarril, con el deseo —digámoslo coloquialmente también— de sacar mercancías de la carretera a efectos de fluidificar el tráfico en la carretera y disminuir la siniestralidad. Para ello, la Comisión Europea marca dos líneas de actuación. Una, trasvasar mercancías al ferrocarril, para lo cual hay que adoptar políticas muy singulares; dos, trasvasar mercancías al barco, a los buques *roll on-roll off,* es decir, a los buques que conviertan la comunicación entre determinados puertos europeos en auténticas «autopistas marítimas», como lo indica taxativamente el Libro Blanco al acuñar este término de «autopistas marítimas». Luego el transporte combinado, el transporte marítimo de corta distancia, no es un asunto poco relevante. Hasta ahora se ha venido planteando como una especie de proyecto pero que ya se ha venido vertebrando por las propias compañías. En España, señorías, hay un número muy importante de empresas navieras que vienen trasvasando las mercancías de carga rodada al barco, de tal manera que tráficos como los del Mediterráneo, o Bilbao-Burdeos o Barcelona-Civitavecchia o Barcelona-Livorno, etcétera, o el de la conexión con el Magreb a través del puerto de Algeciras, que es muy importante —y podríamos mencionar muchos otros más—, pueden ser potenciados desde la perspectiva transfronteriza, tanto dentro de la Unión Europea como hacia fuera.

Aunque no se menciona expresamente, señorías, la lectura del contenido de esta materia en el Libro Blanco conduce a pensar que la Comisión está considerando la posibilidad de convocar concursos públicos para el establecimiento de estas autopistas marítimas con la participación de apoyo estatal o de la propia Unión Europea, como se recoge en el Libro Blanco. Me gustaría que quedase muy claro, porque va a dar origen a debates posteriores, que ello es como consecuencia de que, en general, en algunas de esas autopistas marítimas podrían no surgir espontáneamente iniciativas privadas. Lo dice el Libro Blanco, que abre el mecanismo de la posibilidad —y nosotros nos identificamos con ello, sobre todo para garantizar el trasvase de mercancías hacia zonas netamente aisladas— de celebrar concursos públicos con la coparticipación financiera, como acaba de hacer el Gobierno español, que ha abierto durante cinco años nueve rutas de interés público en el Estado español, con 1.000 millones de pesetas de asignación presupuestaria —ya se cerró el plazo de presentación de ofertas—, y que será adjudicado dentro de muy pocas fechas. El Grupo Parlamentario Socialista

lo ha defendido en repetidas ocasiones en las Cortes Generales, y nos felicitamos de que el mecanismo vaya avanzando ya que asegura en España la comunicación, por ejemplo, con las islas Canarias, con Baleares, con Ceuta o con Melilla, zonas aisladas.

Ese es el contenido, señorías, de la propuesta de resolución número 22, en la que manifestamos que resulta esencial que el Gobierno español tenga muy presentes las características de las infraestructuras del transporte y las de los servicios de pasajeros y de mercancías entre las diferentes Comunidades Autónomas del Estado español, al objeto de adaptar y modular la aplicación de las políticas globales a las circunstancias singulares de nuestros territorios y de nuestras ciudades, dado que el transporte español ha dependido siempre de manera muy importante de la carretera como consecuencia de un conjunto de condicionantes que no han sido históricamente favorables para el ferrocarril, como la baja densidad de población, la difícil orografía del territorio, la distribución de la población entre el centro y la periferia y la debilidad de los flujos de mercancías.

Nosotros, señorías, en la propuesta número 22, relativa al cabotaje marítimo de corta distancia, defendemos que la Comisión Mixta para la Unión Europea se pronuncie en el sentido de indicar al Gobierno que compartimos la valoración contenida en el Libro Blanco en el sentido de estimar que el transporte marítimo constituye uno de los modos más respetuosos con el medio ambiente, uno de los que menos consumo de energía precisan y uno de los que menos contaminación produce como modo de transporte, y con índices muy inferiores de externalidades no deseables. Por ello nosotros lo identificamos desde la perspectiva de la promoción del transporte marítimo de corta distancia dentro de Europa como una prioridad para la Unión Europea y básica para hacer posible en ella un crecimiento sostenible. En consecuencia, solicitamos al Gobierno español que adopte las medidas adecuadas que permitan avanzar en este modo de transporte dadas las características ribereñas del Estado español.

Como hemos venido defendiendo, estimamos que este es un modo de transporte que debe ser impulsado en el seno de las instituciones comunitarias. Pero, además, en la defensa de estas propuestas de resolución queremos hacer referencia singularizada no sólo al Programa Marco Polo que se recoge en la propuesta de resolución número 21, sino a tres propuestas de resolución.

Miro el reloj, señor Presidente. Son las diez de la mañana. Creo que vamos lo suficientemente bien con el tiempo para poder terminar a las once y cuarto, como se indicó al principio. Las Cortes Generales, señorías, son el lugar donde venimos a hablar los representantes del pueblo.

Nuestras propuestas de resolución números 12, 13 y 14, se enfocan desde esa perspectiva de la manifestación popular, y precisamente al amparo de lo que aquí se ha expuesto. La número 12, a la que voy a hacer referencia, se refiere a las redes terrestres transpirenaicas. Queremos poner de manifiesto que en la Comisión Mixta debemos considerar que para España, y en general para toda la península Ibérica, el mejorar las comunicaciones terrestres transpirenaicas ha de constituir el objetivo prioritario para potenciar el crecimiento de los intercambios comerciales de España y Portugal con el resto de los países miembros de la Unión Europea, y de ahí que propongamos una serie de actuaciones. Mejorar las comunicaciones transpirenaicas ha de constituir para España un objetivo estratégico de primer orden, por ello estimamos que deben llevarse a cabo actuaciones a corto plazo como la costrucción del tramo ferroviario de la nueva línea Figueres-Perpignán, o la prolongación de las vías férreas Barcelona-Puigcerdá hasta La Seo d'Urgell y Andorra y Lleida-La Pobla de Segur hasta la frontera francesa. Queremos introducir unas aportaciones que estimamos mejoran los contenidos de estas propuestas de resolución. Concretamente, esta resolución número 12 se la haremos llegar al Presidente y a la Secretaría de la Mesa, una vez que termina la intervención, con un párrafo añadido.

La propuesta de resolución número 13 la estimamos fundamental y planteamos que la Comisión Mixta inste al Gobierno español para que, en las instituciones comunitarias, se puedan adoptar las medidas necesarias para que la futura política comunitaria de transporte, además de prever la ampliación de la Unión Europea hacia los países del Este de Europa, dedique también especial atención a la comunicación de Europa con el norte de África a través de España, especialmente de cara a la creación de la zona de libre cambio euromediterránea prevista para el año 2010.

Señorías, la apertura de España hacia los mercados africanos ha de hacerse, razonablemente, por el punto geográficamente más próximo del Estado español al Magreb, es decir, concretamente nos estamos refiriendo a la zona de actividades logísticas del área de Gibraltar vinculada al puerto de Algeciras.

Por eso, en la propuesta de resolución número 14, planteamos muy claramente como propuesta de resolución que la Comisión Mixta para la Unión Europea inste al Gobierno español para que plantee ante las instituciones comunitarias la inclusión en el anexo III de la Decisión Comunitaria 1692/1996, relativa a las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte un nuevo proyecto. Esto queremos destacarlo por la singularidad y la importancia que tiene. Nosotros planteamos que en la modificación de la Decisión Comunitaria del año 1996 que se está produciendo en estas fechas se incluya un nuevo proyecto básico transfronterizo para la Unión Europea, 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 incluya también las vías de acceso y salida tanto en carretera como en ferrocarril para que tengan la capacidad y las condiciones necesarias acorde con estos objetivos.

Desde esa perspectiva, el Grupo Parlamentario Socialista introducirá unas modificaciones fundamentalmente conceptuales. Por ejemplo, donde la propuesta de resolución dice «desarrollo global», nosotros añadiremos «… de las infraestructuras y de las zonas de actividades logísticas…».

Son cuestiones esencialmente enriquecedoras del texto tanto en su propuesta de resolución como en su parte expositiva, donde nosotros, a continuación de la terminación del primer párrafo, queremos añadir: Su contenido debería integrar reflexiones y propuestas al respecto de cara al año 2010, en el que está prevista la creación de la zona de libre cambio euromediterránea.

Señorías, las redes transfronterizas a través del Pirineo y a través del Estrecho de Gibraltar deben permitir comunicaciones fluidas por carretera y por ferrocarril entre España y Francia y, naturalmente, significa un enriquecimiento por la aportación al flujo de mercancías y personas procedentes de Portugal, lo que constituye una contribución potente que el Gobierno español debe intentar introducir como red transfronteriza básica dentro del Anexo III en el que se recogen las catorce grandes obras.

Hemos planteado esta zona de actividades logísticas en el área de Gibraltar como un nudo fundamental de comunicación de mercancías y pasajeros entre la Unión Europea y el punto más próximo del Magreb, con las importantes derivaciones de naturaleza política que ello conllevaría.

Señorías, hay una propuesta de resolución por la que entenderán que este Diputado, que lo es en representación de una de las provincias de la Comunidad Autónoma de Canarias y que tiene el honor de dirigirse a sus señorías en esta sesión, tenga una especial predilección —y permítanme esta licencia de tipo personal—, que es la propuesta número 15. Nosotros estimamos que los puertos y aeropuertos canarios deben integrarse en las redes transeuropeas del transporte porque lo mandata el artículo 299 del Tratado de la Unión Europea en el apartado segundo, en el que se dice: Teniendo en cuenta la situación estructural, comercial y económica de los departamentos franceses de ultramar, las Azores, Madeira y las islas Canarias —que es la única Comunidad española referenciada, singularizada y expresamente citada en el Tratado de la Unión Europea—, caracterizadas 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 —lo dice así el artículo 299, párrafo segundo, del Tratado de la Unión Europea—, 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.

Luego las instituciones comunitarias tienen que adoptar decisiones y, 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 del Parlamento Europeo y del Consejo del 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.

Señorías, termino en un minuto, señor Presidente. Las restantes propuestas de resolución que el Grupo Parlamentario Socialista presenta no son propuestas de resolución que esporádica, singularmente o fruto de originalidades coyunturales de un momento se engarcen una tras otra; en absoluto. Desde la número 5 a la 23 constituyen 19 propuestas de resolución que marcan un hilo argumental, un conjunto —permítanme también esta licencia— doctrinal sobre el concepto que de las políticas del transporte tiene el Grupo Parlamentario Socialista de las Cortes Generales y que estimamos que deben ser defendidas por el Gobierno español en los foros comunitarios pertinentes y que —lo adelanto, naturalmente— a buen seguro los eurodiputados socialistas españoles van a introducir como enmiendas, como propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Socialista Europeo, en la tramitación en co-decisión en las instituciones comunitarias, concretamente en el Parlamento Europeo, marcando la posición de los socialistas españoles en lo que se refiere a la intermodalidad, a nuestra preocupación intermodal, a las redes de infraestructura, a la prestación de los servicios, a la defensa de los derechos de los usuarios y a tantos aspectos que, como es evidente y lógico, en una intervención de estas características quedan atrás, como por ejemplo en la defensa de toda una serie de medidas sobre un cielo único en Europa a efectos de posibilitar una mayor fluidez del transporte aéreo. Esa petición está singularizada en una de las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Presidente, este interviniente reitera el reconocimiento a la Mesa de esta Comisión por la posibilidad que se le ha dado a este Grupo Parlamentario de defensa de los contenidos de estas propuestas de resolución. Presentaremos a la Mesa las modificaciones, que son esencialmente de naturaleza estructural en la redacción, que enriquecen los contenidos de estas propuestas de resolución, y solicitaremos que al respecto se pueda ir produciendo en su momento procesal la votación, una a una, y en cada una de esas votaciones iremos indicando las frases que introducimos y que

hasta este momento no hemos tenido tiempo de hacer llegar a la Mesa.

Nada más, señor Presidente, y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Segura.

Ahora corresponde intervenir a los grupos parlamentarios que, no habiendo presentado propuestas, quieren fijar su posición sobre ellas, pero antes debo decirles que hay una propuesta de resolución que no podrá ser defendida porque su proponente nos ha remitido una nota diciendo que le es imposible asistir y que ruega a la Comisión que la dé por defendida. Se trata de la propuesta presentada por el Diputado Joan Saura, adscrito al Grupo Parlamentario Mixto. Nos comunica que, no pudiendo asistir a la reunión de la Comisión, solicita que se dé por defendida su propuesta de resolución. Así constará en Acta.

Ahora damos la palabra a los portavoces que desean fijar su posición sobre las propuestas presentadas hasta ahora.

Tiene la palabra el señor Companys, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor **COMPANYS SANFELIÚ:** Muchas gracias, señor Presidente.

Nuestro Grupo Parlamentario no ha presentado ninguna propuesta de resolución porque entendemos que el Libro Blanco del transporte es un punto de buenas voluntades, es una propuesta abierta y no puede ser de otra manera, sobre todo teniendo en cuenta la complejidad de la Europa de los quince, pero aún más si pensamos en la Europa de los veinticinco o veintisiete.

En función de su situación geográfica, de su orografía, de su climatología y demografía, cada Estado tiene que dar respuestas diferentes a unos mismos problemas: la creciente movilidad tanto de personas como de materiales. La importancia del transporte fluvial en países como Francia y Alemania nada tiene que ver con el transporte marítimo de cabotaje de corta distancia de países como España o Grecia; la problemática de países como Austria o Alemania, situados en el centro de Europa y en muchos casos de paso obligado, poco tiene que ver con países periféricos como España, Portugal o Grecia. Por tanto, estando como estamos de acuerdo con la filosofía del Libro Blanco, entendemos que lo que hay que hacer en este momento es un frente común para que, de acuerdo con la filosofía que impregna la propuesta, se dé una visión lo más cercana a los intereses españoles.

Intentaremos hacer propuestas y solucionar algunos de los grandes déficit que tenemos en este momento. La construcción del tren de alta velocidad, la salida de la «Y» por el País Vasco y la perforación de los Pirineos son dos de los grandes retos que aún nos quedan pendientes. No obstante, hay que ser conscientes de que el crecimiento de las infraestructuras no puede llegar hasta el infinito y de que cada día los ciudadanos somos más sensibles a los problemas de carácter medioambiental que esas grandes obras producen sobre el territorio. Por ese motivo hay que continuar mejorando las estructuras que hasta ahora tenemos actuando de una forma especial en los cuellos de botella. La permeabilización de los Pirineos debe ser una prioridad, pero por encima de todo hay que hacer un esfuerzo de planificación de cara al futuro y profundizar en lo que se viene llamando el reequilibrio modal, es decir, el uso adecuado de las capacidades no utilizadas en las actuales estructuras y de las que se creen en un futuro próximo.

De todas formas, si bien es cierto que en la Europa común es importantísimo planificar conjuntamente, también es cierto que, dado el enorme coste de esas pretendidas infraestructuras, si no hay participación comunitaria —que de momento no la hay si no tenemos en cuenta los fondos de cohesión y regionales— será difícil que un Estado deje de hacer inversiones que entiende que le son imprescindibles para su desarrollo y se pretenda que realice otras de interés general siempre con fondos propios. Por tanto, a mi entender eso sería una utopía.

Nuestro Grupo Parlamentario ha estudiado las diferentes propuestas de resolución, algunas las vemos más adecuadas que otras y algunas pueden ser mejorables. En todo caso entiendo que no son contradictorias, sino que proyectan las diferentes sensibilidades de los grupos políticos y eso es fundamental si queremos encontrar un cierto consenso.

Por ese motivo nosotros estamos en la línea de ver si somos capaces de poner encima de la mesa una propuesta común que se pudiese aprobar por unanimidad y que fuese una referencia de cara a la negociación que se va a llevar próximamente en la Unión Europea. Creo que el mejor regalo de Navidad sería esa carta que escribiríamos entre todos a los Reyes Magos —en el mejor sentido de la expresión lo de Reyes Magos—.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Usted sabe que los Reyes Magos son los padres, de manera que… **(La señora Álvarez-Arenas Cisneros: ¡No nos chafes!—Risas.)** Creía que lo sabían ustedes **(Risas.)**

Si no hay ningún otro portavoz que desee intervenir en el primer turno de portavoces, abrimos el segundo turno para fijar posiciones sobre la votación que se va a desarrollar a continuación y que, a propuesta de un portavoz, será una a una. No vamos a votar sólo una a una las propuestas del portavoz socialista, sino que se van a votar todas una a una para evitar confusiones.

El turno de palabra será otra vez en el mismo orden, invirtiendo en su fase final el de los Grupos Socialista y Popular para que termine el Grupo Popular. Esta vez no va a haber más excepción que la que desarrollemos en favor del Grupo Popular en cuanto a la duración de los

tiempos. El portavoz socialista tiene el tiempo tasado como los demás en 12 minutos y el Grupo Popular dispondrá del resto del tiempo.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor Presidente, este interviniente socialista cree que ha tenido el tiempo tasado como los demás, porque eran 19 propuestas de resolución y aunque pudo haber consumido 60 minutos, tal como estaba previsto, consumió 42 minutos. Pero intelectualmente a este interviniente le choca hablar de tiempos en temas tan relevantes como éste.

No obstante, si le parece, señor Presidente, intervendré exclusivamente de la siguiente forma: iré propuesta a propuesta leyendo las modificaciones que pretendemos introducir en el texto publicado en el Boletín de las Cortes Generales del 11 de diciembre. ¿Es posible?

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura, perdone. No está usted en uso de la palabra, primero. Segundo, usted es muy dueño de ordenar su intervención como lo desee. El Presidente se limita a señalar que hemos acordado en la Mesa un procedimiento que he enunciado al principio para repartir el tiempo disponible, y lo reitero ahora a los meros efectos del recordatorio. Todo el mundo ha aceptado renunciar al uso del Reglamento y sustituirlo por un reparto que nos ha parecido el adecuado para esta sesión, que está siendo muy interesante y espero que lo siga siendo hasta el final.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Mixto.

La señora **DE BONETA Y PIEDRA:** Gracias, señor Presidente.

En primer lugar, quiero hacerle saber al señor Presidente que voy a utilizar muy poquito de este turno para cumplir así con las previsiones de tiempo establecidas por la Presidencia.

Desde el punto de vista del Grupo Mixto y en concreto desde el punto de vista de esta representante de Eusko Alkartasuna, todas las propuestas que aquí se plantean son, efectivamente, relevantes, interesantes e importantes, y de hecho lamentamos no poder referirnos una a una a todas ellas puesto que todas guardan un interés para la mejora de las comunicaciones vitales en la convergencia real, y vitales también en las necesidades de desarrollo y de comunicación del conjunto del Estado y del conjunto de la Unión Europea.

Ahora me voy a referir concretamente a la propuesta que Eusko Alkartasuna planteaba a través del Grupo Mixto. El Grupo Popular ha planteado una enmienda a nuestro texto —no la tengo en mis manos en este momento toda vez que se la he vuelto a entregar al portavoz del Grupo Parlamentario Popular— que, admitiendo la primera parte del mismo íntegramente —el punto uno de la proposición—, establece una sustitución en el segundo punto en el sentido del compromiso del Gobierno del Estado, del Gobierno español, para impulsar y ejecutar la parte correspondiente al trazado ferroviario del eje Atlántico Madrid-Vitoria-Dax, y nosotros pedíamos que en la parte que discurre por el Estado español, se comprometiera a ejecutarlo con carácter inmediato. A este respecto, si bien no es aceptable su propuesta al cien por cien por nuestra parte, sí es aceptable toda vez que lo que hace es incluir algo que en el Libro Blanco no se contemplaba o no se mencionaba —por cierto, no se excluía este proyecto del carácter prioritario pero tampoco se mencionaba como prioritario—. Entendemos que es bueno que resurja de nuevo como prioritario y, en este sentido, a pesar de que el Grupo Popular parece que no quiere establecer claramente el compromiso del Gobierno de ejecutar la parte española del proyecto en este momento y con carácter prioritario, sí está comprometido en su defensa. Por ello, en el momento en que este proyecto adquiera la relevancia que le corresponde —inmediata, según nosotros—, en el momento en que este proyecto adquiera de nuevo esa relevancia y se refleje en el Libro blanco, supongo que por pura coherencia el Gobierno se verá obligado a ejecutar la parte que le corresponde, y de la que no es parte menos importante —como ya se ha mencionado por algún portavoz— la «Y» ferroviaria vasca.

Teniendo en cuenta esa posición favorable a nuestra propuesta de resolución, entendemos que el proyecto se defenderá en la Comisión con uñas y dientes —por decirlo con carácter coloquial—, de forma que, tras haber estado pospuesto desde el año 1994 —inexplicablemente pospuesto desde nuestro punto de vista—, pronto pueda tener un reflejo inmediato.

En este sentido, en el segundo punto de nuestra propuesta de resolución proponemos una leve modificación al texto del Partido Popular. Se trata de trasladar el punto tercero al punto segundo, dando así más relevancia a los proyectos que contemplan los segmentos Vitoria-Dax y Zaragoza-Canfranc-Pau. Entendemos necesaria esa rehabilitación de los segmentos para darles ese carácter prioritario al que tantas veces hacemos referencia.

Con respecto al resto de las propuestas, queremos manifestar el acuerdo del Grupo Parlamentario Mixto, en este caso de Eusko Alkartasuna. Consideramos que son constructivas e importantes y que tienen que tenerse en cuenta en el Libro Blanco, y por ello votaremos a favor de todas ellas.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias.

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Arroyo Hodgson.

El señor **ARROYO HODGSON:** Muchas gracias, señor Presidente.

En este segundo turno para fijar posición, desde el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria insistimos en nuestra propuesta de resolución, relativa a la especificidad de las islas Canarias y, en concreto, a su condición de zona ultraperiférica, consideración recogida en el propio Tratado de Amsterdam.

Insistimos en la especificidad y en el tratamiento del transporte aéreo por nuestra condición de archipiélago, así como por el importante flujo turístico que soportamos: más de diez millones de turistas al año. Prestamos especial atención al transporte marítimo, especialmente al de cabotaje ya que el transporte de mercancías se realiza siempre por mar, de ahí que consideremos afortunado hablar de autopistas del mar. Asimismo, insistimos en el sobrecoste de aquellos transportes inherentes a nuestra posición geográfica.

En relación a las propuestas de resolución de los otros grupos políticos, he de decir que el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria está de acuerdo con las numerosas propuestas de resolución que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, así como con las del Partido Popular. Simplemente, quedamos a la espera de la votación para pronunciarnos definitivamente.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señoría.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, voy a ir enumerando las diferentes propuestas de modificación que ha presentado mi Grupo y, en su caso, las modificaciones que hemos introducido, por lo que agradecería al Secretario de la Comisión que tomara nota de ello.

Las propuestas de resolución números 5 y 6 quedan tal y como se recogen en la publicación.

En la número 7 vamos a introducir una ligera modificación, de manera que queda redactada de la siguiente forma. «La Comisión Mixta para la Unión Europea —y aquí viene la modificación que le entregaré en mano al señor Secretario— considera pertinente la adopción de las medidas necesarias para incorporar a las reformas que se lleven a cabo en el ámbito del transporte por ferrocarril la perspectiva del consumidor y del lógico interés nacional, de modo que la apertura del sector ferroviario a la competencia de operadores comunitarios lleve aparejada, en los mismos términos, la apertura para los operadores españoles de un mercado europeo del transporte por carretera en los restantes países comunitarios».

La propuesta de resolución número 8 se modifica ligeramente, quedando de la forma siguiente. «La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno —y aquí viene la modificación— a defender ante las instancias comunitarias la adopción de las medidas necesarias para que la creación de un marco tarifario para el sector del transporte, basado en criterios comunes, asegure su aplicación efectiva a todos los modos de transporte y establezca de forma detallada y consensuada los costes que deben incorporar las tarifas, así como los criterios explícitos para su valoración».

En la propuesta número 9 no se introduce modificación alguna.

En la propuesta número 10 proponemos añadir al final del texto que hemos presentado «…, así como el desarrollo del transporte marítimo mediante una revisión de las regulaciones tarifarias y administrativas, entre otras actuaciones».

La propuesta número 11 se mantiene con el mismo texto.

En la propuesta número 12 añadimos al final del cuarto párrafo «…para concluir prioritariamente los proyectos ya acordados». Se darán cuenta de que se trata de mejoras poco relevantes desde el punto de vista del concepto.

La propuesta número 13 se mantiene igual.

La número 14 se modifica ligeramente al introducir un añadido en el párrafo primero. La parte expositiva dice: «Las especiales condiciones de ese país conducen —nos estamos refiriendo al Magreb— a pensar en la conveniencia de algún tipo de reflexión dentro de los contenidos del Libro Blanco». Y proponemos añadir a continuación: «Su contenido debería integrar reflexiones y propuestas al respecto de cara al año 2010, en el que está prevista la creación de la zona de libre cambio euromediterránea». La propuesta de resolución se mejora con el siguiente añadido. «El de desarrollo global —aquí introducimos dos palabras y el resto queda igual— de las infraestructuras y de las zonas 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 carretera como en ferrocarril, para que tengan la capacidad y las condiciones necesarias acorde con estos objetivos».

La propuesta número 15 se mantiene igual.

En la propuesta 16 introducimos una frase en el primer párrafo de la exposición de motivos. Donde dice: «Sin embargo, en el cielo europeo siguen existiendo…» eliminamos el párrafo siguiente y añadimos: «graves problemas de congestión debido a las barreras técnicas y operacionales existentes entre países».

Llegados a este punto considero necesario elevar nuestras excusas a todos los grupos parlamentarios, pero quiero que entiendan que estas mejoras se han ido produciendo en las últimas horas y que no hemos tenido tiempo de redactarlas y entregárselas a los diferentes grupos. Quiero que quede claro que, en modo alguno, se modifica el contenido de las mismas.

Al final de la propuesta de resolución número 16, añadimos dos párrafos. El primero de ellos dice: «Los temas de seguridad aérea tienen, tras el 11 de septiembre pasado, una importancia fundamental». El Congreso de los Diputados — aunque debe decir la Comisión Mixta para la Unión Europea de las Cortes Generales Españolas— insta al Gobierno español a que trabaje en unión de sus socios para la rápida aprobación de las nuevas normas que están siendo presentadas por la Comisión o se presentarán en el futuro. El otro párrafo dice: «En relación a la participación de la Unión Europea en el seno de la Organización EUROCONTROL, se propone al Gobierno que vele para que dicha adhesión ayude a clarificar las relaciones entre ambos organismos y clarifique el papel, las funciones y las relaciones de trabajo que dicha Organización debe llevar a cabo en la puesta en práctica del Cielo Único Europeo anteriormente mencionado».

En la propuesta de resolución número 17 se introduce la siguiente: «La Comisión Mixta para la Unión Europea —y ahora viene el cambio— considera necesario que la adopción de medidas, etcétera».

En la número 18 retiramos solamente una palabra, «puntualmente», quedando el texto de la siguiente manera: «La Comisión Mixta para la Unión Europea insta al Gobierno a que informe a esta Comisión del desarrollo del Libro Blanco de la Comisión Europea, etcétera».

La propuesta número 19 se mantiene igual.

En la número 20, primer párrafo, en la parte expositiva a continuación del párrafo que dice: «Sin embargo, los beneficios del transporte tienen un alto coste», añadimos dos palabras: «social y ambiental». Y en cuanto a la propuesta de resolución estimamos que se enriquece si a los tres puntos existentes añadimos otros tres puntos nuevos. Quedaría redactada de la siguiente forma: «4. Garantizar la accesibilidad al territorio y a los diferentes recursos económicos y sociales y ambientales en el contexto de una política de igualdad de oportunidades». «5. Promover la utilización de los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente». «6. Intensificar la incorporación del concepto de desarrollo sostenible a los procesos de planificación de las nuevas infraestructuras». Creemos, señorías, que mejora la propuesta de resolución. Son principios básicos que sin duda alguna todos los grupos parlamentarios aceptarán, por lo que estimamos que es defensa del bien común.

En la propuesta número 21 queremos introducir un nuevo párrafo como propuesta de resolución que diga: «Promover el ejercicio de la intermodalidad utilizando instrumentos tales como las plataformas logísticas, la regulación del marco administrativo y el apoyo de acciones de tipo inversor tales como el futuro programa Marco Polo».

Las números 22 y la 23 las mantenemos igual.

Termino diciendo que la posición del Grupo Parlamentario Socialista con respecto a las restantes enmiendas será la siguiente: Votaremos a favor de la propuesta de resolución presentada por el Grupo Parlamentario Popular, y de la presentada por el Grupo de Coalición Canaria. La defendida por la Senadora de Eusko Alkartasuna, del Grupo Mixto tenemos entendido que va a haber una propuesta de modificación que tendremos que escuchar, según se nos ha indicado informalmente, a efectos de fijar nuestra posición definitiva.

Nada más, señor Presidente y señorías, y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Segura.

Señor Companys.

El señor **COMPANYS SANFELIÚ:** No intervengo.

El señor **PRESIDENTE:** ¿No tiene usted nada que decir?

El señor **COMPANYS SANFELIÚ:** Tengo muchas cosas que decir, pero no es el momento procedimental para hacerlo.

El señor **PRESIDENTE:** De acuerdo. Muchas gracias.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Jiménez Suárez.

El señor **JIMÉNEZ SUAREZ:** Gracias, señor Presidente.

El Partido Popular quiere, como preámbulo, hacer una puntualización. Estamos debatiendo el Libro Blanco del transporte que, como se sabe, es una decisión colegiada de la Comisión, no es el libro de ningún grupo político ni de la presidenta de la Comisión, sino que es una decisión colegiada. En ese sentido, el Partido Popular ha querido hacer un esfuerzo de consenso con todos los grupos para llegar al máximo de enriquecimiento en las propuestas que la Comisión Mixta plantee también como un preámbulo de lo que pretendemos que sea un documento conjunto, resultado del trabajo de la subcomisión en los próximos meses. Insisto en expresar el agradecimiento a todos los grupos por el enriquecimiento que supone para la política del transporte y para la posición del Estado español en la defensa de sus intereses, una posición común que creo que hemos alcanzado en las propuestas que hoy se van a debatir y, en ese sentido, el Partido Popular quiere desgranar su postura respecto a cada una.

En cuanto a la proposición número 1, de Eusko Alkartasuna, la admitimos tal como está. A la número 2, se le ha presentado un texto alternativo a la representante del Grupo Mixto, en el sentido de que si se aprobara tal como está tendría problemas porque, como su

señoría sabe, hasta dentro del grupo de Gobierno del País Vasco hay dificultades de cómo debe ser la «Y». Como no queremos añadir más incertidumbre, no haremos una mención expresa y sí una mención global respecto a la permeabilidad de los Pirineos. Paso, por tanto, a leer el texto que se le propone y que ha admitido: Dentro del Libro Blanco, la Comisión Europea propone para la Península Ibérica dos grandes proyectos prioritarios: la construcción de una nueva travesía central ferroviaria a través de los Pirineos y la interoperatividad ferroviaria de la red ibérica de alta velocidad. Sobre el segundo de los proyectos, la Comisión Mixta considera muy acertada su inclusión, dado que la diferencia de ancho de la vía entre la red y la Península Ibérica y el resto de la red transeuropea requerirá un esfuerzo inversor adicional para adoptar los planes españoles y portugueses a las normas estándar de la Unión Europea. En materia ferroviaria, simultáneamente a la nueva línea Figueras-Perpiñán, que debe ponerse en servicio en el 2005, es necesaria la revitalización con carácter prioritario de los segmentos Vitoria-Dax y Zaragoza-Canfranc-Pau, complementadas con la mejora de las líneas ferroviarias existentes en el lado francés y más en concreto Perpiñán-Montpellier-Dax-Burdeos, tramos a los que nuestros vecinos han otorgado escasa atención. Por el contrario, en cuanto a la permeabilidad pirenaica, la Comisión considera que la gran travesía central pirenaica propuesta es una actuación a muy largo plazo, por lo que resulta más urgente priorizar actuaciones tales como accesos por carretera que completen los dos existentes en la fachada marítima y más en concreto las que garanticen que en el paso de Somport, prácticamente terminado, tenga una continuidad de calidad a ambos lados de la frontera. En el caso de las carreteras, nuevas conexiones a través de Roncesvalles en la línea Pamplona-Roncesvalles-Orthez. A efectos de los servicios jurídicos, entregaremos al final un cuadernillo con el texto tal y como está y las modificaciones que creemos que se han acordado.

La número 3, de Coalición Canaria, se acepta con dos modificaciones puntuales, que también se han tratado con dicho Grupo. En el párrafo segundo se sustituiría desde Canarias por «y marítimo intrarregional y de conexión entre Canarias con la península y países de la Unión Europea en reconocimiento de su especificación como región ultraperiférica». Entendemos —y así se le ha propuesto a Coalición Canaria— que la referencia de limitar el 20 por ciento en el coste de las infraestructuras a una imposición, parece que no es el momento oportuno debatirlo en la Comisión Mixta, sino que se debe pasar esta propuesta a la Comisión de Infraestructuras. Creo que por una estrategia del Gobierno español a la hora de negociar la financiación de las infraestructuras debe ser otro el marco de debate, y en ese sentido proponemos quitar este párrafo y debatirlo, repito, en la Comisión de Infraestructuras.

La propuesta número 4 es del Grupo Popular; ya la he defendido y no le añadimos ninguna modificación.

Las números 5 y 6 del Partido Socialista las aceptamos tal como están. En cuanto a la número 7, el señor Segura ha hecho referencia a la modificación que se introduce, que va encaminada a quitar lo de «insta al Gobierno a que adopte», porque no parece oportuno que desde la Comisión Mixta le estemos planteando al Gobierno ese término. Esto es una representación de ambas Cámaras, es el Parlamento y tiene más fuerza que sean ambos parlamentos los que instan a la Comisión de la Unión Europea y no utilizar al Gobierno como intermediario.

Las números 8 y 9 se aceptan tal como están redactadas. Y a la número 10 se le añade un párrafo, que ya ha citado el señor Segura. La número 11 también se acepta como está.

En la número 12 se hace una propuesta muy concreta con lo que pretende añadir al final del cuarto párrafo: «para concluir prioritariamente los proyectos ya acordados». Y los proyectos ya acordados son los que se mencionan con nombre y apellido.

La número 13 se acepta tal como está y la número 14 tiene una pequeña adición, referente al contenido del Libro Blanco, a la que ya ha hecho referencia el señor Segura.

La propuesta número 15 es la de Coalición Canaria. Yo también tengo el honor de representar a las Islas Canarias, y coincido con ella; sin embargo, quiero hacer una puntualización. Creo que el hecho de que las infraestructuras canarias estén acogiéndose a los fondos europeos es la mejor prueba de que ya están en las redes transeuropeas; en cualquier caso aceptamos la propuesta, porque creo que lo que abunda no daña.

La propuesta número 16 añade una frase, ya citada por el señor Segura, sobre los problemas de congestión, y además dos frases al final, con las que coincidimos, que hacen referencia al eurocontrol, a los socios y a la aprobación de las nuevas normas del transporte aéreo.

La propuesta número 17 también tiene una modificación. En lugar de decir «instar al Gobierno», debería decir «instar a la Comisión de la Unión Europea a que adopte».

La propuesta número 18 también va dirigida a que el Gobierno informe, eliminando la palabra «puntualmente», porque yo creo que el Ministro ya ha dado pruebas de querer informar continuamente a las Cámaras, además de ser su obligación, por lo que se acepta con esa modificación.

La propuesta número 19 es la única que el Partido Popular entiende que probablemente sea improcedente, e invitamos al Partido Socialista a que la retire, porque se incluye una resolución en la que se insta al Gobierno a que apruebe el Protocolo de Kioto antes de junio de 2002 y que conmine a sus socios para que

también lo aprueben antes del 2002. Hacemos una llamada a la voluntad del Partido Socialista para que de alguna forma entienda que no es el momento. Todos sabemos lo delicado que es el Protocolo de Kioto, no sólo por la postura del Gobierno español, sino por la postura de todos los socios, y creemos que en aras del consenso y de este ánimo de obtener una decisión colegiada, una decisión común que dé fuerza al Gobierno para negociar la política de transporte, entendemos que no es el momento de exigir aquí y ahora al Gobierno este tipo de compromisos con Kioto, y además esa conminación a sus socios europeos. Por eso invitamos cortésmente al Partido Socialista a que retire la propuesta número 19, porque de lo contrario nos veríamos obligados a votar en contra, para no añadir confusión en un tema en el que hablamos de política de transportes.

La propuesta número 20 la aceptamos, con los añadidos que ha citado el señor Segura.

La propuesta número 21 también se acepta, igualmente con el añadido final, referente al Programa Marco Polo, que ha mencionado el señor Segura.

En cuanto a la propuesta número 22 quisiéramos añadir un párrafo que no ha mencionado el señor Segura, y que yo voy a leer. Sería añadir al final: en materia de liberalización de los servicios portuarios —expediente que se encuentra sobre la mesa del Consejo—, se insta al Gobierno español a que trabaje en la línea de un mejor funcionamiento del mercado en los puertos europeos. En materia de seguridad marítima la Comisión Europea, tras la presentación de los paquetes Erika I y Erika II, debería presentar cuando antes las normas que complementen este marco de la seguridad marítima, más en concreto las relativas a los barcos de pasajeros.

La propuesta número 23 la aceptamos tal como está. Y la número 24, que es del señor Saura, es una reiteración de las números 4 y 12, la primera del Partido Popular y la segunda del Partido Socialista, pero en el ánimo de que todas las votaciones sean positivas, la aceptaríamos.

En resumen, respecto a la intervención del señor Segura, sólo añadiríamos las dos frases de la propuesta número 22, y solicitamos la retirada de la propuesta número 19.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Gracias, señor portavoz.

Espero que seamos capaces de ordenar las votaciones, habida cuenta de las modificaciones *in voce* introducidas, por razones harto justificadas, y por la respuesta de los restantes grupos.

Vamos a votarlas pues una a una, pero antes quizá sea oportuno que demos la palabra de nuevo al Grupo Parlamentario Socialista para recabar su punto de vista sobre la propuesta que ha hecho el Partido Popular, referida a la retirada de un aspecto muy concreto de una de sus propuestas de resolución, para saber al final si votamos su propuesta original o, habiendo acogido la sugerencia que ha hecho el Partido Popular, se apoya la misma.

Tiene la palabra, Senador Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Muchas gracias, señor Presidente.

La propuesta de resolución número 1, de Eusko Alkartasuna, la votaremos a favor; antes no lo he indicado porque esperaba alguna propuesta alternativa. La número 2 se votará en la línea propuesta por el Grupo Parlamentario Popular. La número 19 la mantenemos, y aceptamos la introducción del párrafo que ha sido leído por el portavoz del Grupo Parlamentario Popular para la propuesta de resolución número 22.

El señor **PRESIDENTE:** Agradezco al Grupo Parlamentario Socialista y al Grupo Parlamentario Popular su voluntad de consenso para que podamos aprobar cuantas más resoluciones mejor.

Se modifica, por tanto, la propuesta de resolución número 19, del Grupo Parlamentario Socialista, en la línea señalada por el Grupo Parlamentario Popular y aceptada por el señor Segura. **(El señor Arroyo Hodgson pide la palabra.)**

Tiene la palabra el Senador Arroyo, por Coalición Canaria.

El señor **ARROYO HODGSON:** Muchas gracias, señor Presidente.

Sólo quiero decir que, en cuanto a nuestra propuesta de resolución, aceptamos la sugerencia del representante del Partido Popular, siempre y cuando conste en el *Diario de Sesiones* que existe el compromiso de llevar a la Comisión de Infraestructuras la referencia a las aportaciones, es decir, a la financiación del 20 por ciento del coste.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Por supuesto, señoría, quedará recogido en el *Diario de Sesiones* todo lo que aquí se diga y se acuerde, y esperemos que lo recoja en la puridad de la intención de los participantes. **(El señor Companys Sanfeliú pide la palabra.)**

Tiene la palabra, señoría.

El señor **COMPANYS SANFELIÚ:** Señor Presidente, es sólo una pequeña sugerencia, para ir más rápido.

¿No sería posible votar conjuntamente? Si nadie pide votación separada, se podría votar conjuntamente todo. Y si se hace votación separada, podríamos estudiar la mejor solución, porque quizá con dos votaciones se solucionaría.

El señor **PRESIDENTE:** El problema, señor Companys, es que hay un portavoz que ha pedido votación separada.

El señor **ESTRELLA PEDROLA:** Señor Presidente, después de escuchar a los diferentes portavoces, parece que sólo en la propuesta número 19 se mantiene una discrepancia, porque sobre las demás, a través de transaccionales, se ha llegado a textos compartidos.

El señor **PRESIDENTE:** Si es así y no hay petición de votación separada, más que de una de las propuestas, lo haremos en beneficio de todos. La Mesa no tiene ningún interés en hacerles votar más de la cuenta.

En consecuencia, vamos a empezar votando todas las propuestas de todos los grupos, excepto la número 19.

Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE:** Quedan aprobadas por unanimidad.

Votamos ahora la propuesta número 19, en la que hay una discrepancia, y por eso se somete a votación separada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

Quiero agradecer a todos los portavoces y a los demás miembros de la Comisión el desarrollo de la sesión y su participación en el esfuerzo de consenso. A continuación, ruego a los miembros de la Mesa y Portavoces que permanezcan en la sala para deliberar.

Se levanta la sesión.

Eran las diez horas y cincuenta y cinco minutos.

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**