



DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 135

PARA LA UNIÓN EUROPEA

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. ROBERTO SORAVILLA FERNÁNDEZ
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

Sesión núm. 54

**celebrada el martes, 25 de marzo de 2003,
en el Palacio del Senado**

Página

ORDEN DEL DÍA:

- Debate sobre las Propuestas de Resolución presentadas por los Grupos parlamentarios 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]. (Número de expediente del Senado 574/000009 y número de expediente del Congreso 042/000047.)

3294

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

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Buenos días, señorías. Se abre la sesión.

Punto único del orden del día: Debate y votación de las propuestas de resolución presentadas por los grupos parlamentarios sobre la propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1.692/96/CE, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. Documento COM (2002) 542.

Como sus señorías saben, el procedimiento para este debate está recogido en la resolución número 26 de las Mesas del Congreso de los Diputados y del Senado, punto primero 3.3 in fine, según el cual las propuestas dispondrán de un tiempo máximo de diez minutos para su defensa por cada una de ellas, con un turno en contra por el mismo tiempo. El día 17 de marzo la Mesa de esta Comisión acordó, en cuanto a la adaptación del procedimiento a este debate, que habría un turno de presentación de las propuestas conjunto para todas las presentadas por cada grupo parlamentario y numeradas en el propio Registro. Asimismo se decidió que hubiera un tiempo máximo de treinta minutos y mínimo de diez minutos para cada presentación, según el número de las propuestas presentadas.

En total se han presentado 32 propuestas de resolución que han sido calificadas por la Mesa, y en consecuencia, la decisión que parece más ajustada a lo anterior sería la siguiente: puesto que el Grupo Parlamentario Popular tiene 17 propuestas presentadas, contará con los treinta minutos máximos de tiempo; el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, que tiene cuatro propuestas, dispondría de doce minutos; el Grupo Parlamentario Socialista, con siete propuestas, dispondría de 20 minutos, y el Grupo Parlamentario de Entesa Catalana de Progrés, con siete propuestas, dispondría de otros doce minutos. El turno en contra sería, en todo caso, también de fijación de posición por parte del resto de los grupos, donde aplicaríamos el tiempo máximo de diez minutos previsto en el Reglamento.

Si se produjera alguna transaccional, se suspendería la sesión por un tiempo máximo de quince minutos por si se formularan propuestas consensuadas o posibles enmiendas; a continuación abriríamos un turno para elevar las propuestas a la Mesa, que les rogaría se presentaran por escrito para que haya constancia de qué es lo que vamos a votar, y finalmente pasaríamos a la votación de las propuestas en los términos en los que éstas quedarán redactadas. **(El señor Estrella Pedrola pide la palabra.)**

Tiene usted la palabra, señor Estrella.

El señor **ESTRELLA PEDROLA**: Señor presidente, acabo de enterarme de que la Mesa ha decidido

interpretar el Reglamento, que era conocido por todos nosotros, y sobre cuya base la Mesa nos comunicó que era imposible incorporar a esta sesión de la Comisión, como estaba previsto inicialmente, proposiciones no de ley por parte de los grupos parlamentarios debido a que, a la vista del número de propuestas de resolución presentadas, y disponiendo cada una de ellas de diez minutos de tiempo para su defensa, ésta iba a resultar una sesión enormemente larga.

Ahora compruebo que la Mesa ya había decidido que esta sesión no resultara tan larga y tendrá una duración normal, similar a la que ya tuvimos en esta Cámara, y por tanto, se hubieran podido incorporar perfectamente al orden del día proposiciones no de ley, tal y como inicialmente estaba previsto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Señoría, recojo su propuesta, pero si hace usted una suma total de los tiempos a los que me he referido podrá comprobar que la sesión probablemente se alargue durante tres o cuatro horas, es decir, llegaremos a la hora final del almuerzo, teniendo en cuenta que a las dieciséis horas de esta tarde comienzan las sesiones plenarias en ambas Cámaras. **(El señor Arroyo Hodgson pide la palabra.)**

Tiene usted la palabra, señor Arroyo.

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

Intervengo simplemente para comentar que usted no ha mencionado que también se ha presentado una propuesta de resolución por parte del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Efectivamente, señoría. Tiene usted toda la razón y naturalmente dispondrá de los diez minutos reglamentarios.

Existen dos posibilidades en cuanto al inicio de los turnos de intervención: una sería seguir el orden de presentación de las propuestas, y la otra seguir el orden que habitualmente mantenemos en esta Comisión, y que es el de menor a mayor.

¿Alguna de sus señorías tiene algún inconveniente en que se siga el orden habitual de esta Comisión? **(Pausa.)**

En tal caso procederemos siguiendo el turno de intervención de menor a mayor.

En primer lugar, por el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, tiene la palabra el senador Arroyo.

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

En relación con la propuesta modificada de Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Decisión número 1.692/96, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, el Grupo Parlamentario de

Coalición Canaria presenta una propuesta de resolución, teniendo en cuenta que el sector del transporte tiene en Canarias un peso relativo dentro de la economía regional realmente significativo y notoriamente superior a la media del conjunto de la economía española.

Así, por ejemplo, según datos del Instituto Nacional de Estadística, la media española respecto del valor añadido bruto es del 6,37 por ciento, en tanto que la de Canarias es del 8,40 por ciento, y respecto del empleo, la media española es del 5,57 por ciento, siendo para Canarias del 6,71 por ciento. Estos datos, que han sido analizados por el Departamento de Análisis Económico Aplicado de la Universidad de las Palmas de Gran Canaria, pusieron de manifiesto que el peso del sector del transporte dentro de la economía canaria era bastante superior a lo que reflejaban las estadísticas oficiales, estimándolo en un 10,5 por ciento de la producción regional de bienes y servicios.

Así pues, el sector de transporte no sólo tiene una importancia estratégica, sino que, además, es una consecuencia de su peso específico como actividad productiva dentro de nuestra economía.

De todos es conocido que el artículo 299.2 del Tratado de la Comunidad Europea agrupa, bajo la denominación de regiones ultraperiféricas de la Unión Europea, a las islas Canarias, a Madeira, a Azores y a los departamentos franceses de ultramar, viniendo así a reconocer el carácter vulnerable de sus economías.

La distancia que separa los agentes económicos de sus proveedores, es decir, de sus centros de abastecimiento y de sus mercados exteriores frena el desarrollo y la competitividad de sus empresas. A esto hay que añadir los consabidos handicaps de la fragmentación del territorio, la compleja orografía, la dificultad para generar economías de escala por el reducido tamaño de los mercados, la escasez de los recursos naturales como el territorio, el agua, la energía, etcétera.

Existe un informe de la Comisión Europea numerado como COM 2000-147 final, de 13 de marzo del año 2000, sobre las medidas destinadas a aplicar al apartado dos del artículo 299. Ahí la Comisión Europea se comprometió —y cito textualmente— a integrar la dimensión de la ultraperiferia en todos los aspectos de la política común de los transportes que tengan una repercusión en el desarrollo de estas regiones. Y, concretamente, se comprometió a dar, con un enfoque global y coherente, una respuesta a las desventajas específicas de las regiones ultraperiféricas. Además, precisó que no se trata simplemente de que la Comisión esté atenta a las solicitudes puntuales relativas a estas regiones, sino que, previamente a la elaboración de toda la normativa comunitaria, la Comisión analizará si existen aspectos que deban examinarse referentes a las regiones ultraperiféricas. En efecto, debería tenerse en cuenta en todas las políticas sus posibles implicaciones

directas e indirectas, positivas y negativas para estas regiones.

Sus servicios y, en particular, el grupo interservicios deberá estar atentos a esta cuestión. Estoy leyendo literalmente la página 64 del documento COM 2000-147 final. Queda, pues, claro que la Comisión Europea asume el compromiso de tener en cuenta factores que reflejen la situación de las regiones ultraperiféricas y que no voy a repetir —la lejanía, insularidad, etcétera—, a la hora de diseñar la estrategia comunitaria en materia de transporte.

Sin embargo, la política común de transporte no debe limitarse a abordar los problemas de congestión en la Europa central o el desequilibrio entre los modos o la accesibilidad de las regiones periféricas continentales, sino que también debe mantener los específicos problemas de transporte que se plantean en estas regiones.

Con ocasión del debate que tuvimos el 11 de marzo con la presencia del Ministro de Fomento, se habló básicamente de los problemas o de las barreras que suponían los Pirineos y los Alpes, de que había que reforzar las comunicaciones de España con Francia y con Portugal, con los Alpes, entre Dinamarca y Suecia, de los problemas de Irlanda, etcétera, pero no se habló nada de las regiones ultraperiféricas.

Por lo tanto, como la Comisión tenía la intención de revisar las orientaciones comunitarias para las redes transeuropeas de transporte y energía, surge la oportunidad de traducir la prioridad política que se reconoce a los proyectos relativos a estas regiones cuando presentan un grado satisfactorio de madurez.

El artículo 154.2 del Tratado, relativo a las redes transeuropeas, se refiere a la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares y las regiones centrales de la comunidad. Esta necesidad se acentúa a la luz del artículo 299.2 del Tratado respecto de las regiones ultraperiféricas. Y salvo el caso de la última revisión de las orientaciones comunitarias de la red transeuropea de transporte, que afectaba a los puertos marítimos, las vigentes orientaciones, las que hoy nos traen aquí, no contienen una previsión específica para las regiones ultraperiféricas. Esto se debe en parte a que fueron adoptadas antes de la entrada en vigor del artículo 299.2. No obstante, la propuesta actual de revisión es posterior, pues se publicó en octubre de 2001 y tampoco hace referencia a estas regiones.

Por otra parte, la reciente propuesta de revisión de las orientaciones de la red transeuropea de la energía COM 2001-775 final sí incluye entre los proyectos de interés común a las conexiones de las redes eléctricas de las regiones ultraperiféricas.

Basándonos en todo eso nosotros proponemos reconocer expresamente la prioridad política de los proyectos de las regiones ultraperiféricas e incluir proyectos de las regiones ultraperiféricas entre los proyectos específicos de interés común en la próxima revisión de

las orientaciones comunitarias sobre la red transeuropea de transporte prevista para el 2004; admitir el máximo nivel de cofinanciación comunitaria en los proyectos de las redes transeuropeas de transporte que presentan estas regiones a la vista del handicap de la ultraperifericidad; y considerar la ultraperiferia como una de las situaciones excepcionales en las que se admita la financiación de infraestructuras por la línea presupuestaria de las redes transeuropeas de transporte.

Por todo ello, formulamos como conclusión que, a fin de garantizar el tratamiento específico que para las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea establece el apartado dos del artículo 299 del Tratado, se incluya la decisión del Parlamento europeo y del Consejo por la que se modifica la decisión número 1.692/96 CEE), 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, documento COM 2000-147 final, de dar prioridad a los proyectos presentados para las regiones ultraperiféricas de la Unión Europea en materia de redes de transporte.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): muchísimas gracias, senador Arroyo.

A continuación, tiene la palabra el representante de la Entesa Catalana de Progrés para defender sus propuestas.

El señor **BONET I REVÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Es la primera vez que asisto a esta Comisión. Sustituyo a la Senadora Marta Cid a la que le ha sido imposible asistir.

Podríamos enmarcar nuestras proposiciones de resolución basándonos en una serie de criterios que voy a intentar desarrollar de manera rápida y muy somera. En primer lugar, hay una cuestión general y es que el libro blanco del Transporte Europeo asegura y declara su preocupación por el incremento del transporte terrestre pesado.

El ministro se refirió en su comparecencia a que por la frontera pasan diariamente 17.000 vehículos pesados, lo que supone unos 60 millones de toneladas de mercancías anuales. Este proceso tiene un incremento exponencial. Parece que en el año 2020 más de 30.000 camiones, con más de 100 millones de toneladas, atravesarán diariamente la frontera.

El libro blanco señalaba que este gran incremento es insostenible y que no ha llevado parejo un incremento del uso del tren, así como el uso del ferrocarril o del transporte marítimo para intentar paliar este abuso del territorio que supone este gran incremento de transporte terrestre por vehículos pesados. Creemos que se tiene que potenciar definitivamente el ferrocarril de pasajeros, pero sobre todo, el de mercancías, y para ello

nos basamos en el libro blanco y en lo que decía el ministro el otro día en su comparecencia.

Más concretamente, en lo que se refiere a la propuesta modificada del Consejo del Parlamento Europeo sobre las orientaciones comunitarias, ya en el año 1996 se decía, en el punto 16, que había que actuar inmediatamente para crear una ruta del ferrocarril de alta capacidad para transferir el tráfico de la carretera al ferrocarril y facilitar la travesía de los Pirineos, haciendo así frente al gran aumento de tráfico de esta zona —y se refería concretamente a los Pirineos—. El propio ministro decía el otro día: Todo retraso implica una pérdida importante de rentabilidad, no sólo del corredor mediterráneo, sino también de toda la red, debido a que no se produce el efecto red, ya comentado.

Más adelante, en el artículo 10 del punto 4 de la decisión, referente a la red ferroviaria, se ha hecho una modificación, incluyendo «cuando proceda», que a nosotros no nos parece oportuna, ya que lo que procede realmente es la interconexión de las vías férreas con los aeropuertos, de oficio, que es lo que permitirá la intermodalidad. Sólo hay que ver los billetes combinados entre los TGV franceses y la SNCF, o entre Lufthansa y el Banner alemán. Por eso creemos que tendríamos que ser muy coherentes con el artículo 1, que dice que hay que adoptar las medidas necesarias para conectar el ferrocarril y el transporte aéreo, incluidos los accesos ferroviarios a los aeropuertos, así como la infraestructura, las instalaciones necesarias para los servicios de transporte aéreo y ferroviario. Por eso pedimos coherencia con estos principios y, como se señala en el punto 3, priorizar el ferrocarril de alta velocidad sur Madrid-Barcelona-Perpignan-Montpellier-Nîmes. El mismo ministro dijo que estas conexiones con las redes francesas constituyen el punto más débil de nuestra red de infraestructuras de transporte, y probablemente incluso de nuestra economía, y mientras no estén resueltas satisfactoriamente, todo esfuerzo en este sentido estará justificado. La permeabilización de los Pirineos —continuaba el señor Álvarez-Cascos— mediante enlaces viarios y ferroviarios de gran capacidad debe ser para España una prioridad absoluta, y creo que esta consideración está fuera de toda duda.

Dicho esto, y como resumen, nuestras propuestas obedecen, en primer lugar, a promover la conexión con Europa, ya que los Pirineos suponen un cuello de botella que hay que resolver. En segundo lugar, pedimos la intermodalidad y la interoperabilidad. Y, en tercer lugar, también pedimos una coherencia interna, la misma que se exige a Francia. Se dice que Francia desatiende el corredor mediterráneo, y nosotros creemos que España también desatiende el corredor mediterráneo.

Por todo ello, hemos presentado tres propuestas de resolución, muy en la línea —excepto la tercera— de lo que dijo el señor ministro. La propuesta de resolución número 1 constata lo que dijo el señor ministro:

que la debilidad está en los Pirineos, que suponen un cuello de botella, y que tiene que darse la máxima prioridad, que es lo que creo que podemos decir a la Comisión Europea. No podemos esconder la liebre ni difuminar el mensaje; le tenemos que decir que los Pirineos suponen un problema y que Francia no ayuda lo suficiente.

La propuesta de resolución número 2 trata sobre la coherencia interna. De la misma forma que se pide y se reclama a Francia que dé un tratamiento de primera división al corredor mediterráneo, nosotros se lo pedimos a España. No consideramos muy europeo que los planes de alta velocidad para ir de Madrid a Valencia supongan una hora y veinticinco minutos, y de Barcelona a Valencia dos horas y veinte minutos, cuando todo el mundo sabe que hay la misma distancia. Eso no es coherente con una visión de conexión con Europa, y sobre todo no es coherente con reclamar a Francia que se involucre en el eje mediterráneo cuando el Estado español se involucra a medias.

Finalmente, la propuesta de resolución número 3 pide que se empiecen los estudios para hacer vías de mercancías propias. Las vías de mercancías sobre raíles que van a convivir con el AVE al final no podrán ser utilizadas por el auténtico tráfico pesado, y por tanto, siguiendo las directivas y las reflexiones del señor ministro, pedimos que se empiecen los estudios para entrever la posibilidad de una vía propia para mercancías pesadas por el eje mediterráneo y por el eje del centro.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Gracias, señor Bonet.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, tiene la palabra el senador Guardans.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Muchas gracias, señor presidente.

Yo querría empezar mi intervención dejando claro que lo que voy a decir lo haré sin acritud, y que no se consideren personalmente aludidos ni los servicios de la Cámara ni el autor de la iniciativa originaria que nos ha traído hasta aquí. Pero como ahí está el *Diario de Sesiones* y yo no pierdo la esperanza de que algún día alguien decida tomarse en serio esta comisión y el día que eso ocurra se podrán mirar antecedentes, querría dejar claro que entiendo que lo que estamos haciendo aquí hoy no tiene ningún sentido, y que además no tiene ningún tipo de amparo ni legal ni reglamentario. Y me explico.

Mi grupo ha sido el que con más empeño ha concentrado sus energías en intentar que se cumpla la ley de creación de la Comisión Mixta de la Unión Europea, y concretamente el mecanismo que permite que el Parlamento se pronuncie antes de que un texto legisla-

tivo, directiva o reglamento, haya sido resuelto por el Consejo de Ministros de la Unión Europea; que antes de ese plazo de cuatro semanas que establece el protocolo del Tratado de Amsterdam, el Parlamento se pronuncie y contribuya a señalarle una posición al representante del Gobierno de España que en el Consejo de Ministros de la Unión Europea va a votar ese texto. Eso lo hemos dicho más de una vez; nos ha costado mucho cada vez que lo hemos intentado; nos hemos encontrado con la rigidez reglamentaria para articular, en el ámbito parlamentario, lo que es un requerimiento de la ley de creación de esta comisión, en cuyo artículo 3 se dice que, para el cumplimiento de sus fines, la comisión mixta para la Unión Europea tendrá las siguientes competencias: C) celebrar debates sobre una propuesta legislativa concreta, en el seno de la comisión, y solicitar, si se considera oportuno, la celebración de un debate. Después dice: aprobada la propuesta o iniciativa legislativa por el Consejo de Ministros de la Unión Europea, la comisión mixta podrá acordar la comparecencia del Gobierno para dar cuenta de su tramitación y resultados. Nosotros creemos que esto es importante; nosotros creemos —y lo sabe muy bien el portavoz del Grupo Parlamentario Popular especialmente— que éste es un debate que está abierto en Europa; que es algo que se está debatiendo en todos los parlamentos de Europa, y es el papel de los llamados parlamentos nacionales, es decir, cómo pueden influir los parlamentos nacionales en la legislación de la Unión Europea —y subrayo la palabra legislación— que de alguna forma modifica legislación o se impone a legislación de esta Cámara. Por tanto nosotros creemos que eso hay que seguir haciéndolo, pero cuesta mucho.

¿Por qué, en cambio, nos parece que lo de hoy no tiene ningún sentido? Porque no es legislación, señorías. Porque de la lectura de todas y cada una de las propuestas de resolución que se presentan hoy, y que estamos debatiendo, de todas sin excepción —e incluyo las de mi grupo, que nos hemos apuntado al carro, porque puestos a jugar, jugamos todos—, se demuestra que no hay ni una que tenga contenido legislativo, ya que tampoco tiene contenido legislativo la propuesta de la Comisión. Es una propuesta gubernativa, ejecutiva, llámenlo como quieran, de la Comisión al Consejo para ser decidida conjuntamente por el Consejo y el Parlamento Europeo, que fija prioridades en el ámbito de los transportes. Y eso no es legislativo; no es una norma de carácter general. Y sí hace falta ser licenciado en Derecho, pero no hace falta tener muchos años de ejercicio ni gran experiencia jurídica para entender la distinción entre una norma jurídica y un acto administrativo. Una decisión no es una norma jurídica, y esto es una decisión, no es un reglamento, no es una directiva; es una decisión. Ya sé que esto puede parecer un debate para eruditos, pero es algo más que eso, porque después a este grupo y a otros se les deniega la admisión a trámi-

te de iniciativas porque se han presentado veinticuatro horas fuera de plazo o porque se ha presentado, en algún caso, una hora fuera de plazo, o porque no reúne no sé muy bien qué requisitos. En cambio, aquí tenemos a toda una comisión parlamentaria, con el visto bueno de todos los servicios de la Cámara, que ha pasado todos los filtros de calificación y de toda clase, en un debate entero que no tiene ningún fundamento reglamentario ni legislativo y que desnaturaliza absolutamente la propia razón de ser de estos procedimientos. Por tanto, quiero dejar constancia de esto. Sé que es una voz que clama en el desierto. Seguiremos haciendo lo mismo y pidiendo al Gobierno, como si se tratase de un texto legislativo, que los trenes pasen por aquí en lugar de por allí o que tal prioridad pase por delante de tal otra. Todo eso son prioridades políticas importantísimas, pero que hay que debatir en el ámbito del control al Gobierno, que son todas las demás comisiones. En la comisión de Infraestructuras hay que pedir al Gobierno que cuando vaya a Bruselas haga tal y cual, exactamente igual a como se discuten los planes no legislativos sino decisorios sobre el olivo en la Comisión de Agricultura, y como se discuten, en la Comisión de Defensa, incluso materias menos comunitarias como la eventual resolución sobre la compra de armas o qué tipo de vehículos hay que comprar. La Comisión Mixta de la Unión Europea puede mantener debates informativos sobre esta cuestión, pero los debates del estilo de este de hoy no tienen que celebrarse en este ámbito, ni muchísimo menos a través de este cauce. Insisto en que esto no son ganas de hacer una especie de proclama erudita, porque me parece que tienen un enorme contenido político, ya que, en el fondo, lo que estamos haciendo por esta vía es dejar de cumplir lo que sí deberíamos estar haciendo y no hacemos y que difícilmente podrá hacer este grupo parlamentario solo si no cuenta, primero, con el apoyo de los propios servicios de la Cámara —que entiendan muy bien qué es lo que estamos haciendo aquí y qué es lo que deberíamos hacer— y, segundo, con el apoyo de los grupos mayoritarios, que disponen de más medios y una mayor posibilidad, sobre todo el que de verdad lo es, porque cuenta con la mayoría absoluta en las dos cámaras, para convertir la comisión mixta en lo que la ley le imponía, y lo que la ley, no un reglamento, establecía, es un mecanismo de control previo de los textos legislativos —insisto, señorías: legislativos—. Proponer —y cito algunas de las resoluciones del Grupo Parlamentario Popular— que se apoye la permeabilización global de los Pirineos por carretera mediante vías de alta capacidad; que se apoye la propuesta francesa de inclusión entre los proyectos prioritarios de la red transeuropea de transportes los tramos ferroviarios de alta velocidad Tours-Burdeos-Dax-Hendaya; que se apoye la propuesta Galileo sobre navegación global y el sistema de posicionamiento por satélite; etcétera, y podría citar las de los demás grupos, todo eso no tiene nada que ver con

una ley. Esto no es un texto legislativo, no es una norma jurídica.

Dicho esto, evidentemente una vez abierta la veda, mi grupo también ha presentado sus propuestas de resolución, que han sido admitidas a trámite con tan poco fundamento, entiendo, como lo han sido las de todos los demás. A partir de ahí, hoy van a salir de esta comisión unas propuestas políticas de apoyo a unas determinadas infraestructuras que nos parecen importantes. Por supuesto, dicho lo anterior, no reduzco ni un ápice la importancia que tiene para nosotros la existencia de auténticas redes viarias transeuropeas, la necesidad urgente de incrementar la permeabilización del Pirineo, la necesidad urgente de lograr una auténtica cohesión de todo el territorio europeo, especialmente por la vía ferroviaria y de las grandes infraestructuras por carretera. Por tanto, no descalificamos ese debate como tal. Que nadie entienda mal mis comentarios.

Hemos presentado cuatro propuestas. Tengo entendido por algunos comentarios informales que me ha hecho el Grupo Parlamentario Popular, aunque voy a esperar a su información, que este quiere plantear algunas pequeñas modificaciones en nuestros textos, que probablemente aceptaremos. A nuestra vez, planteamos, más allá de esas cuatro propuestas, otra de modificación a la propuesta de resolución número 29 presentada por Entesa, cuyos argumentos hago propios. Todo el discurso que acaba de pronunciar el portavoz de Entesa sobre las necesidades y las prioridades es exactamente el mismo que podría estar haciendo yo, y, por tanto, se lo ahorro, porque comparto por completo su perspectiva sobre este punto.

Lo que sí añadiría a su propuesta número 29 es un párrafo que voy a pasar por escrito a la Mesa y que diría: Asimismo, se impulsará la permeabilización de los Pirineos mediante la construcción de carreteras de gran capacidad en los ejes Lleida-Vielha-Toulouse —túnel de Vielha—; Barcelona-Puigcerdà-Toulouse—túnel del Cadí-Puymorens, y Lleida-Fox—túnel del Salau. Creo que esas serían mejoras que concretarían más esa propuesta de resolución, oportuna, que plantea el Grupo Entesa Catalana.

Apoyaremos el resto de las propuestas de los demás grupos. Quiero dejar claro que de las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Socialista compartimos, sin excesivos matices, o por lo menos no los suficientes como para alterar nuestro voto, el contenido dispositivo de las mismas. En cambio, cuestionaríamos más los generosos preámbulos con los que se acompaña cada una de esas propuestas, que nos parecen proclamas políticas que se pueden compartir o no, y que en algún caso discutiríamos; pero dejando claro que lo que aquí se vota no son los preámbulos sino lo que va a continuación, con nuestro voto también apoyaremos los textos del Grupo Parlamentario Socialista.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Muchas gracias, señor Guardans.

A continuación, por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

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

El Grupo Parlamentario Socialista, promotor precisamente de estos debates, lo hace desde la perspectiva de la necesidad de que el órgano de las Cortes Generales que estimamos pertinente, concretamente esta Comisión Mixta para la Unión Europea, se posicione respecto a su criterio, con carácter general, acerca de la necesidad de que las Cortes Generales tengan voz, como la ha tenido el Parlamento Europeo a través de la comisión especializada, en materia de políticas de transporte.

En concreto, la decisión del Parlamento Europeo y del Consejo ante esta Propuesta de modificación de la Decisión 1.692 sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte, constituye, qué duda cabe, un tema de mucho calado.

Sabido es que en todo el continente europeo una red de transporte unificada constituye la condición básica de una auténtica libertad de circulación de mercancías y de personas. Las políticas de liberalización del transporte, tanto por vía marítima como por ferrocarril como por vía aérea como por carretera, que se han ido implementando a lo largo de los diez o doce últimos años, tienen que encontrar una infraestructura al servicio de esas políticas, tiene que encontrar una infraestructura que posibilite el desarrollo de esas políticas.

Las redes transeuropeas vienen a constituir columnas vertebrales posibilitadoras del ejercicio de esas políticas, y en España todo un conjunto de órdenes ministeriales, de reales decretos transponiendo las directivas comunitarias de liberalización del transporte de personas y de mercancías en cada uno de los modos de transporte va a alcanzar ya la plenitud normativa a lo largo de los próximos meses, habida cuenta de que el Consejo de Ministros, hace unos diez o doce días, aprobó la que ha denominado Ley de Ordenación del Sector Ferroviario Español, en la que se transponen las directivas comunitarias de liberalización del transporte ferroviario. Desde la perspectiva política, la oportunidad de este debate es innegable, habida cuenta de que, dentro de muy pocas fechas, comenzará la tramitación normativa en el Congreso de los Diputados de ese proyecto de ley del sector ferroviario español, en el que se constituye un órgano equivalente al que se constituyó hace doce años en el sector del transporte aéreo, es decir, una especie de AENA ferroviaria, que es el ADIF, un ente de titularidad pública que gestionará las infraestructuras ferroviarias que posibilitarán la libre competencia, y esa libre competencia se recoge en la normativa, en esa ley del sector ferroviario, a efectos de posibilitar la libre competencia, en principio a partir

de 2004 en el transporte de mercancías y de 2008 en el transporte de viajeros. Se producirá un importante impacto en la ordenación en España, habida cuenta que la única empresa que presta servicio es de titularidad pública. Renfe se convertirá en una empresa operadora que tendrá que competir con el resto de empresas que irruman en el mercado y que, pagando el canon correspondiente al ADIF y disfrutando de los pertinentes *slots* ferroviarios, podrán competir con el transporte de mercancías y de pasajeros en carretera. Consiguientemente, a partir de la entrada en vigor de esas normas, el Estado español podrá decir que, desde la perspectiva normativa, ya ha posibilitado y transpuesto todas las directivas y ordenaciones vinculadas a la liberalización del transporte.

De ahí, señorías, que en esta introducción este interviniente del Grupo Parlamentario Socialista quiera poner de manifiesto, no solamente la oportunidad en el tiempo, sino la necesidad de que algún órgano de las Cortes Generales se pronuncie dictando instrucciones y orientaciones al Gobierno español, que antes de julio de 2003 tendrá que fijar posición en el Consejo de Ministros y, consiguientemente, modificar y ampliar el listado de aquellas grandes actuaciones de las redes transeuropeas del transporte que comenzaron a definirse en el Consejo de Essen de 1994, continuaron en el de Dublín y están siendo objeto de análisis a lo largo de los últimos años.

Ese análisis nos debe preocupar, porque el estudio de la Comisión Europea pone de manifiesto que hay un importante retraso en la realización de determinadas actuaciones. Se pone de manifiesto que se pretende reducir el número de prioridades en la actuación de la Comunidad y, pese a ello, se van a añadir cuatro nuevas grandes actuaciones. En primer lugar, medidas dirigidas a realizar una red ferroviaria de mercancías. En segundo lugar, estimulación del transporte fluvial y marítimo de corta distancia. En tercer lugar, integración del transporte aéreo y ferroviario. En cuarto lugar, establecimiento de medidas relativas a la implementación de sistemas inteligentes de transporte en sus diferentes modalidades, esencialmente en el transporte ferroviario y por carretera.

Señorías, estos sistemas de transporte inteligente, es decir los sistemas de gestión del tráfico, información a los usuarios, navegación y localización por satélite, presentan un potencial impresionante para posibilitar la mejora de la capacidad de la red y de la seguridad en el transporte.

La actuación de la Unión Europea en lo que a interoperatividad técnica de los sistemas se refiere abre un mundo tecnológico para la investigación, para la consolidación de nuevas tecnologías y para la potenciación del sector industrial e investigador de I+D+I en el ámbito del transporte. Sin duda, los proyectos ejecutados a escala europea se van a contemplar como uno de los compromisos más importantes de la Comunidad y

el Reino de España no puede darle la espalda tanto en lo que se refiere a la radionavegación por satélite —y me refiero al sistema Galileo— como al sistema de gestión de tráfico ferroviario.

Señorías, desde esa perspectiva global, el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado un conjunto de propuestas de resolución que surgen, precisamente, de unas exposiciones razonablemente fundadas.

La propuesta de resolución número 22 se refiere a la red ferroviaria de alta velocidad Madrid-Vitoria-Dax, una de las redes que mayores dificultades —como se ha puesto de manifiesto desde el año 1994 hasta nuestros días— ha tenido para su consolidación. Es unánime el sentir de todas las fuerzas políticas y de las instituciones de la comunidad vasca, ya sean ayuntamientos o gobiernos regionales e independientemente de su color —y en los debates celebrados en las Cortes Generales se ha visto reflejado— en cuanto a la necesidad de que se produzca un auténtico avance en la consolidación de ese proyecto.

La exposición de motivos, señorías, está suficientemente consolidada y será publicada en el boletín pertinente, por lo que este diputado no va a reproducir ninguno de sus argumentos. Sin embargo, queremos dejar muy claro que la propuesta de resolución consta de cuatro puntos. Vamos a presentar una enmienda in voce en este instante —y agradecería al secretario de la comisión y al propio presidente que lo tuviesen muy presente— en la que mantenemos los puntos primero y cuarto y retiramos el segundo y tercero, porque creemos que responden esencialmente a la política propia del Gobierno español y que deben ser objeto de análisis y debate en otro foro de las Cortes Generales, como la Comisión de Infraestructuras. En consecuencia, señor presidente, en esta primera propuesta global de resolución sobre la red de alta velocidad ferroviaria Madrid-Vitoria-Dax mantenemos los puntos primero y cuarto, que se convierte en segundo, y retiramos el segundo y tercero.

Por tanto, la resolución quedaría de la siguiente forma: «1. Mostrar su respaldo firme al trazado definitivo de la nueva red ferroviaria de la Comunidad Autónoma del País Vasco, conocida como la “Y” vasca y aprobada por el Gobierno de la comunidad vasca con fecha 27 de febrero de 2001. Y que proclame de manera definitiva y firme su voluntad de construir la 009 “Y” 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 comunitaria 1692/96, del Parlamento Europeo y del Consejo, del 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte.

2. Incorporar en las negociaciones entre España y Francia sobre las conexiones ferroviarias europeas la construcción de la conexión con Francia del tren de alta

velocidad por Irún, ya que este corredor Vitoria-Irún-Dax, tal como se ha indicado en el punto anterior de esta resolución, se encuentra incluido como uno de los catorce eslabones clave de la red transeuropea de alta velocidad.»

La segunda propuesta de resolución que este grupo parlamentario somete a la consideración de esta Comisión Mixta para la Unión Europea y que figura con el número 23 en la ordenación del debate es reiterativa y coincidente con otra que ya propusimos en esta misma comisión, y somos conscientes de ello. Recordarán sus señorías que, con motivo de la aprobación del Libro Blanco del Transporte en el mes de septiembre de 2001 por parte de la Comisión Europea y su remisión al Parlamento Europeo, en el mes de diciembre de 2001 esta comisión mixta tuvo un debate sobre los contenidos del Libro Blanco. Compareció el Ministro de Fomento y, a raíz de dicha comparecencia, se celebró una sesión posterior en la que se presentaron diversas propuestas de resolución. Señorías, ésta es la misma que en aquel momento se presentó, y la reiteramos por estimar que no ha perdido actualidad, que tiene vigencia plena y que se refiere a las comunicaciones terrestres transpirenaicas, que sin duda han de constituir el objetivo prioritario para potenciar el crecimiento de los intercambios comerciales de España y Portugal con el resto de los 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 Mediterráneo, parece conveniente y elemental impulsar las conexiones centrales. Obviamente, les eximo de escuchar la lectura de esa exposición de motivos, que insisto figura en el pertinente boletín de las Cortes Generales. La propuesta que hacemos es la de la construcción de la nueva travesía central ferroviaria a través de los Pirineos, a medio plazo, sin que ello implique retraso alguno en lo que a las negociaciones bilaterales que se mantienen entre España y Francia se refiere.

Somos muy conscientes de que se producen unos encuentros y unos acuerdos muy relevantes no solamente entre los dos gobiernos de los dos Estados, Francia y España, sino que además la comunidad de trabajo de los Pirineos, integrada por una serie de comunidades autónomas del Estado español y de la República Francesa viene manteniendo un diálogo permanente y constante y aportando soluciones a esa especie de plataforma, de foro de debate, y remitiéndolo a los correspondientes gobiernos. Sus contenidos figuran en las correspondientes publicaciones y también eximo a los miembros de esta Comisión de tener que escuchar la lectura de alguno de sus contenidos, a los que hacemos referencia en la exposición de motivos.

La tercera propuesta de resolución, que figura con el número 24, ha sido también aprobada por esta Comisión Mixta y constituye una manifestación de voluntad política. Estamos convencidos de que todos los miem-

bro de esta Comisión y todos los grupos parlamentarios de las Cortes Generales la apoyan por lo que significa de cooperación entre la Unión Europea y el Magreb.

Me refiero al planteamiento de que en el nuevo anexo III debe figurar como mecanismo y voluntad de cooperación transfronteriza entre el Reino de España y el Reino de Marruecos la definición de un desarrollo global de zona de actividades logísticas del Campo de Gibraltar en el entorno de ese gran puerto que es el puerto español de Algeciras, punto de conexión del tráfico de mercancías entre Europa y el Magreb, que incluye también las vías de acceso y salida tanto en carretera como en ferrocarril, con el objeto de que tengan la capacidad y las condiciones necesarias acorde con esos objetivos.

Señoras y señores miembros de las Cortes Generales españolas de esta Comisión, se trata de un tema de excepcional importancia. El tráfico norte-sur en sus dos modalidades, por carretera y por ferrocarril, se encuentra en Algeciras, como es obvio, con una nueva modalidad de transporte, una tercera, el transporte marítimo. Si posibilitamos esa gran zona de actividades logísticas para el tráfico de mercancías en los dos sentidos, potenciaremos mercados en el Reino de Marruecos, con el que hay que establecer constantes y permanentes mecanismos de cooperación y, a su vez, la entrada en Europa de los productos procedentes de esa área del Magreb.

Sería muy interesante que esta definición de zona geográfica como proa de la Unión Europea hacia el Magreb constituya una definición de voluntad política que el Gobierno español plantee a efectos de apoyarse en tantos y tantos mecanismos de cooperación transfronterizo, como son las decisiones comunitarias de interreg y otras muchas más, que servirían para potenciar empresas dedicadas al transporte entre estas dos zonas de este arco mediterráneo.

Señorías, esta propuesta de resolución la defendimos en su momento en esta Comisión y hoy la reiteramos porque nuestra convicción de que debe figurar como una de las nuevas actuaciones recogidas en ese catálogo de ese anexo III nos parece absolutamente elemental.

En cuanto a la cuarta propuesta de resolución, que figura con el número 25, comprenderán sus señorías que a este parlamentario le resulte, dada mi condición de diputado por la provincia de Santa Cruz de Tenerife y miembro de esta Comisión durante varias legislaturas, reiterativa con un deseo y voluntad política, que es la integración de las infraestructuras portuarias y aeroportuarias básicas, esenciales, columnas vertebrales del desarrollo de la comunidad canaria como región ultraperiférica, claramente recogido en el punto segundo del artículo 299 del Tratado de la Unión Europea al que tantas veces nos hemos referido aquí, y nos parece absolutamente elemental. La reiteramos y les pediría

que si disponen de algunos minutos en un futuro lean la exposición de motivos que fundamenta esta petición, que dice así: «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 1.692/96/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996.» Y ahora añadiríamos un hecho exclusivamente formal: «Y los de la modificación propuesta 1.346/2001, de 22 de mayo» —que es la propuesta última de la Comisión que ha sido aceptada por el Parlamento Europeo—, «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» —así figura también—, «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.»

Y se añade entendiendo que el Estado español, como es obvio, tiene dos importantes archipiélagos pero de dos características distintas, dos situaciones geográficas diferenciadas y dos calificaciones distintas ante la propia Unión Europea.

El proyecto recogido desde el año 1994, que no ha avanzado, que es el que figura en el anexo «Interoperabilidad del ferrocarril de alta velocidad en la península ibérica», y a su vez la conexión ferroviaria de los tres países, Portugal, España y Francia, son objeto de las propuestas de resolución que este grupo parlamentario plantea como números 26 y la posterior 28.

Señorías, en la número 26 defendemos que España plantea uno de los proyectos que mejor responde a los planteamientos recogidos en la filosofía de la decisión comunitaria, que es la del corredor ferroviario extremoño de alta velocidad, destinado a llevar a cabo en territorio español la conexión entre Lisboa y Madrid, a través de Badajoz, Mérida, Cáceres y Plasencia. Dada la importancia del mismo y el hecho de que ha formado parte del propio compromiso electoral del Partido Popular y que este diputado ha recogido textualmente de la propuesta que en el año 2000 planteó el Partido Popular y que también planteó el Partido Socialista, nosotros estimamos que, sin embargo, a lo largo de estos últimos años se ha producido una indefinición de este proyecto porque no se ha llegado a acuerdos concretos con el gobierno portugués.

Señorías, en mis manos tengo importante documentación, como un acuerdo de principios adoptado el 2 de octubre del pasado año 2002 en la Cumbre luso-española celebrada en Valencia y firmado por los dos ministros español y portugués del ramo, que nos lleva a plantear la necesidad de la propuesta de resolución que leo a continuación.

Punto primero. Que el Gobierno de España proponga que se incorpore al listado de proyectos que forman 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. Es decir, mantengo este primer punto, pero en este momento agradecería la atención de la Presidencia para decir lo siguiente: en concepto de autoenmienda y fruto del diálogo con otros grupos parlamentarios de esta Cámara previos al debate que estamos celebrando en este momento, desde el grupo proponente, el Grupo Parlamentario Socialista, hemos decidido que es conveniente sustituir el punto 2 con la siguiente redacción: Que se amplíe el corredor ferroviario 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. Es un desiderátum político que parece razonable y que nosotros no hemos tenido inconveniente en introducir como sustitución del punto 2, con lo cual, en la búsqueda de acuerdos globales, creemos que podremos dar un paso importante dignificando, además, el trabajo de esta Comisión Mixta.

En cuanto a la siguiente propuesta de resolución, la número 27, señorías, hace referencia a que la ciudad de A Coruña tiene una refinería de petróleo que actualmente es abastecida desde el puerto coruñés, en cuya bahía el flujo de petroleros es intenso. A todo ello se une el riesgo y la inseguridad que conllevan las actividades realizadas en un puerto que, como éste, está situado en el centro de una ciudad, lo que la historia de los últimos treinta años ha puesto de manifiesto. Recordemos el desgraciado accidente del *Urquiola*, ocurrido en 1976, importante petrolero, que con aquella aguja que no estaba en las cartas marinas trajo consigo una catástrofe ecológica y humana impresionante. Recordemos también el posterior accidente de 1992, el del buque *Mar Egeo*, y el último del *Prestige*, sobre el que no voy a hacer comentario alguno. Estos accidentes ponen de manifiesto que en la bahía de A Coruña existe un problema importante derivado de los tráfico de buques de pasajeros, de los buques que transportan graneles sólidos o líquidos y de aquellos que transportan mercancías peligrosas de distintas características.

Señorías, la necesidad de mantener el actual puerto de A Coruña como principal actividad económica de la ciudad requiere su ampliación y una dotación 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 los tráfico no vinculados estrictamente al de pasajeros, pesqueros y otros, que podría construirse en la zona conocida como Punta Langosteira, el cual permitiría por una parte desviar el tráfico marítimo de petroleros, de buques que transporten carbón, coque, graneles sólidos o líquidos de todo tipo, de congelados,

etcétera, del puerto situado actualmente en el centro de la ciudad, quedando éste liberado de ese tipo de tráfico y siendo utilizado para el tráfico de buques trasatlánticos y pesqueros.

El ministro de Fomento manifestó en la pasada reunión de esta comisión que éste es un pacto político entre el Partido Socialista y el Partido Popular de la comunidad galega junto con su Gobierno, y nosotros, desde nuestro grupo parlamentario, hacemos nuestra la necesidad de que se construya efectivamente el puerto exterior. Ello permitiría contar con una dársena seca para contenedores que en estos momentos no existe en el puerto coruñés, la cual es esencial para poder competir con el resto de puertos europeos y para que ese puerto siga siendo la gran aportación económica no sólo para la ciudad y su comarca sino para toda Galicia, hoy afectada gravemente por las tremendas consecuencias derivadas de la catástrofe del *Prestige*.

Señorías, quiero que quede clarísimo que no estamos planteando un puerto de refugio. No se trata de un puerto de refugio para buques accidentados. No es una zona de refugio. Se trata de una ampliación del puerto de A Coruña para ese cometido esencial. Nosotros planteamos una propuesta de resolución, que entregaré a la Presidencia...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Le ruego concluya, señoría.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Acabo en dos minutos, señor presidente. Es que entre los teléfonos móviles y el servicio de los cafés hay un ruido de fondo que quizá me está haciendo ir más lentamente de lo que yo desearía. **(Risas.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Ruego a sus señorías silencio para que el señor Segura pueda concluir su intervención. **(Risas.)**

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, nosotros planteamos la autoenmienda de modificación de la propuesta de resolución, que quedaría así: Por todo ello se considera decisiva la inclusión del proyecto de un puerto exterior integrado por dársena y dique en A Coruña dentro de las redes europeas de transporte de la Unión Europea, de manera tal que en ese sentido se incluya en los contenidos de la decisión comunitaria 1346/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, en la que se modifica la Decisión número 1692 de 1996 como proyecto prioritario en el anexo correspondiente de proyectos.

En cuanto a la última propuesta de resolución, señorías, habida cuenta que está ya suficientemente explicada en la exposición de motivos, y considerando la ilusión que a buen seguro generará en sus señorías la lectura sosegada en otro momento en que dispongan del tiempo suficiente, les eximo de escuchar a este interviniente la justificación de esa exposición de moti-

vos. Únicamente leeré la propuesta de resolución que sometemos a su consideración en sustitución de esos cuatro puntos que figuran. Diría lo siguiente: Se propone al Gobierno realizar un profundo diagnóstico del sistema ferroviario español para considerar todos los proyectos prioritarios que persigan mejorar la interoperabilidad de la red y facilitar la mejor integración a nivel europeo, especialmente los proyectos relacionados con la alta velocidad y sus conexiones de segundo orden, así como todos los aspectos de nuevas tecnologías, controles de tráfico, intermodalidad, etcétera. La relación de actuaciones obtenidas deberá incorporarse al proyecto 19 del anexo III de la decisión comunitaria, que se titula: Interoperabilidad Ferroviaria de Alta Velocidad en la Península Ibérica.

Señorías, repito que enseguida haré entrega a la Presidencia de este documento. Es fruto del trabajo previo con otros grupos parlamentarios de esta comisión a los efectos de facilitar el acuerdo y la consiguiente votación.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias.

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

La flexibilidad de esta Presidencia respecto del tiempo creo que ha sido patente.

Tiene la palabra el señor Jiménez por el Grupo Parlamentario Popular.

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

En este turno voy a defender las propuestas de resolución presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, y asimismo voy a fijar nuestra posición respecto de las demás propuestas. Nosotros entendemos que éste debe ser un documento de consenso que el Parlamento traslada al Gobierno para fortalecer en su caso su posición respecto de la Unión Europea en este debate, y que, por otra parte, es una decisión de la Unión Europea.

Quisiera hacer un breve pronunciamiento respecto al inciso del señor Guardans en relación con la oportunidad o no de este debate. No quiero entrar en sus términos eruditos —evidentemente no me pongo a su altura—, pero sí quiero decir que el primer debate nace de una comparecencia del ministro respecto al Libro Blanco, y el segundo —en él estamos en este momento— nace también de una comparecencia del ministro en relación con la propuesta de la Unión Europea sobre redes transeuropeas de transporte, y tiene su virtualidad, su oportunidad y su utilidad puesto que de alguna forma trata de apuntalar la posición del Gobierno respecto de unas decisiones muy delicadas con Francia y Portugal. En ese sentido, considero que lo que abunda no daña y, aunque no sea una propuesta legislativa en sentido riguroso, sí es una decisión de la Unión Europea y creemos oportuno su debate en esta comisión.

En segundo lugar, quisiera hacer tres puntualizaciones en mi intervención. Es intención del Grupo Popular y del Gobierno llegar a un consenso en este tipo de actuaciones para tener una única voz en la Unión Europea en cuestiones tan prioritarias e importantes para la economía de nuestro país. En ese sentido, el Grupo Popular agota hasta el último momento el diálogo para llegar al consenso y a una votación unánime de las propuestas de resolución.

La segunda puntualización es que en ese consenso queremos huir de los localismos y de las singularidades, porque probablemente se nos olvidará alguna y, dado que estamos intentando trasladar la posición del país a la Unión Europea hemos querido huir de las puntualizaciones muy localistas.

La tercera, —como ha señalado el ministro en su intervención, y el Grupo Popular quiere de alguna forma acentuarlo—, es la afirmación de que está bien que intentemos conseguir la cohesión territorial, pero un escalón antes debemos conseguir el reequilibrio territorial. España tiene un retraso importante en infraestructuras, tiene unos condicionantes en su economía, con la barrera de los Pirineos, y desea que se priorice el vencer esa barrera y acelerar todas las actuaciones tendientes a un reequilibrio territorial.

En ese sentido, las propuestas del Grupo Popular tienen como finalidad, vencer la barrera de los Pirineos, unir Portugal, España y Francia con la Unión Europea tanto en los aspectos terrestres como ferroviarios, y así están enfocadas las propuestas números 1, 2, 3, 4 y 5. Precisamente la número 4 propone seis enlaces por carretera de alta capacidad con Francia, venciendo las barreras y uniendo a los europeos por la costa atlántica, la costa mediterránea y cuatro propuestas internas: la de Pamplona, la de Somport, la de Puigcerdá y la de Lérida-Toulouse.

Son apuestas importantes porque no debemos olvidar que la propuesta ferroviaria del túnel bajo —que mencionaré ahora— de Canfranc puede tener una duración muy larga y no llegar a tiempo de esa demanda importante que necesita la comunicación con la Unión Europea.

El aspecto ferroviario es el segundo apunte importante de las propuestas del Grupo Popular para vencer esa barrera con la Unión Europea y en ese sentido van las propuestas números 6, 7 y 8. En ellas se apoyan las propuestas de Francia y las de Portugal, precisamente porque entendemos que en esas relaciones diplomáticas y de cordialidad que hay que tener con nuestros vecinos y en esa exigencia —entre comillas— de que cumplan las propuestas que están sobre la mesa son condicionantes de la economía de nuestro país.

En el sistema ferroviario —quiero con ello hacer algunas puntualizaciones a las propuestas de otros grupos— el Grupo Popular quiere además dejar sentado que el sistema ferroviario español requiere una reorientación. No quiero volver a llevar el debate a los distin-

tos anchos de vía que tenemos en nuestro país, pero está claro que el escenario a medio plazo con la alta velocidad, los distintos tipos de vía, la demanda del transporte de pasajeros y mercancías requerirá una reorientación de nuestro sistema ferroviario. En ese punto, la ley recientemente aprobada por el Gobierno ayudará a esa mejora y reconsideración del sistema ferroviario. En la propuesta número 9 el Grupo Parlamentario Popular considera que en relación al proyecto número 19 sobre la interoperabilidad de la alta velocidad ferroviaria con la Península Ibérica caben nuevos proyectos que vayan en esta línea.

El Grupo Popular también hace una propuesta porque cree necesario profundizar y acelerar el proyecto *Galileo* de navegación global. En ese sentido va la propuesta número 10.

La propuesta número 11 refleja otra constante en nuestra idea de relacionarnos no sólo con la Unión Europea, sino con África y en esa línea van encaminadas las números 11 y 12 con las autopistas del mar, considerando a Algeciras como un nudo estratégico que nos una con Francia con mucha mayor agilidad, así como forzar las plataformas logísticas que posibiliten el funcionamiento de las autopistas del mar, especialmente la del Mediterráneo y la del norte de España en el Atlántico. En esta línea va la propuesta número 13.

El Grupo Popular es consciente de que la financiación de toda la red de transporte va a ser un capítulo importante, y plantea las propuestas números 13 y 14 para que las líneas presupuestarias contemplen el incremento de financiación necesario y, es más, lo cuantifica en un aumento de la tasa de cofinanciación del 10 al 20 por ciento.

Asimismo, en el mismo sentido el Grupo Popular considera que sería bueno que la financiación privada se involucre en todas estas redes transeuropeas de transporte ya que es una financiación complementaria y necesaria.

Por último, hay dos propuestas del Grupo Popular fundamentales. Tanto en la intervención del ministro como hoy en la comisión se ha puesto de relieve que tenemos dificultades diplomáticas con Francia y Portugal. El Grupo Popular plantea que no se dejen estos proyectos tan importantes a la libre voluntad de un país y que se cree una comisión de seguimiento de los proyectos para que no quede todo a la libre voluntad de un país que condicione lo que se haga en otro país. Prueba de ello es que el Grupo Popular tiene muy avanzado su camino hasta los Pirineos, pero Francia no está respondiendo con la misma voluntad de los Pirineos hacia arriba.

El Grupo Popular, ahondando en esta decisión, propone la creación de una agencia para el seguimiento de todos los proyectos, tanto los 14 de Eseen como los ampliados.

Asimismo, señor presidente, por mi condición de canario —ya que han intervenido dos canarios—, quisiera hacer una puntualización respecto a Canarias y a su condición ultraperiférica. Desde que se introdujo en el artículo 299.2 la inclusión de la condición de ultraperiféricidad, considero que se ha avanzado mucho. Hoy en día la Unión Europea considera la ultraperiféricidad como un déficit permanente, y en ese sentido entiende que los asuntos de las regiones ultraperiféricas requieren de una financiación permanente. En la Unión Europea ya no se dice que no hay cosas permanentes: la ultraperiferia y la geografía son permanentes, y así lo ha entendido y considera, y la financiación de las obras de todas las regiones ultraperiféricas y especialmente de Canarias ya no dependerá de la consideración de si es objetivo 1 y 2, tendrá una consideración permanente por su condición de lejanía permanente como es obvio y lógico. En ese sentido, no sólo se trata de ayudar a las inversiones, sino que la Unión Europea va más lejos y considera que las ayudas al transporte para vencer la lejanía no sólo deben ir desde los puertos o aeropuertos canarios a los puertos y aeropuertos de la metrópoli, va más allá, dice que esas ayudas deben ir hasta los puertos de la Unión Europea. De alguna forma, discrepamos de la intervención del senador de Coalición Canaria en el sentido de que la corrección de la Decisión 1692 —que estamos debatiendo hoy— que corresponde a la Decisión 1346/2001 ya contempla la ultraperiféricidad y la insularidad, concretamente cuando modifica el artículo 12, incorpora 7 puertos del archipiélago canario a la categoría A, 2 puertos a la categoría B y considera los puertos que estén situados en relaciones insulares, periféricas o ultraperiféricas. Es decir, que no sólo la Unión Europea entiende que la cultura de la ultraperiféricidad es permanente sino que ya le ha dado traslado a las decisiones y a las directivas que se están incorporando.

Señor presidente, me gustaría manifestar brevemente nuestro posicionamiento respecto de las propuestas de los otros grupos parlamentarios.

Con la intención de llegar a un consenso, se van a admitir las proposiciones de *Convergència i Unió*, aunque hemos planteado dos cuestiones que creo que mejoran la literalidad. Así, en el punto 2, después de «... política regional comunitaria...», queremos añadir una frase que diga: permita prioritariamente un mayor reequilibrio territorial y contemple... En sintonía con mis primeras palabras, pensamos que antes de la cohesión territorial hay que llegar a un reequilibrio territorial.

En relación con el punto número 3, proponemos a *Convergència i Unió* que elimine la última frase, que dice «... contenidas en los programas INTERREG.», porque creemos que ya estamos por encima de los programas INTERREG.

Respecto de las propuestas del Grupo Socialista, he de decir que vamos a apoyar la número 22, tal como la

ha expresado su portavoz; es decir, eliminando los 2 y 3 porque entendemos y compartimos que se trata de un tema de política interior que podremos debatir en cualquiera de las comisiones, sea en la de infraestructuras, en la de economía o en la de presupuestos. Por ello, una vez retirados los puntos 2 y 3, apoyamos la propuesta sin ningún obstáculo.

Vamos a aceptar las propuestas de resolución números 23 y 24, presentadas por el Grupo Socialista. De igual manera, apoyaremos la número 25, en los términos de la autoenmienda; es decir, con el añadido de una actualización en el tiempo, no sólo aceptando los criterios de 1996, sino los últimos criterios de 2001.

En cuanto a la propuesta de resolución número 26, también vamos a apoyar la autoenmienda presentada por el portavoz del Grupo Socialista; es decir, que en lugar de hacer referencia al ulterior desarrollo, en el punto 2, se amplíe el corredor ferroviario de alta velocidad Madrid-Lisboa porque creemos que está en consonancia con la petición de Portugal de ampliación del proyecto 3 de la cumbre de Essen, respecto de la alta velocidad sur, y añade un nuevo corredor Lisboa-Setúbal-Sines-Madrid. En este sentido, consideramos positivo apoyar esta propuesta con el fin de mejorar las relaciones diplomáticas y facilitar esa negociación con Portugal.

En relación con el puerto exterior de A Coruña, vamos a apoyar la propuesta de resolución número 27, del Grupo Parlamentario Socialista, con las modificaciones presentadas por el mismo grupo. Ya el señor ministro anunció que ese proyecto se presentaba como proyecto prioritario a incluir en el anexo número III de los proyectos prioritarios y, en este sentido, como coincide con la voluntad y la exposición del señor ministro, también la vamos a apoyar.

Asimismo, también vamos a aceptar la número 28, con la transaccional que el portavoz del Grupo Socialista ha leído textualmente y que trasladaremos a los servicios de la Cámara. Entendemos que habrá que aumentar la eficacia y funcionalidad del sistema ferroviario, dentro del proyecto 19, que es el relativo a la interoperabilidad del sistema ferroviario de la Península Ibérica. Se trata de un enunciado bastante amplio, que engloba no sólo las infraestructuras sino la necesaria mejora del material de transporte, las nuevas tecnologías en los controles y en la interoperabilidad y funcionalidad de las redes de la Península Ibérica.

Respecto a las propuestas de Entesa Catalana de Progrés, tal como ha dicho su portavoz, la número 1 propone que se aceleren las gestiones con Francia, y en ese punto estamos de acuerdo, pero no lo estamos con singularizar las propuestas y hacer relación al trasbordo de Figueres; creemos que se trata de detalles que en este pronunciamiento o en esta petición hacia la Unión Europea no vamos a admitir porque, de alguna forma, quitaría importancia al conjunto de la proposición. En este sentido, compartimos su filosofía, pero no su lite-

ralidad; es más, creemos que esta propuesta está englobada en la transaccional con el Grupo Socialista.

Nuestra posición con respecto a su segunda propuesta de resolución es la misma que la anterior; estamos de acuerdo en que hay que potenciar el corredor del Mediterráneo —de hecho, así lo señalamos en nuestras proposiciones—, pero no creemos que sea bueno hacer mención a la lanzadera del aeropuerto de Barcelona, por ejemplo, que es un tema local del plan de infraestructuras del Gobierno español y, de alguna forma, desnaturaliza la propuesta que hacemos a la Unión Europea. Insisto, estamos de acuerdo con la idea, pero no con singularizar porque, probablemente, si singularizásemos las propuestas se nos quedaría algo atrás. Por ello, le invitamos a apoyar la transaccional del Grupo Socialista, que creo que engloba este tipo de cuestiones.

En relación con la propuesta número 3 de Entesa Catalana de Progrés que señala: «... insta al Gobierno a impulsar los estudios...» creemos que ya no es el momento de los estudios, que estos ya deben estar hechos y que la cuestión es impulsar propuestas para integrar nuestro sistema ferroviario de alta velocidad con la Unión Europea, y en eso estamos. Es decir, ya vamos más allá de lo que es meramente impulsar estudios.

Respecto de la propuesta de Coalición Canaria, como he señalado anteriormente, la consideración de Canarias como región ultraperiférica ya está contemplada dentro de la cultura de la Unión Europea como un elemento común. En este sentido, queríamos hacer una propuesta de transacción porque no se trata de dar prioridad a los proyectos de las regiones ultraperiféricas —que ya la tienen— y, por ello, nuestra transaccional tiene el mismo sentido que la presentada por el Grupo Socialista, para cambiar la frase «... darle prioridad a los proyectos presentados...» por: aplicar a las regiones periféricas los criterios de las redes transeuropeas recogidas en la decisión 1692 y en su modificación, para incorporar las infraestructuras en los anexos de inversión. No se trata de dar prioridad sino de incorporar los proyectos en los anexos prioritarios; puede verse como un juego de palabras, pero es distinto, de acuerdo con la terminología empleada en los textos.

Señor presidente, creo que he consumido mi turno de defensa de las propuestas del Partido Popular y de pronunciamiento sobre las de los restantes grupos, invitándoles, una vez más, a ese necesario consenso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Muchas gracias, señor Jiménez.

El Grupo Parlamentario Popular ya ha fijado su posición frente al resto de las propuestas, pero ahora vamos a abrir un turno para que los distintos grupos también puedan fijar su posición al respecto.

Siguiendo el mismo orden en que se han presentado, tiene la palabra el señor Arroyo, por Coalición Canaria.

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

En primer lugar y en relación con un comentario que hizo el señor Jiménez, creo que me interpretó mal. Yo dije claramente que salvo el caso de la última revisión de las orientaciones comunitarias de la red transeuropea de transporte que afectaban a los puertos marítimos, las vigentes orientaciones, es decir, la Decisión número 1692/96/CE, de 23 de julio de 1996, y la propuesta modificada de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la decisión ya mencionada, no contienen una previsión específica sobre las regiones ultraperiféricas. Por tanto, esta Decisión número 1692/96 y su propuesta modificada ni en los considerandos ni en el articulado menciona las regiones ultraperiféricas.

Hecha esta aclaración, agradezco que el Grupo Parlamentario Popular vaya a apoyar la propuesta de resolución. Los proyectos tienen prioridad teórica y nos gustaría que estuviera incluida aquí, pero no tengo objeciones al matiz de darle esta prioridad en el anexo de inversiones.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Muchas gracias, señor Arroyo.

Por el Grupo Parlamentario Entesa Catalana de Progrés tiene la palabra el señor Bonet.

El señor **BONET I REVÉS**: Muchas gracias, señor presidente.

Primero, quería preguntar al diputado Jiménez qué entiende por localismo. Esta es una palabra talismán destinada a expresar que no se entra en ninguna de las propuestas porque huelen a localismo. La verdad es que solicitar que haya una conexión del AVE con el aeropuerto de Barcelona, no creo que sea localismo, tiene trascendencia europea. Y es localismo en el sentido de que todo lo que atañe a una población es localismo, se llame Madrid, Barcelona, Lisboa, o lo que sea. Entonces, esta descalificación del término localismo, la verdad es que no la acabamos de entender.

Creo que las propuestas de la Entesa no son nada localistas, sino que tienen una importante trascendencia para España y para Europa. Que haya una concepción de las infraestructuras del Estado puramente radial y entonces se acuse a Francia, que también es radial, de no impulsar el eje mediterráneo cuando el Estado español tampoco lo hace, esto sí que es localismo centralista. En las propuestas de la Entesa no se niega que haya un centro que se ha de potenciar, pero queremos que haya también un eje mediterráneo porque es de conexión prioritaria europea, como se ha manifestado ya en

las normativas europeas desde el año 1986 al señalar que se había de conectar Barcelona con Europa con un tren de alta velocidad. En este sentido, si había alguna propuesta muy detallista el Grupo Parlamentario Popular podía haber considerado alguna enmienda, pero no nos han hecho ninguna señal al respecto. Por tanto, lamentamos que con este tópic y sonsonete de localista ya no entren en el fondo de las propuestas que, entre otras cosas, son muy razonables y europeas.

Dicho esto, nosotros vamos a apoyar todas las propuestas del Grupo Parlamentario Popular, excepto la número 15, con la que estamos en desacuerdo porque esconde una cuestión que ha tenido cierto revuelo, y es que la conexión de alta velocidad de Francia con España se va a hacer de manera insólita en Europa, pero no para Cataluña, a través de un túnel de peaje. Por tanto, creemos que esta propuesta encubre esta intención, es torticera en este sentido y vamos a votar en contra. En todas las demás propuestas estamos absolutamente de acuerdo y no entendemos cómo no ha habido reciprocidad por parte del Grupo Parlamentario Popular, que tampoco pedimos.

También vamos a votar a favor de todas las propuestas del Grupo Parlamentario Socialista, incluso la que ha transaccionado y modificado *in voce*. Votaremos favorablemente las propuestas de *Convergència i Unió* y, además, aceptamos la enmienda que nos hace en la propuesta 29. Y por último, también votaremos a favor de la propuesta de Coalición Canaria.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Muchas gracias, señor Bonet.

A continuación, por Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de *Convergència i Unió* tiene la palabra el señor Guardans.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Muchas gracias, señor presidente.

Si no me equivoco porque reconozco estar un poco confuso, he recibido dos enmiendas del Grupo Parlamentario Popular a dos de nuestras propuestas, que no alteran sustancialmente el texto y que, por tanto, aceptaríamos como dos incisos que no nos parecen especialmente perjudiciales. Por lo demás, vamos a votar favorablemente los textos planteados por los distintos grupos parlamentarios.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Muchas gracias, señor Guardans.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

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

Nosotros votaremos favorablemente a todas las propuestas presentadas por los grupos parlamentarios, a

excepción de la número 15 del Grupo Parlamentario Popular ante la que nos abstendremos. Y lo hacemos porque tanto en la tramitación en el Congreso de los Diputados y de inmediato en el Senado de la ley reguladora del contrato de concesión de obra pública, hemos venido fijando la posición de no oponernos a la participación mixta entre la empresa pública y la privada, pero esta definición tan genérica de seleccionar prioritariamente aquellos proyectos generadores de ingresos, que puedan ser abordados en régimen concesional de acuerdo con el derecho europeo, nos parece que es algo tan genérico que, sinceramente, es una frase que dice poco, no concreta y, por consiguiente, nos abstendremos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Muchas gracias, señor Segura.

Señor Jiménez, si desea añadir algo más, tiene la palabra.

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

Evidentemente, la discrepancia con Coalición Canaria, probablemente es una cuestión de términos y textos, y coincido en lo que acaba de decir su portavoz que yo suscribo en ese sentido.

He debido expresarme muy mal en relación con las propuestas de la Entesa. Me refería a que en un debate sobre los trenes, que llegan a todas las capitales y a todas las autonomías, ¿por qué citamos una estación o aeropuerto concreto y no todos? Es decir, el peligro de este tipo de debates y de singularizar es que nos olvidaremos de algo y, entonces, nos acusarán de omisión. En ese sentido, no he utilizado la palabra localismo como un término peyorativo, sino como un recurso dialéctico. En el diccionario de la Real Academia local es local, y en ese sentido lo he utilizado, no tiene ningún tono peyorativo.

Me parece haber dicho que estoy totalmente de acuerdo en instar al Gobierno a seguir negociando con Francia, pero no creía oportuno en este momento y situación política y parlamentaria hacer mención a algunas singularidades. Estoy totalmente de acuerdo con la filosofía de impulsar la infraestructura ferroviaria del Mediterráneo, pero no nos parecía oportuno singularizar porque, probablemente, se nos quedaría algo.

Respecto a la tercera, entendíamos que ya habíamos superado el tiempo de los estudios. Por tanto, puntualizo que no he querido utilizar el término localismo con ningún tipo de segundas intenciones, sino solo queriendo expresar que si nos ponemos a singularizar se nos queda algo en el camino y estamos en un debate sobre orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, mientras que el otro probablemente sería un debate sobre el plan de infraestructuras de transportes del Estado español.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Gracias, señoría.

¿Modifica en algo su posición, señor Bonet? (**Denegaciones.**)

Tiene la palabra el señor Guardarns.

El señor **GUARDANS I CAMBÓ**: Gracias, señor presidente.

Pido perdón porque cometí un error en mi intervención anterior.

El Grupo Parlamentario Catalán se abstendrá, porque no puede votar favorablemente, en la propuesta de resolución número 15, del Grupo Popular. Entendemos que la prioridad que fija en este texto respecto de los proyectos que vayan vía concesión no está fundamentada y, por tanto, nos abstendremos.

Gracias. (**El señor Segura Clavell pide la palabra.**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Es para hacer una sugerencia al Grupo Parlamentario Popular, señor presidente.

A mi modo de ver, en el punto 11 hay un lapsus. La bahía de Algeciras la integran varios municipios: San Roque, Los Barrios, Algeciras. Me tomo la libertad de sugerir que en lugar de la expresión «ciudad de Algeciras», figure «bahía de Algeciras», considerándola como zona geográfica, si sus señorías lo tienen a bien.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Muchas gracias.

¿Se acepta, señor Jiménez?

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Se acepta.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernández): Muchas gracias a todos.

A efectos de poder ordenar la votación, agradecería que hicieran llegar a la Mesa los textos correspondientes, para lo que vamos a suspender la sesión durante unos minutos.

Tenemos un texto pendiente, que sería la propuesta que ha hecho el Grupo Popular y ha aceptado Coalición Canaria, así como la modificación que introducía *Convergència i Unió* a la propuesta número 29, del Grupo Entesa Catalana de Progrés. Tenemos también otros con respecto a las propuestas del Grupo Parlamentario Popular y a las de *Convergència i Unió*. Se han hecho llegar ya a la Mesa las enmiendas *in voce* que el señor Segura ha presentado.

Por tanto, ¿sería suficiente suspender la sesión durante cinco minutos a tal fin? (**Asentimiento.**)

Se suspende la sesión por cinco minutos. (**Pausa.**) Señorías, reanudamos la sesión.

La Mesa ya ha recibido los textos que contienen las distintas modificaciones. No sé si los señores comisio-
nados desean que se dé lectura de los mismos para
conocer exactamente en qué términos se van a votar las
propuestas de resolución. ¿Lo consideran sus señorías
necesario? (**Denegaciones.**)

Por tanto, vamos a proceder a las votaciones en el
mismo orden en que se ha llevado a cabo la defensa de
las propuestas. Asimismo, entiendo que éstas se pue-
den votar por bloques, con excepción de la propuesta
de resolución número 15, del Grupo Popular, para la
cual se ha solicitado votación separada. ¿Están sus se-
ñorías de acuerdo? (**Asentimiento.**)

Comenzamos, pues, por la propuesta de resolución
número 32, correspondiente al Grupo de Coalición
Canaria.

**Efectuada la votación, fue aprobada por unani-
midad.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernán-
dez): Queda aprobada.

A continuación votamos las propuestas de resolu-
ción números 29, 30 y 31, del Grupo de la Entesa, a las
que se ha añadido una más, según me indican los servi-
cios de la Cámara, para ser votada conjuntamente con
las otras tres.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado:
Votos a favor, nueve; en contra, 19.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernán-
dez): Quedan rechazadas.

Votamos las propuestas de resolución números 18,
19, 20 y 21, del Grupo de Convergència i Unió, en los
términos que han resultado del debate.

**Efectuada la votación, fueron aprobadas por
unanimidad.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernán-
dez): Quedan aprobadas.

Votamos ahora las propuestas de resolución núme-
ros 22, 23, 24, 25, 26, 27 y 28, del Grupo Parlama-
ntario Socialista, en los términos resultantes del debate.

**Efectuada la votación, fueron aprobadas por
unanimidad.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernán-
dez): Quedan aprobadas.

Pasamos a las propuestas de resolución del Grupo
Parlamentario Popular.

En primer lugar sometemos a votación la propuesta
número 15.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado:
Votos a favor, 20; en contra, uno; abstenciones,
ocho.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernán-
dez): Queda aprobada.

Votamos el resto de las propuestas de resolución del
Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, fueron aprobadas por
unanimidad.**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Soravilla Fernán-
dez): Quedan aprobadas.

Muchas gracias, señorías.

Se levanta la sesión.

Eran las trece horas.

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**

