



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 620

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO CLIMENT ORTIZ

Sesión núm. 55

celebrada el martes, 21 de noviembre de 1995

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| — Por la que se insta al Gobierno a dar cumplimiento a la solicitud de apertura de los apeaderos de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) en Vilassar de Mar-Cabrera y Premiá de Mar. Presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió). (BOCG serie D, número 290, de 6-11-1995. Número de expediente 161/000630) | 18818 |
| — Relativa a la regeneración de la Bahía de Portman (Murcia). Presentada por el Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (BOCG serie D, número 290, de 6-11-1995. Número de expediente 161/000603) | 18822 |
| — Relativa a la mejora del servicio de la línea férrea Lleida-Manresa. Presentada por el Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (BOCG serie D, número 282, de 20-10-1995. Número de expediente 161/000604) | 18827 |

	<u>Página</u>
— Por la que se insta al Gobierno a la puesta en marcha de un Plan de mejora y modernización del transporte de pasajeros en los puertos, rías y bahías del litoral español. Presentada por el Grupo Vasco, PNV. (BOCG serie D, número 243, de 9-6-1995. Número de expediente 161/000510)	18831
— Relativa a conservación y señalización de carreteras. Presentada por el Grupo Vasco, PNV. (BOCG serie D, número 252, de 23-6-1995. Número de expediente 161/000517)	18834
— Relativa a medidas referidas al estudio y diseño de las infraestructuras. Presentada por el Grupo Popular. (BOCG serie D, número 252, de 23-6-1995. Número de expediente 161/000518)	18838

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

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos la sesión de trabajo número 56 de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, cuyo contenido en el día de hoy va a ser el debate y votación de las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día. Quiero recordar a todos los miembros de esta Comisión que las votaciones no se efectuarán antes de la una de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A DAR CUMPLIMIENTO A LA SOLICITUD DE APERTURA DE LOS APEADEROS DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) EN VILASSAR DE MAR-CABRERA Y PREMIÁ DE MAR. PRESENTADA POR EL GRUPO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO) (Número de expediente 161/000630.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a dar cumplimiento a la solicitud de apertura de los apeaderos de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) en Vilassar de Mar-Cabrera y Premiá de Mar.

El autor es el Grupo Parlamentario Catalán, y para su defensa tiene la palabra el señor Sánchez i Llibre.

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: La proposición no de ley presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió) es una repetición de la proposición no de ley que presentó el pasado 10 de mayo de 1995 nuestro Grupo ante esta misma Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente y que fue aprobada por unanimidad de todos los grupos presentes en la Cámara. Se instaba al Gobierno a la rehabilitación y apertura de los apeaderos de Renfe de Vilassar de Mar-Cabrera y de Premiá de Mar, por los motivos que aducía nuestro Grupo Parlamentario, así como el resto de grupos que también el pasado 10 de mayo presentaron otras proposiciones no de ley que iban en la misma dirección.

Los motivos eran los siguientes: En primer lugar, que dichos apeaderos estaban contruidos hace aproximada-

mente treinta y dos años y nunca se habían puesto en funcionamiento. Segundo, que en dichas localidades, en los últimos veinte años, se había experimentado un incremento notable de población, pasando de 20.000 habitantes a 70.000 durante todo el año y ascendiendo dicho incremento de habitantes a 100.000 en los meses de verano. En tercer lugar, que existía una gran demanda social en dichas poblaciones y las limítrofes, como son Argentona, Premiá de Dalt y otras, en las cuales, debido a este incremento de población, se pedía que dichos apeaderos fueran rehabilitados y abiertos de una vez. También es de justicia mencionar que esta demanda social que existía en la zona del Maresme ha estado capitalizada por la Coordinadora de Asociaciones de Vecinos del Maresme, que engloba los municipios de Cabrera, Vilassar de Mar, Premiá de Mar y Premiá de Dalt, asociaciones denominadas como Pla de l'Avellá, Mar Vella, Cam Nou, Cam de Mar, Santa María, Santa Ana y Barrio del Remei.

Aducíamos en nuestra exposición de motivos que dichas asociaciones habían recogido miles de firmas, que constataban la necesidad de este servicio por parte de Renfe, que siempre les había sido negado durante estos treinta y dos años que dichos apeaderos estaban contruidos y no puestos en marcha. También decíamos en nuestra exposición de motivos que los ayuntamientos responsables de dichos apeaderos, como son los de Vilassar y Cabrera y de Premiá de Mar, estaban totalmente dispuestos a negociar con Renfe y con las coordinadoras su puesta en marcha. Concluíamos nuestra intervención diciendo que era de justicia poner en funcionamiento dichos apeaderos.

La proposición no de ley aprobada el pasado 10 de mayo incorporaba una fecha, en la cual Renfe se comprometía a presentar un plan técnico de construcción y puesta en marcha de dichos apeaderos. Habiendo expirado el plazo el pasado 17 de agosto, nuestro Grupo Parlamentario, a través del Diputado que hace esta presentación, interpeló el pasado mes de agosto, mediante una pregunta, al Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, señor Borrell, en el sentido de qué había hecho su Departamento para hacer efectivo el cumplimiento de la proposición no de ley aprobada por unanimidad el pasado 10 de mayo de 1995. Cuál fue mi sorpresa cuando el señor Borrell explicó por qué no se había cumplido dicha proposición no de ley aduciendo una serie de motivos que están totalmente alejados de la realidad: que no es posible una

captación de nuevos clientes, ya que la demanda es limitada, que el servicio se halla cubierto por las estaciones que ya están en marcha en las dos poblaciones, que existía una demanda real de 220 plazas en Vilassar de Mar y 390 en Premiá, que el coste de dichos apeaderos era de 300 millones de pesetas y que no existía parking para que pudiera ser efectiva la realización de dichos apeaderos. Nada más lejos de la realidad, porque, en definitiva, lo que aprobó dicha Comisión fue la rehabilitación efectiva de dichos apeaderos y, en ningún momento, ningún grupo de la Cámara se comprometió por un estudio de la realidad y por un estudio económico.

En la réplica de este Diputado al Ministro de Obras Públicas no pudimos exponer nuestras objeciones por falta de tiempo, en vista de lo cual hemos presentado, y hoy se debate en esta Comisión, otra proposición no de ley instando al Gobierno a que exija de Renfe el cumplimiento inmediato de la rehabilitación y apertura de los apeaderos de Vilassar de Mar-Cabrera y de Premiá de Mar, a que garantice la realización de las necesarias adaptaciones en los andenes y la habilitación de los aparcamientos previstos, y también, por descontado, que Renfe atienda todas las necesidades de mejor servicio de los habitantes de la comarca, asegurando la parada frecuente de trenes que circulan en la línea.

Nosotros calificamos las manifestaciones del señor Borrell ante el Parlamento y en una reciente visita a Barcelona de marear la perdiz, sin abordar en ningún momento cuál era el objetivo fundamental de la proposición no de ley aprobada por esta Comisión, que reflejaba la urgencia de la rehabilitación y apertura de dichos aparcamientos. También denunciábamos la falta de sensibilidad del Ministro Borrell hacia este Parlamento y hacia los usuarios de ese servicio, que hace treinta y dos años que lo están demandando, y le acusamos de incumplir los acuerdos que habían sido aprobados por unanimidad por esta Comisión, calificábamos su actuación final como una burla política de los acuerdos aprobados por unanimidad en este Parlamento.

Por eso, nuestro Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) ha hecho una repetición de la proposición no de ley presentada el pasado 10 de mayo y aprobada por unanimidad, con los objetivos antes expuestos de instar al Gobierno a que exija de Renfe el cumplimiento inmediato de los acuerdos materializados en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Dado que existe una enmienda a esta proposición no de ley por parte del Grupo Socialista, doy la palabra al señor Sabaté, para su defensa.

El señor **SABATE IBARZ**: Se trata de una proposición no de ley que es una repetición de una anterior del mismo Grupo Catalán (Convergència i Unió).

En primer lugar, tenemos que rechazar las valoraciones que sobre la actuación del Ministro ha hecho el Diputado representante de dicho Grupo. La línea de actuación sobre los apeaderos citados está perfectamente marcada en la proposición anterior. Efectivamente, se fijó un plazo que finalizaba a mediados de agosto y las primeras conclusiones del estudio se obtuvieron el 7 de septiembre pasado.

No creemos que la dilación pueda calificarse de excesiva, dado que el período del mes de agosto, como todo el mundo sabe, es vacacional.

Por otra parte, en dicha línea según hemos reiterado en otras ocasiones, se han hecho mejoras sustanciales, algunas de ellas ya realizadas o en fase de realización, como la remodelación de las estaciones de Arenys de Mar, la construcción de un aparcamiento en la estación de Vilassar de Mar, la construcción de un nuevo edificio con aparcamiento anexo en la estación de Premiá de Mar, etcétera.

Sin embargo, la existencia de aparcamientos disuasorios en los apeaderos que hoy tratamos es absolutamente fundamental para que la demanda de viajeros sea suficiente para ponerlos en marcha. Por ello, los esfuerzos que se están realizando desde Renfe para que se llegue a acuerdos efectivos con los ayuntamientos respectivos y poder poner en marcha dichos apeaderos es absolutamente necesario. Tenemos que significar que Renfe ya se ha puesto en contacto con los ayuntamientos, al no disponer de suelo ferroviario para la realización de dichos aparcamientos.

Finalmente, hay que decir también que Renfe cercanías ha consignado en su plan de inversiones 1996 una partida con este fin, siendo, por tanto, necesario concretar la participación de organismos o entidades municipales para llevar a cabo los proyectos correspondientes.

Estamos convencidos, por las noticias que tenemos, de que Renfe ha sostenido siempre su buena disposición para llegar a una solución razonable, dentro de las normas de procedimiento establecidas en la administración de los recursos de la compañía y contando con la participación de aquellas entidades que disponen también de competencias para hacer posible dichas soluciones.

Esta ha sido, señor Presidente, la actitud del Grupo Socialista. Siempre hemos estado de acuerdo con la rehabilitación de dichos apeaderos y por ello hemos presentado la enmienda de sustitución a la que ha aludido al concederme la palabra, que, en concreto, dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que exija de Renfe el efectivo cumplimiento de la proposición no de ley aprobada por la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente el pasado 10 de mayo, así como la remisión a la Cámara del resultado del estudio de viabilidad mencionado en dicha proposición.

Estamos abiertos a que esta enmienda de sustitución sea completada por el grupo proponente, o modificada de la manera que el señor Sánchez i Llibre crea conveniente, y estamos convencidos de que podemos llegar a un acuerdo final.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que deseen fijar su posición sobre esta proposición no de ley?

En nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra la señora Rivadulla. Repito, para fijar la posición sobre la proposición no de ley y la enmienda.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señorías, el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Cata-

lunya el 23 de febrero de 1995 presentó una proposición no de ley en la que se instaba al Gobierno a que tramitara ante la empresa pública Renfe la necesidad de garantizar la rehabilitación de los apeaderos de Cabrera y Premiá de Mar para ponerlos en funcionamiento inmediato y asegurar la parada frecuente de los trenes que circulan en la línea, para facilitar el acceso y transporte público.

Con posterioridad, entró en el registro de esta Cámara otra proposición no de ley, en similares términos, de *Convergència i Unió*, pero en la que no se recogía la parada frecuente de los trenes.

Se debatió esta proposición no de ley el 10 de mayo de 1995 en esta misma Comisión de Infraestructuras y hubo unanimidad en instar al Gobierno a la rehabilitación y a que se asegurara la parada frecuente de los trenes.

Señorías, nuestro Grupo presentó esta proposición no de ley que expresaba la voluntad de las asociaciones de vecinos agrupadas en la Coordinadora Proapertura de los apeaderos de Renfe de Vilassar de Mar-Cabrera y Premiá de Mar, ante lo infructuosas que habían sido las gestiones de esta Coordinadora ante doña Mercé Sala, presidenta de Renfe, y el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, señor Borrell.

Hacía tiempo que los ayuntamientos de la zona habían manifestado la necesidad de que estos apeaderos se pusieran en funcionamiento, puesto que la expansión demográfica allí los hacía realmente viables; además, se habían abierto dos institutos, uno de BUP y otro de FP y, por tanto, la frecuencia y la utilización de estos apeaderos estaba absolutamente garantizada y constituía una auténtica necesidad.

Como digo, la insensibilidad del Ministro Borrell, que ya es patente en otros temas, como tendremos oportunidad de manifestar a lo largo de esta mañana con otras proposiciones no de ley, hizo que lo que debía haber sido hecho a instancias de la propia Renfe y del propio Ministerio de Obras Públicas se tuviese que pedir a través de una proposición no de ley que afortunadamente tuvo consenso.

Quiero decir, señorías, que nosotros planteamos esta cuestión, primero, porque apostamos por el servicio público del ferrocarril, que garantiza una mejor calidad de vida para los usuarios, garantiza unos servicios de seguridad mucho más extensos que los que proporciona el automóvil y, segundo, porque reducimos, con la utilización del ferrocarril, los niveles de evacuación de CO₂. Por tanto, entendemos que es un medio mucho más ecológico de transporte, siendo éste un transporte público.

Ahora nos vemos ante otra proposición no de ley de *Convergència i Unió* en los mismos términos y, según el señor Sánchez i Llibre, a instancias de la misma coordinadora. Nosotros, en la misma situación, ya el 25 de octubre realizamos preguntas por escrito al Gobierno del siguiente sentido: ¿En qué momento se encuentra el cumplimiento de las obligaciones de Renfe en relación con los apeaderos de Vilassar, Cabrera y Premiá de Mar? ¿Cuándo está previsto que comiencen las obras para la realización y apertura de los apeaderos? ¿Cómo piensa hacer frente el Gobierno a las responsabilidades políticas contraídas con el Congreso de los Diputados? Estas preguntas se hicieron el

25 de octubre de 1995 y, en una solicitud de datos, con la misma fecha, pedíamos el estudio de viabilidad para la ejecución de las obras necesarias destinadas a poner en funcionamiento los apeaderos de las poblaciones de la comarca del Maresme, Vilassar, Cabrera y Premiá de Mar.

Señorías, el incumplimiento del Gobierno es flagrante. Esto tenía que haberse tramitado ya a mediados de agosto, como ha dicho el portavoz del Grupo Socialista; nos encontramos prácticamente a finales de noviembre y por parte del Congreso de los Diputados no se tiene constancia de que esto se haya producido, y efectivamente es así. Esos apeaderos no se han abierto y, por tanto, no se han rehabilitado.

Yo quisiera recordar al señor Sabaté que, cuando se debatió la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya del 10 de mayo de 1995, conjuntamente con la que después había presentado *Convergència i Unió*, antes de la votación quise concretar, y pedí al señor Presidente que me lo dejase puntualizar, qué íbamos a votar. Yo señalaba —y cito textualmente— que la votación se va a producir en relación a la rehabilitación y apertura de los apeaderos de Vilassar de Mar-Cabrera y Premiá de Mar, y las adaptaciones condicionadas al estudio serán meras cuestiones técnicas sobre centímetro más o menos en los andenes, pero serán meras cuestiones técnicas. Lo importante es que se acuerde la rehabilitación y apertura de los apeaderos.

El señor Sabaté dijo que sí, que él entendía que lo que se iba a votar era esto y nunca un estudio sobre la viabilidad económica que supondría la apertura de dichos apeaderos.

Por tanto, señor Presidente, señorías, en relación con la proposición no de ley que presenta hoy *Convergència i Unió*, que recoge en los mismos términos la que en el registro de la Cámara consta, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, de 15 de noviembre de 1995, nuestro Grupo fija posición diciendo que, como no podía ser menos, vamos a votar a favor. Sobre la enmienda de sustitución que presenta el Grupo Socialista, estaremos a lo que señale su portavoz, pero de cualquier manera nosotros entendemos que esto tiene que ser con carácter de urgencia.

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

El señor **MILIAN MESTRE**: También nosotros en el mes de mayo aportamos nuestra iniciativa a este respecto en el mismo sentido y en la filosofía que se ha expresado hasta ahora por los otros intervinientes. Sin embargo, en este posicionamiento, yo quisiera reparar en tres clases de argumentos. El primero, una cuestión de principios. Nos sorprende que el Ministro de Obras Públicas se tome a chacota o poco menos una decisión de esta Cámara donde se expone una pura y absoluta necesidad de orden elemental y yo diría que de sentido común.

Segundo, yo no acabo de entender cómo no se aprecian las razones objetivas de esta demanda o esta necesidad de la propia comarca, como se argumentó en el mes de mayo y como ahora se revierte de nuevo.

Por tanto, me parece que volvemos donde debíamos. ¿Cómo se puede desoír nuestras mociones o nuestras decisiones, votadas comúnmente por todos los grupos parlamentarios, aprobadas por esta Cámara, por parte del señor Ministro de Obras Públicas? Yo creo que existe una cierta falta de respeto y mucho más cuando se alegan razones de estudios en unas construcciones físicas, arquitectónicas, que fueron terminadas hace 31 años. Entiendo que puede haber razones de oportunidad, razones de ampliación, como se ha dicho, y probablemente las haya, pero lo que no existe en este momento es una justificación posible para algo que físicamente está hecho y que, a lo mejor, con una mejora mínima daría lugar a la solución de un problema que es algo más que mínimo.

Hay un argumento de razón. Si en 1964 se construyeron estos apeaderos del Maresme, razones debía haber en aquel momento para su existencia. Y no creo que hayan disminuido o se hayan minusvalorado las razones de 1964. Mi pregunta sería ¿por qué jamás se utilizaron esos apeaderos? Y ésa es una duda que me gustaría que alguien pudiera despejar en esta Cámara. Sin embargo, lo que es cierto es que ha habido un crecimiento poblacional verdaderamente exagerado, se ha multiplicado por 5 aquella población comarcal y siguen los apeaderos cerrados. Existe una multiplicación espectacular en algún pueblo, como, por ejemplo, Vilassar, de 15.000 habitantes a 50.000 en verano, y siguen cerrados los apeaderos. El verano y el turismo han convertido esta comarca en uno de los puntos de mayor incidencia en Cataluña, pero, a pesar de eso, siguen cerrados los apeaderos.

Hay otros problemas más característicos y racionalmente explicables, como es el de la congestión de Barcelona y su área. Entiendo que esa congestión en el tráfico automovilístico quedaría aliviada en parte con la utilización de estos apeaderos, de las paradas consiguientes de los trenes de cercanías de Renfe y, consecuentemente, existiría esa política, que el señor Maragall tantas veces ha propagado, de tratar de convencer a los usuarios de los vehículos para el transporte individual por la ciudad a que los dejen en cercanías y utilicen los trenes o los metros. Yo creo que aquí existe una situación verdaderamente alógica, en el sentido filosófico del término, contra la lógica, y no entiendo cuáles son las razones de estudios que pueden demorar algo que lleva 31 años demorándose y que evidentemente es una pura necesidad.

Nuestro tercer argumento sería de conveniencia pragmática. Los servicios de Renfe son una prioridad para la utilización pública. A esta Cámara y al presupuesto del Estado de cada año le cuestan muchos centenares de miles de millones de pesetas esos servicios. Consecuentemente, lo menos que se podía establecer es un orden de prioridades de intereses donde se facilitaran a la población el acceso a las grandes ciudades desde la ciudades dormitorio. Y ése es el caso concreto, por ejemplo, de la Comarca del Maresme.

Existe una necesaria mejora de la rentabilidad de Renfe y yo creo que uno de los servicios que podría potenciar esa rentabilidad justamente son los que en esta comarca se pueden prestar, dada la afluencia continua y permanente,

en invierno y en verano, de esa población hacia la ciudad de Barcelona. Existe, como he dicho antes, un problema de congestión circulatoria automovilística en la zona periférica de Barcelona y en la zona concéntrica del núcleo. No es menos cierto que buena parte de esta congestión la provocan las ciudades dormitorio, donde muchos de sus habitantes se ven forzados a utilizar el automóvil si no existen servicios suplementarios o subsidiarios, cual es concretamente éste, que, en definitiva, debería servir para sustituir a un metro inexistente en esa área, pero cubriendo sus funciones, y además existen precedentes. Por tanto, razones de conveniencia pragmática quedan patentes. Existen precedentes, porque en el año 1992, en los juegos olímpicos, el alarde argumental que hizo Renfe, su Presidenta y el señor Maragall fue justamente los trenes lanzadera que utilizaban esta zona para descongestionar Barcelona y que tan óptimo resultado tuvieron. Si no existe el suburbano, lo lógico es que esto pueda funcionar así.

Finalmente, si nosotros, en su día, apoyamos las otras proposiciones y sumamos la nuestra, que estaba también en el mismo debate, no hay razón en este momento para que nos eximamos de esa misma coincidencia; por supuesto, vamos a votar favorablemente, con ahínco y subrayando lo que creemos que es poco tolerable, que el señor Ministro se ría de las mociones de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para manifestar su acuerdo o desacuerdo con la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra, en nombre del Grupo proponente, el señor Sánchez i Llibre.

El señor **SANCHEZ I LLIBRE**: Señoras y señores Diputados, nuestro Grupo Parlamentario, a la vista de la enmienda propuesta por el Grupo Socialista, va a proponer una enmienda transaccional, que esperemos sea aceptada por el Grupo Socialista, que va orientada en el siguiente sentido: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que exija de Renfe el efectivo cumplimiento, con carácter de urgencia, a la apertura y rehabilitación de los apeaderos de las localidades de Vilassar de Mar-Cabrera y Premiá de Mar, de acuerdo con la proposición no de ley aprobada por la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente el pasado 10 de mayo. Haré llegar a la Mesa esta enmienda.

También quiero aclarar que la proposición no de ley que se aprobó el pasado 10 de mayo fue justamente la apertura y rehabilitación de dichos apeaderos y que en ningún momento el estudio que había de remitir Renfe —al cual este Diputado no ha tenido acceso— estaba condicionado a su viabilidad económica, sino que era un estudio técnico, tal como ha dicho la Diputada señora Rivadulla, que solamente tenía que especificar el tipo de obras y de acondicionamiento que eran necesarios para la reapertura de dichos apeaderos, ya que, por su obsolescencia, debido a la época en que fueron construidos, era necesario realizar este estudio técnico, pero en ningún caso condicionaba la viabilidad del mismo ni condicionaba la apertura con carácter urgente de dichos apeaderos.

Como Diputado en representación de la Comarca del Maresme, como hijo de Vilassar de Mar, es para mí una

gran satisfacción ver la sensibilidad demostrada otra vez más por todos los grupos políticos de esta Cámara, en el sentido de hacer justicia y facilitar que la labor del diputado como correa de transmisión con la sociedad civil y, en este caso, como correa de transmisión de esta asociación de proapertura de dichos apeaderos, sea efectiva, que sea otra vez aprobada por unanimidad por todos los grupos políticos de esta Cámara y que sea una realidad que dichos apeaderos puedan ser abiertos y rehabilitados con la máxima urgencia posible. **(La señora Rivadulla Gracia pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Me permito preguntar al señor Sabaté si acepta la enmienda transaccional hecha «in voce» por el Grupo proponente, en boca del señor Sánchez i Llibre. *Simplemente, dígame sí o no, por favor.*

El señor **SABATE IBARZ**: Señor Presidente, la aceptamos, y aquí tendría que callarme, ya lo sé, pero ha habido dos alusiones directas, con nombre y apellidos, a mi persona y querría puntualizar en 15 segundos, si usted me lo permite.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Sabaté, las alusiones han sido no del portavoz del Grupo proponente, sino de la portavoz de otro grupo parlamentario. Creo que en el primer punto del orden del día de la Comisión de hoy no procede considerar que ha habido alusiones que yo interpreto que han sido simplemente hacer historia de lo que ha pasado en esta Comisión, sin más matizaciones. **(La señora Rivadulla Gracia pide la palabra.)**

No se han producido alusiones específicas ni que merezcan un tipo de respuesta adicional. Yo no lo he constatado personalmente. Ahora bien, le voy a permitir hacer una aclaración de 15 segundos, señor Sabaté.

El señor **SABATE IBARZ**: Va a durar menos, señor Presidente.

Estoy de acuerdo en que ese estudio no condicionaba la reapertura o la apertura, pero el estudio era y es absolutamente necesario, porque, si no, no sabremos qué presupuesto tiene que consignar Renfe para el año que viene, ni qué tipo de obras, ni de qué manera tienen que modificarse los andenes y los aparcamientos. Simplemente era eso.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivadulla, le voy a dar la palabra por 10 segundos y que no sirva de precedente, porque vamos muy retrasados en el trabajo de hoy **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**. Ahora me pide también la palabra el señor Sedó. Sus señorías tienen que comprender que si esta presidencia, después de unas elecciones catalanas ejemplares por parte del pueblo catalán, deja que iniciemos el debate de un tema que afecta a Cataluña en concreto y al pueblo del señor Sánchez i Llibre, si entramos en el matiz de rigor reglamentario, lógicamente sería un poco desagradable. Yo lo entiendo, pero no pidan a esta presidencia que en los próximos debates de proposiciones no de ley que tenemos en el orden del día actuemos igual, porque de lo contrario vamos a terminar muy tarde y

no vamos a cumplir con nuestro trabajo parlamentario estricto. Por otra parte, sin que sirva de precedente, concederé la palabra durante quince segundos a la señora Rivadulla y, posteriormente, otros quince para el señor Sedó. Ya sé que están con la inercia de las elecciones catalanas y que quieren seguir hablando un poco en la línea de la campaña electoral. Si nos sosegamos todos un poco, creo que haremos el trabajo con mucha más eficacia.

Tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señor Presidente, gracias por su amabilidad.

En primer lugar, quiero decir que la proposición no de ley se refiere también a la parada frecuente de trenes en estos apeaderos. En segundo lugar, quiero señalar al señor Sánchez i Llibre que no puede arrogarse ser correa de transmisión de la coordinadora, puesto que todos los que estamos aquí somos representantes del pueblo español, concretamente somos Diputados de Cataluña. Por tanto, se ha de tener también en cuenta que Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya presentó, en primer lugar, esta proposición no de ley en la Cámara y no puedo aceptar que el señor Sánchez i Llibre, como he dicho anteriormente, se arroge la categoría de correa de transmisión de la coordinadora pro apertura de apeaderos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por quince segundos.

El señor **SEDO I MARSAL**: Quince segundos, señor Presidente. No voy a hablar de correas. Puede haber muchas correas, cambios de marchas con distintos piñones; por tanto, distintas correas.

Señor Presidente, quería decir una cosa. Se ha comentado aquí que el estudio de viabilidad que tenía que hacer Renfe tenía una fecha fija en el mes de agosto y parece ser —se ha dicho también— que se terminó el estudio con fecha 7 de septiembre. Quiero hacer constar que si este estudio ha servido para que alguien pueda fundamentar sus razonamientos de hoy, los demás grupos, lamentablemente, no hemos tenido acceso a este estudio, porque, en todo caso, Renfe no nos lo ha mandado.

El señor **PRESIDENTE**: Someteremos a votación, no antes de la una, la enmienda transaccional *in voce* que ha sido propuesta por parte del Grupo Catalán (Convergència i Unió), aceptada por el Grupo Socialista. Al final de esta reunión la votación dirá si es aceptada o no.

— **RELATIVA A LA REGENERACION DE LA BAHIA DE PORTMAN (MURCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000603.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, pues, sin más dilación, al punto 2 del orden del día, que se refiere a la proposición no de ley relativa a la regeneración de la bahía de

Portman, en Murcia. El Grupo proponente es el Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para la defensa de dicha proposición no de ley, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La verdad es que defender esta proposición no de ley hoy en la Cámara, después de estar cerrados los vertidos a la bahía desde el año 1990, significa hacer referencia a un hecho que no solamente afecta a la región, en concreto a la zona de Portman, sino que afecta a todo el Mediterráneo por la propia situación de contaminación que ha supuesto el vertido de la actividad minera en la sierra cartagenera.

La verdad es que, al margen de que haya existido en La Unión actividad minera prácticamente desde la época de los romanos, desde el año 1957 la actividad minera desarrollada por la Sociedad Minerometalúrgica Peñarroya, S. A., inicia la extracción a cielo abierto de una serie de minerales, que supone unos vertidos de estériles al mar en torno a 3.000 toneladas/día y que al tiempo ha significado que en la bahía existan ahora mismo 8.000 toneladas/día durante todo ese proceso. Ese lavadero, esa actividad ha provocado un compromiso permanente de las administraciones, tras el cierre de la propia actividad minera, desde el año 1990 para regenerar y recuperar la propia bahía. Lo cierto es que los efectos perjudiciales que se han provocado en las aguas del mar Mediterráneo o en la propia bahía significan, además de un deterioro de la calidad paisajística de la bahía, la desaparición de todos los usos tradicionales, el sepultamiento de los propios fondos de la bahía y todo un establecimiento de flujos de elementos contaminantes de todos los productos que están instalados ahí.

La propia Administración a nivel del Estado saca un proyecto de recuperación de usos que lleva progresivamente una serie de dilaciones en función de obtenerlo o realizarlo con las mayores garantías. Fruto de este compromiso y tras unos estudios realizados por el propio Cedex, a la Administración le llegan tres posibilidades. En febrero de 1995, tras los estudios realizados por el Cedex en el año 1994, se plantean dos posibilidades de actuación: una, volver a la línea del año 1957, que significaría una serie de actuaciones posteriores, o realizar una actividad hasta 300 metros; 300 metros menos es lo que significa la corta de la propia bahía y supondría perder de esta línea originaria en la que se encontraba la línea de playa 300 metros más hacia adelante. Insisto en que eso es en febrero de 1995.

Para hacer frente a esas dos opciones se presentan tres alternativas: una, obtener la extracción de los minerales y ubicarlos dentro de la propia corta realizada con anterioridad en la zona minera —sería la alternativa A-1, regenerar la bahía, cualesquiera que fueran las otras dos opciones, 1 ó 2, para ubicarlos dentro de las cortas de donde se extrajeron, es decir dentro de la tierra—; otra alternativa, que sería la B, significaría realizar una corta al 50 por ciento, pero verter al mar, y una tercera opción que significaría verter una parte, la zona superior, que sería la más contaminada por los efectos de los elementos de meteorización, y, la otra parte, después de depurarla, verterla al mar: una parte a la tierra y otra parte al mar.

Bajo esa realidad, lo que se produce es una serie de discusiones y de debates que culminan con el compromiso, en este mes de octubre de 1995, por parte de la Administración de hacer una evaluación de impacto ambiental previa al propio proyecto. Lo que a mi Grupo le ha chocado es que habiendo salido esta oferta, esta posibilidad de evaluación de impacto ambiental, que la propia Dirección General de Información y Evaluación Ambiental remite a una serie de organismos, el Ayuntamiento de Cartagena, a la Consejería de Cultura, a la de Medio Ambiente, a la Confederación, a las asociaciones ecologistas, a las organizaciones empresariales, a todo lo que pudiéramos llamar sectores afectados en el mes de octubre, para que se produzca un proceso de información previa, porque estamos en la información previa de sugerencias y propuestas para después proceder a una evaluación definitiva con el proyecto definido, resulta que la Secretaría de Estado ya ha elegido una opción. Es verdad que detrás de todo esto, cuando hablábamos antes de las opciones, la alternativa A-1, que era verter en tierra, significaba un costo superior en cuanto a dinero, en torno a unos 11.000 millones de pesetas, y un tiempo superior, en torno a 35 meses, mientras que la opción B-1 significaría una inversión menor, 3.600 millones de pesetas y una ejecución en ocho meses. Pero no es el problema del costo y del tiempo lo que debe primar a la hora de discutirlo, sino la seguridad con la que se realiza la propia actividad, si recogemos lo que pudiera ser una esperanza que existe en la zona, una zona muy atacada hoy por el paro —el municipio de La Unión es uno de los de mayor porcentaje de desempleo hoy en nuestra región—, si optamos por una opción que signifique una regeneración definitiva y una mayor incorporación a la actividad productiva.

Fruto de este proceso de evaluación de impacto ambiental ante la propia Administración se ha producido una serie de alegaciones y opiniones. Por ejemplo, hay informes presentados con posterioridad a esta evaluación por parte del Instituto Español de Oceanografía que plantean los riesgos que supone —riesgos graves— el vertido al mar; estudio que ha sido aportado a la propia Administración en este proceso, que viene a decir que el vertido al mar tendría que tener unas garantías determinadas que no está medido lo que significa la dinámica de litoral y dónde podría terminar, las características del vertido, en qué condiciones, etcétera. Sobre todo, dice el Instituto Español de Oceanografía que debiera estarse a lo previsto en los convenios internacionales de Londres y de Oslo.

Igual que lo ha hecho el Instituto Español de Oceanografía, técnicos de la Universidad de Murcia también han planteado como sugerencias generales en este proceso de evaluación de impacto ambiental que debieran aportarse mayores garantías a la hora de poder optar por lo que significa verter al mar; sobre todo que los elementos contaminantes en la bahía no son solamente los estériles de superficie, sino también los de profundidad, que en función del movimiento que se pueda producir los pueden tener; que en aguas profundas siempre va a existir una situación comprometida a la hora de poder medir la intensidad de las propias corrientes; que el vertido al mar tiene procesos de

oxidación y de sedimentos importantes. En fin, hay una serie de alegaciones presentadas por la propia universidad.

Luego está lo que dicen los propios grupos ecologistas, el grupo ecologista del Mediterráneo o las propias organizaciones ecologistas, que plantean muchas exigencias, sobre todo la realización del estudio básico de dinámica del litoral, que está recogido en el Decreto que regula la Ley de Costas, para dar mayores garantías, con una serie de condicionantes —después me referiré a una enmienda que hemos presentado—. En suma, junto con todas estas alegaciones, hay un estudio del CES (Consejo Económico y Social) de la región de Murcia, que, precisamente, en su punto 6, cuando habla de esta actuación, se inclina porque se tengan en cuenta la mayor viabilidad económica y su incidencia en el empleo y, segundo, por las garantías en la evaluación de impacto ambiental que pudiera producirse a la hora de verter al mar. Junto a todo ello, están también las alegaciones de los propios pescadores, uno de los usos tradicionales que había allá, en las alegaciones que en su día presentaron —es verdad que querían presentar en un principio una serie de alegaciones que después han transformado en recomendaciones—. Cuando iba a empezar a funcionar en el año 1965 el lavadero Roberto, se decía que la propia dinámica de las olas se iría llevando los fangos que se estaban vertiendo en la propia bahía y no crearía problemas. La realidad es que el vertido al mar ha creado complicaciones de enturbiamiento con efectos sobre la vida dentro del mar, por lo que el sector pesquero consideraba que la vertida de los estériles, si se movían, debía de hacerse hacia la tierra y no hacia el mar.

En suma, lo que pretende la proposición no de ley que hemos presentado es intentar que la medida en que se adopte por parte de la Administración, una vez analizada toda esta explicación, se realice con las mayores garantías. Es verdad que el vertido en tierra también tiene que tener unas exigencias. No sólo hay que hablar de verter fácilmente en las propias zonas de donde se ha extraído el mineral. Hay que hacer un compactado interior, para evitar que pueda provocarse el movimiento sísmico en cualquier actuación, que pueda haber riesgos si ese vertido se realiza sin condiciones de garantía. Es verdad que hay que saber tratar los productos, porque estamos hablando de una evolución dentro de la bahía donde se han vertido no solamente los minerales —mercurio, cadmio, plomo, cobre, cinc—, y no quisiera ser alarmista, sino productos de importante incidencia que se utilizaban para tratar ese mineral.

Por tanto, nosotros lo que incluíamos en el punto 2 de la proposición no de ley, puesto que había un pronunciamiento y se había abierto un proceso de evaluación de impacto ambiental no concluido —se dan 30 días hábiles; se abre en octubre y terminará a principios del mes de diciembre esa primera fase de alegación—, era, primero, que se optara por el vertido en tierra, por los estudios que nosotros tenemos. Proponemos una enmienda y es que junto a esa actuación también se recogiera que por parte de la Administración —parece ser que la actuación la va a desarrollar la Dirección de Costas, digo parece ser, aunque hay una multiplicidad de competencias: por un lado, actuaciones

que debe desarrollar la comunidad autónoma y, por otro, actuaciones que deben desarrollarse por varias administraciones—, del Ministerio de Obras Públicas, concretamente de la Dirección de Costas, además de proceder a esta actuación de optar por el vertido en tierra que decíamos antes, se incluyera lo que es la regeneración de la costa de poniente de la propia bahía. Tengo que reconocer una cosa y es que lo que son aguas interiores, lo que puede ser el agua de cabo a cabo son competencias transferidas a la propia comunidad autónoma y tengo que reconocer también que la propia bahía estaba afectada por eso y fue devuelta al propio Ministerio por entender que es la tercera dársena del puerto de Cartagena —junto con Cartagena y Escombreras, sería la propia bahía—. Por eso hemos presentado una enmienda a este párrafo para que se ponga en marcha un consorcio, un convenio, un acuerdo en el que la Administración regional, el propio Ministerio y la Administración local se declaren competentes en cuanto al efecto del propio vertido, porque aun siendo competencia de uno o de otro, la playa del Gorguel y de Cola de Caballo se ven afectadas por el vertido que se produce en la propia bahía. No se ven afectadas por una actuación posterior o del propio vertido de la rambla, sobre la que ya se ha actuado por otro lado.

Segundo, proponemos la incorporación de la restauración o eliminación de estructuras mineras en las Escombreras y en las balsas —esto sí que es competencia ahora mismo de la propia comunidad—, y, tercero, la restauración de las zonas de uso minero no previstas, implicando para ello a la propia empresa que ha estado explotando la actividad minera. En suma, lo que pretendemos con esta enmienda es que todas estas actuaciones se hagan sobre la bahía y la sierra y no solamente en la zona de influencia de la bahía, olvidándose de toda la realidad anterior a la propia producción.

Y termino, señor Presidente, explicando cuál es el motivo de la última enmienda junto con ésta que le he explicado. Consistiría en la adición de un punto tercero. Suponiendo que el planteamiento de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya no fuese el mayoritario de la Cámara, ni, incluso, el mayoritario en la sociedad murciana, y, por tanto, se optase después de las evaluaciones y las garantías, por verter al mar —nosotros creemos que debe vertirse en tierra—, nosotros introduciríamos un punto tercero, en el cual se dice que en el caso hipotético del vertido al mar, se realice el estudio básico de dinámica del litoral, que está recogido en el artículo 91.3 del Real Decreto 1471 para el desarrollo y ejecución de la Ley de Costas. ¿Por qué decimos esto? Porque este estudio de dinámica del litoral llevaría consigo una serie de actuaciones que están desarrolladas dentro del capítulo II de este Real Decreto, que garantizaría, como propone la propia universidad, los elementos de que debiera tratarse a la hora de poder actuar sobre el mar.

Es verdad que hoy ya no estamos ante la alternativa A-1, B-1. Hoy nos encontramos ya ante otra nueva dinámica. todos nos referimos ya —la propia Administración y las administraciones locales— a volver a la línea de costa del año 1957. Por tanto, ya no existe la alternativa

2, existe la alternativa 1 y puede existir la hipótesis de verter al mar o verter a tierra, porque la tercera hipótesis, que sería verter la mitad a la tierra, que es la parte superficial más contaminada, y tratar una parte de lo que puede significar el segundo nivel para quitar los metales y verter al mar el resto, primero, viene a costar 8.600 ó 9.000 millones de pesetas y, segundo, en el tiempo no es una opción a tener en cuenta. Estaríamos trabajando solamente sobre esas dos opciones.

Por tanto, la propuesta del Grupo de Izquierda Unida sería instar al Ministerio para que recoja las actuaciones necesarias a realizar después de la evaluación o en medio de la evaluación o por medio de la actuación. Quiero dejar claro que nosotros no proponemos que se paralice nada; por ejemplo, el tema del consorcio se podía haber puesto en marcha ya, hay actuaciones que se podían estar haciendo y que además, inclusive, son previas a poder optar por otra realidad. No queremos proponer que se paralice nada en la sierra. Al revés, lo que queremos proponer es que se tomen las medidas preventivas necesarias para que la actuación sea una recuperación que permite, no sólo recuperar usos, no sólo recuperar el paisaje, sino, de verdad, y además vamos a pedir los fondos europeos para ello en el punto tercero, recuperar la dinámica ambiental y ver el nivel de contaminación que puede tener el mar con la propia zona.

Nada más, señor Presidente. Espero que la discusión de la proposición signifique después un máximo consenso en la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición respecto a la proposición no de ley objeto de debate? (Pausa.)

En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Juan Carlos Ruiz.

El señor **RUIZ LOPEZ**: En primer lugar, quiero reseñar que el Grupo Popular ha presentado al Letrado una enmienda transaccional *in voce* al primer punto de la proposición no de ley, que sería de sustitución, y si le parece al señor Presidente, voy a explicar esta enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ruiz, efectivamente, tengo que confirmar a los miembros de esta Comisión que esta Mesa ha recibido la enmienda transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que va a ser objeto de defensa por parte del señor Ruiz.

El señor **RUIZ LOPEZ**: En primer lugar, antes de entrar en el tema, me gustaría también señalar una cosa que se dice en la proposición no de ley y es que estamos realmente de acuerdo en que el coste no debe ser totalmente condicionante, porque existen fondos europeos al efecto que podrían utilizarse, se deben utilizar, se tendrán que utilizar y se utilizan para este tipo de actuaciones.

Entrando en lo que es la defensa de esta enmienda, pensamos, y es el espíritu de esta enmienda, que no se debe cerrar, como propone esta proposición, a la opción A-1, por varias razones. La primera sería por el tiempo. Aunque

esos vertidos llevan ya mucho tiempo, realmente habría que pensar también si el pueblo de La Unión puede aguantar más tiempo con esos residuos, con esos vertidos y con esa bahía sin regenerar. También tendremos que valorar, aunque he dicho al principio que el dinero no es lo importante en regeneración medioambiental, la cuantía monetaria y lo que es la adecuación, porque no sólo consiste en sacar los estériles y verterlos a las cortas, sino habrá que impermeabilizar esas cortas, lo cual conllevará un encarecimiento seguramente del producto inicial que se nos presenta en la opción A-1, y también habrá que tener en cuenta la situación sísmica del lugar, que necesitará, supongo, un estudio aparte. Quizá —y digo bien claro quizá—, partiendo de la opción B-1, sería interesante intentar mejorar llenando las cortas no al 50, sino al 70 por ciento o a un nivel un poco más alto, 60-70; sería conveniente verlo y desplazar lo restate al mar.

En esta proposición no de ley se habla del empleo. El estudio de Cedex dice que la opción A-1 que se señala en la proposición no de ley tampoco crearía mucho empleo ni sería muy estable. Incluso el presidente de la asociación de vecinos en el pleno del Ayuntamiento, de 26 de septiembre de 1995, dice que la opción B-1, que sólo genera 30 puestos de trabajo, más o menos, no se puede calificar de chapuza como se hace en algún momento, porque lo que le importa a la asociación de vecinos de Portman no es el trabajo que genera esa regeneración de la bahía, sino el trabajo que vendría después con el desarrollo urbanístico o turístico de la zona. Sería vital para el pueblo de La Unión, porque, como ya se ha dicho antes por el portavoz de Izquierda Unida, más del 40 por ciento de sus vecinos están en paro.

Pasando a lo que sería analizar el punto 2 de la proposición no de ley de Izquierda Unida, parece bastante correcto, sobre todo en cuanto que este punto está incluido dentro de las directrices de ordenación de la bahía de Portman y la sierra minera que aparece en el Boletín Oficial de la Región de Murcia, número 160, de 12 de julio de 1995. No tenemos nada que oponer a este tipo de actuaciones. Lógicamente, ya se está impulsando el consorcio para que se empiece a trabajar en él. Se ha dejado demasiado tiempo a lo mejor, pero creo que a través de la Consejería de Política Territorial de Murcia, el Ayuntamiento de La Unión y el de Cartagena se está impulsando fuertemente la formación de este consorcio.

También hay que resaltar que en el punto c) se dice: «... obligando en esta actuación a la empresa que ha estado explotando la actividad minera en la zona», y creo que esa inclusión no sería correcta, puesto que ya hay una sentencia judicial eximiendo de responsabilidad a la empresa. En todo caso, en vez de «obligando», se podría decir: «implicando a la empresa o en quien derive esta actividad en las actuaciones de recuperación medioambiental».

Para finalizar —quiero ser breve, ya que el Presidente ha dicho que íbamos bastante ajustados de tiempo—, me gustaría resaltar la urgencia de empezar ya sobre el campo de las actuaciones, aunque se han comenzado los estudios. Creo que estas obras de regeneración se han convertido en un cuello de botella para el desarrollo de La Unión y que

con el consenso de todos los grupos, si es posible —desde luego con el impulso del Partido Popular—, hemos de conseguir que se rompa de una vez este cuello de botella y podamos sacar adelante un pueblo tan necesitado como el de La Unión.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Alonso Conesa, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, para fijar su posición respecto a la proposición no de ley.

El señor **ALONSO CONESA**: Mi Grupo Parlamentario quiere fijar la posición respecto de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya respecto a la regeneración y recuperación de la bahía de Portman.

Como se ha manifestado aquí durante esta mañana, desde hace unos años y gracias a la presión y a la instancia de todos los ciudadanos y de todos los movimientos sociales que han venido exigiendo y reivindicando la paralización de los vertidos y también, cómo no, a la diligencia y disposición del Gobierno de la nación y del anterior Gobierno de la región se ha presionado a la empresa a que esos vertidos finalizaran en la bahía. También hay que señalar el trabajo que se viene haciendo por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para conseguir un inicio lo más rápido posible de la recuperación y restauración de la bahía de Portman y de la sierra minera que posibilite, como aquí bien se ha dicho, un primer objetivo básico y fundamental, la recuperación de un entorno degradado medioambientalmente, pero, también, tan importante como éste, la puesta a disposición de la iniciativa privada de un suelo ya recuperado, ya restaurado, como es la sierra minera para conseguir un crecimiento sostenido en el empleo y en la economía, tanto de los municipios de Cartagena y de La Unión como del conjunto de la región de Murcia.

La proposición no de ley, que abordaba y planteaba ya una decisión respecto de una de las opciones planteadas, la opción A-1, para el Grupo Parlamentario Socialista, no es la mejor opción medioambiental, queremos dejarlo patente y claro, no es la opción que más interesa al conjunto de los ciudadanos de la región, desde luego no es la opción que más interesa a los vecinos de La Unión y de Portman. Creo sinceramente que extraer hoy 8 millones de metros cúbicos a la superficie crea más problemas medioambientales que la opción B-1, por la que el Ministerio optó en su momento. Considero igualmente que el retraso que se produjese en la ejecución de esa opción perjudicaría enormemente a ese objetivo del que se ha hablado de la necesaria creación de empleo, y perjudicaría enormemente al desarrollo urbanístico, turístico y de todo tipo que las directrices de la sierra minera regulan tras su aprobación en el mes de mayo. Por tanto, quiero dejar claro que nuestra preocupación, como Grupo Parlamentario, es que se inicien las obras, que se inicien con los estudios de evaluación ambiental pertinentes, que se adecue el proyecto al estudio medioambiental y a las condiciones que de él se deriven y, desde luego, que se vaya a una opción objetiva y real en el

sentido del mayor y mejor respeto al medio ambiente, la mayor y mejor diligencia en el inicio de las obras y la disponibilidad presupuestaria adecuada para que esto se lleve adelante.

Nosotros creemos que la opción B-1 planteada por el Ministerio es una opción que en primera instancia garantiza adecuadamente el control de los residuos que sacamos del mar y devolvemos a las costas. También se garantiza, de acuerdo con los estudios que se han hecho por el Cedex y el Instituto Tecnológico y Geológico Minero, tanto el dragado como el transporte de los residuos y que los vertidos queden ubicados en un lugar con un control mejor y mayor que en la situación actual. Por tanto, no entendemos por qué hay que retroceder en esta posición, que reitero se ha planteado en los distintos estudios del Cedex.

Se ha hablado también del posible perjuicio que puede provocar a la pradera poseidónica oceánica la colocación de estos vertidos en el mar. Quiero resaltar, siguiendo el estudio del Cedex, que no hay ningún riesgo, porque el lugar donde se ubica es en un polígono donde no existe dicha pradera y donde ya hay vertidos. En consecuencia, esto puede significar que el control sobre lo que ya existe sea mayor que el actual.

De verdad, creo que lo que hacemos hoy es intentar buscar un consenso político en el primer punto sobre la necesidad de esta actuación, pero quiero recordar y dejar patente en esta Comisión que ese trabajo y esa prioridad política no se le puede ni se le debe encargar única y exclusivamente al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Es necesario denunciar la actitud por parte del actual Gobierno de la región de Murcia de paralización de todas las iniciativas que se pusieron en marcha antes del 28 de mayo. El señor portavoz del Grupo Popular ha hecho una referencia de pasada. Señor portavoz, desde mayo que se aprobaron las directrices, el actual Gobierno popular no ha hecho nada. Le diré más, no sólo no ha hecho nada, sino que de cara a las actuaciones que está obligado a cumplir y que si no se cumplen, por muchos estudios y por mucha licitación que haga el Moptma, no se podrán iniciar los trabajos, el Gobierno popular de la región de Murcia no ha previsto en los presupuestos del año 1996 ni una sola peseta. Quiero dejarlo patente porque no vaya a ser que estemos demandando al Ministerio que cumpla, que inicie las obras lo antes posible, y cuando el Ministerio mande las pallas no se pueda actuar por la negligencia del Gobierno popular de la región de Murcia, y esto debe quedar patente para que no haya dudas de que sí hay alguien, una instancia, una administración, que ha puesto en marcha todos los mecanismos, que es el Gobierno de España, y en este momento hay un Gobierno de la región de Murcia que ha frenado y paralizado todas las medidas que las directrices de la sierra minera recogen para su obligado cumplimiento. Y quiero recordar que hay un convenio firmado en enero entre el Gobierno de la región de Murcia y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que obliga y compromete a esta administración regional a una serie de cuestiones que no ha puesto en marcha.

Por tanto, creo conveniente dejar sentadas estas premisas para poder avanzar en esa definición, y nosotros como

Grupo Parlamentario estamos de acuerdo en que el primer punto sea sustituido con la transaccional que plantea el Grupo Popular matizando, no en el texto pero sí en el contenido de mi intervención, que a nosotros sí nos preocupa la duración de la actividad, porque perjudica al medio ambiente; no es lo mismo, en cuanto a la turbidez de las aguas, que esté planteada en tres meses, como duraría en la opción B-1, que en tres años, como duraría en la opción A-1, es perjudicial para el medio ambiente, es perjudicial para la pesca, es perjudicial para la generación de empleo, pero en aras a buscar el consenso que aquí se plantea con esta decisión política, mi Grupo lo apoyaría.

Respecto a los otros puntos y en lo que afecta al cumplimiento de las directrices, desde luego mi Grupo está de acuerdo en lo que se refiere al resto de los contenidos, puestos en marcha por disposiciones del Ministerio, y, por supuesto, en lo que afecta a la restauración de la sierra, en los convenios firmados y en el plan especial de Cartagena se recoge parte de lo planteado por el Grupo de Izquierda Unida, y estaríamos estrictamente de acuerdo en lo que afecta a la puesta en marcha de las directrices de la sierra minera aprobadas por la Comunidad Autónoma de la región de Murcia.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su aceptación o no de la enmienda transaccional al punto 1, teniendo en cuenta que las dos enmiendas del Grupo proponente también serían tenidas en consideración a la hora de votar globalmente la proposición no de ley, simplemente solicito al señor Ríos que manifieste si está a favor o en contra de la enmienda transaccional formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **RIOS MARTINEZ**: El texto de la propuesta que hace el Grupo Popular intenta decir: terminemos los estudios y, en función de lo que sea más idóneo desde el punto de vista ambiental, que decida la Administración, sin optar ni por la A-1 ni por la B-1, aunque después sea partiendo de una de las dos opciones. Señor Presidente, he hecho esta matización para decir que voy a aceptar la propuesta transaccional que ha planteado el Grupo Popular, pero añadiendo después de la frase «que sea idónea desde el punto de vista ambiental» el texto siguiente, que es muy breve, es una frase —se la pasaré al Presidente—, que diga: «de conformidad con la evaluación y estudios que sean necesarios». ¿Qué es lo que quiere decir? Que ese punto de vista ambiental esté en función de lo que han sido los estudios de evaluación de impacto ambiental que se hayan hecho. Yo le hago solamente esta matización para aceptar el punto que propone el Grupo Popular.

No se ha hecho ninguna sugerencia al punto segundo, podría quedar tal cual, y en el punto tercero el Grupo Socialista me ha propuesto que en la enmienda de Izquierda Unida en la que hacíamos referencia a la elaboración de un estudio básico de dinámicas del litoral, que en lugar de hacer referencia al artículo 91.3 del Real Decreto, se aludiera a lo establecido en el capítulo II. Después le pasaré el texto de este punto 3 tal y como quedaría. Sobre la base de lo que me ha pedido el Grupo Socialista, acepto su propuesta

sobre el punto 3 para referirlo al capítulo II en lugar de a un artículo concreto de ese capítulo II. Le voy a pasar el texto al Presidente y, recogiendo todas las propuestas que han surgido aquí, podríamos aprobar por unanimidad esta indicación, que es una instancia al Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ríos, interpreto que esta segunda enmienda, que no ha sido formulada todavía formalmente a esta Mesa, la incorporamos a la proposición no de ley y, dado que ha sido aceptada por su señoría, será votada la proposición no de ley en el contexto de esta enmienda nueva.

Por parte del señor Ruiz, del Grupo Parlamentario Popular, ¿le parece aceptable o no la matización que ha hecho en el texto de la enmienda transaccional?

El señor **RUIZ LOPEZ**: Sí, señor Presidente, a nosotros nos parece correcta.

— **RELATIVA A LA MEJORA DEL SERVICIO DE LA LINEA FERREA LLEIDA-MANRESA. PRESENTADA POR EL GRUPO FEDERAL DE IZQUIERDA-UNIDA INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000604.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta proposición no de ley, pasamos al punto tercero del orden del día, advirtiendo a SS. SS. con toda la amabilidad que vamos mal de tiempo, y aquí sí pido a todos los portavoces que defiendan la proposición no de ley próxima y las sucesivas que traten de limitarse a diez minutos en su intervención, porque, de lo contrario, no cumpliremos el calendario de trabajo que tenemos previsto para hoy.

Pasamos, pues, a debatir la proposición no de ley sobre la mejora del servicio de la línea férrea Lleida-Manresa, cuyo Grupo proponente es el Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para la defensa de la misma tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señorías, de nuevo, el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya se ve obligado a traer a esta Cámara una proposición no de ley para la rehabilitación de una línea de ferrocarril, como ha dicho el señor Presidente, la línea Lleida-Barcelona vía Manresa. Pensamos que se requiere una intervención absolutamente necesaria sobre un servicio público esencial, como ya hemos subrayado en la primera intervención en esta Comisión de hoy, por cuanto que consideramos que el ferrocarril es el medio más seguro, más ecológico y, a nuestro entender, debería ser la línea principal de actuación de un Gobierno que se pretende socialista. Nosotros pensamos realmente que al señor Borrell como Ministro de obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, después de Ministro de Obras Públicas, Transportes, se debería abrir un paréntesis y decir transporte privado, porque el transporte público en la provincia de Lleida lo está dejando absolutamente desasistido. El año

pasado tuvimos oportunidad de votar una proposición no de ley sobre la línea Lleida-La Pobla de Segur, todavía no se ha producido la transferencia y parece ser que no hay voluntad política para llevarla a término.

Señorías, la línea Lleida-Barcelona vía Manresa se encuentra en un progresivo estado de deterioro y de degradación. Informes técnicos que han salido publicados en la prensa de Lleida señalan, y abro comillas: «la maleza se come el trazado, las traviesas quebradas, vías rotas, juntas defectuosas», y ello es consecuencia, señorías, de que Renfe no ha invertido partidas importantes y necesarias en esta línea desde hace quince años. Las únicas tareas que se han emprendido han sido las de electrificación, pero todo lo demás está en un estado de gran deterioro, a pesar de que esta línea es realmente muy importante para Lleida y para el equilibrio territorial de estas tierras. Renfe siempre antepone criterios economicistas frente a los del servicio público. Esta línea recorre ciudades tan importantes de la provincia de Lleida como es Mollerusa, Bellpuig, Tárrega, Cervera, e incluye a cuatro comarcas, que es la comarca de Segrià, Pla d'Urgell, Urgell, Segarra, y que engloba un conjunto de 230.000 habitantes. Señorías, estos habitantes se encuentran realmente discriminados en relación con el servicio público ferroviario con el que cuentan otras comarcas de Cataluña. Para que ustedes tengan una idea señalaré que, según estudios y según la realidad de la propia Renfe, la ciudad de Tarragona está servida por 18 trenes regionales y 7 Cataluña-Expres, o Girona; que está servida con 11 trenes regionales y diez de Cataluña-Expres, o la ciudad de Vic, con 12 trenes regionales. Todos estos servicios son en igual número y en ambos sentidos de circulación. La capital de Lleida sólo cuenta en la actualidad con tres trenes regionales vía Valls o Reus, y dos Cataluña-Expres en ambos sentidos, y 3 trenes regionales vía Manresa en ambos sentidos.

Señorías, debido a esta situación distintas instituciones, colectivos y ayuntamientos se han pronunciado unánimemente a favor de las necesarias inversiones para revitalizar la línea y dotarla de una velocidad adecuada. Desde las cámaras de Comercio de Manresa y Tárrega hasta 21 ayuntamientos, la Diputación de Lleida, los sindicatos de Comisiones Obreras y la UGT y los Consells comarcals del Segrià, Pla d'Urgell, el de Urgell y el de la Segarra se han pronunciado a favor de esos mínimos requisitos. Se ha de tener en cuenta que actualmente los ferrocarriles por esta línea circulan a 50 kilómetros por hora. En 1988 el tramo Lleida-Hospitalet se cubría en tres horas veinticuatro minutos. En la actualidad, señorías, para hacer este recorrido se requieren cuatro horas. Lleida-Cervera se realizaba en 55 minutos en 1988 y hoy se tarda una hora y diez minutos. A ello habría que añadir la falta de adecuación de los horarios, que imposibilita que alumnos de Cervera, de Tárrega y de otras poblaciones, que vienen a la universidad de Lleida, tengan que pernoctar en la ciudad, con lo que significa eso de carga económica para las familias. Una adecuación de los horarios permitiría que pudiesen salir de Lleida por la mañana y regresar a sus casas por la noche.

Todas las instituciones y ayuntamientos consideran que para el reequilibrio territorial, para la movilidad de los jó-

venes, para la movilidad de la tercera edad y para la movilidad de las mujeres, sobre todo de las mayores de 50 años, que no conducen, hay que tener en cuenta ese servicio público esencial que es el tren, y el Gobierno socialista no lo tiene en cuenta y, muy especialmente, no lo tiene en cuenta el señor Borrell. No se tienen en cuenta todas estas líneas, que son regionales y muy necesarias y que comunican núcleos poblacionales. Para la provincia de Lleida, para todos esos sectores de población que he mencionado, pero también para potenciar segundas residencias, para territorios que son objeto de despoblación y para potenciar el turismo, sería muy importante la mejora del servicio de esa línea férrea.

Por todo ello, señorías, el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya ha presentado una proposición no de ley en la que instamos al Gobierno, en primer lugar, a mejorar y revitalizar el servicio de la línea férrea Lleida-Manresa, adecuando los horarios y la frecuencia del servicio a las necesidades de los usuarios; en segundo lugar, a realizar las mejoras en infraestructuras que permitan una velocidad eficiente para el servicio que se realiza, y, en tercer lugar, a habilitar la plantilla necesaria para la correcta atención del servicio.

Señorías, todo ello no lo pide solamente la provincia de Lleida, sino que en Aragón, concretamente en los municipios de Binéfar y Monzón, han entendido que esta línea es un importantísimo medio de enlace con Cataluña, fundamentalmente con Barcelona, y también instan a su revitalización.

Yo, para tranquilizar de alguna manera al señor Borrell y a los representantes del Grupo Socialista, que siempre alegan problemas de déficit —esto es el pez que se muerde la cola: no invertimos porque lo usan poco y, como no se invierte, la gente lo usa menos, cosa lógica, porque a 50 kilómetros por hora y con una serie de problemas, como la seguridad, etcétera, está claro que no es un medio muy atractivo—, quiero decir que el Ministro Borrell y la presidencia de Renfe, en relación con las inversiones que Renfe ha realizado en Barcelona, subrayaron que, debido a las obras de mejora que se han realizado en esa provincia, en los últimos cinco años se ha conseguido doblar el número de pasajeros y pasar de los 150.000 de 1990 a los 280.000 previstos para finales de este año. Señorías, eso es lo que se consigue cuando se dota a una línea de ferrocarril de las condiciones de calidad, horario, frecuencia y seguridad y es lo que pedimos para una línea tan importante como es la línea Lleida-Barcelona, vía Manresa, y por eso recabamos el voto favorable de los distintos grupos de la Cámara.

Me consta que hay una enmienda del grupo Socialista a esta proposición no de ley. Yo requeriría de la cortesía parlamentaria del Grupo Socialista que, cuando se propongan hacer enmiendas que no estén muy en desacuerdo con lo que ha planteado el grupo proponente, no recurran al método de la enmienda de sustitución, como digo, simplemente por cortesía parlamentaria. Eso como primer punto y, como segundo punto, quiero decir que mi Grupo está dispuesto a aceptar esa enmienda, siempre que se recoja la necesidad de las inversiones correspondientes para conseguir lo que se pretende.

El señor **PRESIDENTE**: Dado que existe una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, para su defensa, el señor Sabaté.

El señor **SABATE IBARZ**: En primer lugar, quiero señalar que nos cuesta entender esa obsesión antiministro Borrell de la señora Diputada, que en el día de hoy ha apuntado unas doce veces que el señor Borrell no cree en lo público, cosa que me cuesta admitir en el caso del ministro de que se trata.

Por otra parte, creo que hay una confusión acerca de qué es el transporte público, que no se puede concretar exclusivamente en el ferrocarril. Resulta que si no se invierte en el ferrocarril no se cree en el transporte público, no se cree en lo público y se favorece lo privado. Creo que eso es un reduccionismo que tendríamos que analizar y quizá hoy no sea el momento. El caso es que, por suerte, no existe un solo medio de transporte en nuestra sociedad.

En el caso que nos ocupa, cuando se analiza el problema de las comunicaciones en esa zona, convendría tener en cuenta que, en los últimos años, tanto por parte del Estado como por parte de la Generalidad de Cataluña, se ha producido una importante potenciación de la red de carreteras, con la consecuencia lógica en cuanto a disminución de viajeros por ferrocarril. Así, hay que señalar que hace dos años ya fue inaugurada una autovía entre Lleida y Cervera, estando en construcción otra entre Cervera y Manresa, que formará parte del eje transversal de Cataluña que, previsiblemente, tendrá los mismos efectos en cuanto a la utilización del ferrocarril. Todo a la vez no puede ser, y cuando los presupuestos son limitados, hay que establecer prioridades, teniendo en cuenta la demanda de viajeros, las posibilidades económicas, etcétera. Por eso, hemos presentado esta enmienda de sustitución que, si no se quiere que sea de sustitución, en la próxima ocasión podríamos darle otra denominación; eso sí, tendríamos que pasarla con más antelación. Nuestro Grupo se compromete en ese aspecto.

Los servicios que se ofrecen en esa línea están en función de la clasificación que Renfe tiene establecida. En ese sentido, me gustaría que se disipara una confusión que existe. La proposición, entre otras cosas, dice: instar al Gobierno a habilitar la plantilla necesaria y a realizar mejoras en infraestructuras. Esto no corresponde al Gobierno. El Gobierno no puede habilitar la plantilla necesaria ni realizar las mejoras en infraestructuras. Eso corresponde a Renfe. Lo digo porque, en todo caso, tendríamos que decir, y así lo recogemos en nuestra enmienda: instar al Gobierno a interesar de Renfe. Es decir, habría que poner interesar de Renfe, o exigir a Renfe, o pedir a Renfe.

Como decía —y con esto termino—, la clasificación que tiene esta línea en el contrato-programa con Renfe es del tipo «c», y esta clasificación se establece, como deben saber SS. SS., en función del nivel de utilización y del tráfico que cada línea soporta. La clasificación de la línea, de acuerdo con los compromisos contraídos en el contrato-programa, determina un tratamiento a aplicar en cuanto a su mantenimiento, siguiendo el criterio de que los gastos por este concepto deben guardar relación con el tráfico ge-

nerado en cada proyecto y las características del mismo, para garantizar en todo momento la seguridad de las circulaciones. De este modo, las actuaciones en una línea del tipo «c» se concretan en garantizar la continuidad de la misma y mantener los parámetros relacionados con la seguridad de las circulaciones.

Nosotros estamos de acuerdo en que esta línea debe mejorarse. Todas las líneas pueden mejorarse y, evidentemente, ésta está entre las que pondríamos en esa lista. Por tanto, presentamos esta enmienda de sustitución, que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a interesar de Renfe las inversiones necesarias para el mantenimiento del servicio de la línea férrea Lleida-Manresa en los parámetros de calidad, seguridad, horarios y frecuencia necesarios para atender eficazmente la demanda existente.

Para terminar, me gustaría clarificar que no deberían establecerse comparaciones entre distintas poblaciones catalanas o con otras que no sean catalanas, pero que tengan características diferentes a las que tiene la ciudad de Lleida y su conurbación y las comarcas de Lleida, sea con Tarragona o sea con Barcelona. La mayor demanda que se genera de Lleida hacia Barcelona se cubre a través de otra línea, como debe saber la señora Rivadulla, que es la que pasa por Valls y por Reus, hasta Barcelona. Esta línea ha sido potenciada de forma muy considerable en los últimos años y los servicios de viajeros entre Lleida y Barcelona se establecen a través de esa línea prioritariamente, no creo que haya ningún ciudadano que vaya de Barcelona a Lleida o de Lleida a Barcelona que utilice la vía que hoy es objeto de debate y no es otra y, por tanto, creo que está fuera de lugar.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición respecto a esta proposición no de ley? (**Pausa.**)

Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Simó.

El señor **SIMO I BURGUES**: Como se dice en la exposición de motivos, la línea férrea Lleida-Manresa, que enlaza núcleos de las comarcas de Lleida tan importantes como Mollerusa, Tárrega o Cervera, es un nexo de comunicación de primer orden, actuando, a pesar de todas las carencias, como un tren de cercanías.

A nuestro entender, el problema principal se encuentra en el mal estado de la infraestructura de esa línea. Por ejemplo, hace diez años los trenes circulaban por esta línea a una velocidad entre 90 y 100 kilómetros/hora y actualmente no superan los 50 kilómetros/hora. Esta reducción ha sido necesaria por motivos de seguridad, debido al mal estado de las infraestructuras. De otra parte, hace diez años circulaban seis trenes fijos y uno rápido, mientras que en la actualidad sólo lo hacen tres fijos.

La falta de inversión desde hace 15 años en la mejora y conservación de la línea parece indicar que la misma se ha condenado a su supresión. El estado de abandono y deterioro es evidente. Esto se ha puesto de relieve por parte de los once municipios de la zona afectada, junto a asociaciones, sindicatos, empresarios y el Consell de Càmaras de

Comercio e Industria, entre las que se encuentran las cámaras de Lleida, Tárrega y Manresa, así como por la excelentísima Diputación de Lleida y los cuatro Consells Comarcals afectados. Como pueden ver, señor Presidente, señorías, el apoyo es unánime por parte de todos los que se ven afectados.

En concreto, el mantenimiento y mejora de esta línea supone una necesidad para el reequilibrio territorial interno. Se impone, por tanto, la mejora de las infraestructuras, la utilización de trenes más modernos y adecuados, así como el establecimiento de unos horarios en función de las necesidades de los usuarios. Esta línea férrea es el medio utilizado, por ejemplo, por los alumnos de la Universidad de Lleida que proceden de las poblaciones anteriormente citadas, así como por sus vecinos para desplazarse a Lleida o a Barcelona. Este es un servicio que, como he dicho, se viene reclamando por una serie de asociaciones y estamentos y que es necesario para todas las poblaciones que antes he citado.

Por las razones expuestas, que coinciden con las del Grupo proponente, votaremos a favor de esta proposición no de ley, aceptando la enmienda de sustitución tal como la ha presentado el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Llorens, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **LLORENS TORRES**: Intervengo para anunciar en nombre del Grupo Parlamentario Popular el apoyo a la propuesta presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y la coincidencia prácticamente total con los argumentos expuestos por la señora Rivadulla, en nombre de dicho Grupo, y por el señor Simó, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), porque consideramos que son absolutamente razonables. Yo intentaré colaborar con la Presidencia para que el trámite sea lo más breve posible, ya que vamos mal de tiempo, pero no puedo por menos que establecer dos o tres precisiones.

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, aceptamos esa enmienda que, según ha dicho la portavoz de Izquierda Unida, siempre está presentando el Grupo Socialista aunque no aporte demasiado. Posiblemente responde a esa idea de hablar por no callar y simplemente, por no dar la razón a quien la tiene, plantean enmiendas de sustitución que no tienen demasiado sentido, pero, en fin, la aceptamos por el bien común.

El portavoz socialista ha dicho algo que sí merece una contestación. Dice que los de Lleida nos comparamos con otras poblaciones. Los de Lleida muchas veces necesitamos afirmar que también somos catalanes. La capital y la provincia peor comunicada con el resto es la de Lleida, y quien puede discutir esas cuestiones no es el representante de un grupo que no ha sido elegido por la demarcación de Lleida, como es el caso del portavoz del Grupo Socialista y no en vano hay que remarcarlo aquí, porque el resto de los Diputados que somos de esa demarcación conocemos las carencias y el sentimiento que tienen los habitantes de Lleida.

También compartimos la escasa simpatía de todos los Diputados de Lleida por el ministro Borrell, que una y otra vez se encarga de recordarnos que no es de Lleida y lo demuestra. En eso también coincidimos con el resto de los grupos.

Entrando ya en la propuesta, queremos trasladar a la Comisión que la línea férrea Lleida-Manresa vive en una situación de precierre; es decir, los trenes circulan a una velocidad inferior a la mitad de la que podían circular; no llegan ni a los 50 kilómetros por hora y naturalmente eso hace que los usuarios de esa línea férrea sean cada vez menos. El planteamiento de decir que no se mejora esa línea férrea porque tiene muy poca utilización es como la pescadilla que se muerde la cola. Si ustedes la siguen manteniendo en esa mala situación, con muy pocas condiciones de seguridad, con muy pocos servicios al día y con una velocidad realmente inaceptable, no es extraño que cada vez haya menos usuarios. No se puede utilizar ese argumento para justificar una situación de abandono.

Además hay una falta de seguridad en esa línea férrea, porque el año pasado ha habido dos accidentes mortales y uno de ellos parece ser que obedeció a la falta de condiciones de seguridad. Creo que en estos momentos, si son ciertos los estudios que me han llegado, sólo está siendo utilizada por tres trenes fijos y uno variable. Los horarios no se adaptan a las necesidades de los usuarios. Estudios planteados por el sindicato UGT señalan que se podría llegar a los 250.000 usuarios si esta línea férrea reuniera unas condiciones de seguridad y velocidad aceptables, tal y como se dice en esta proposición.

Hay una triple importancia. Sólo se puede decir que esta línea férrea no tiene importancia o que ya tiene otra comunicación desde el desconocimiento profundo de la realidad que quiere trasladar esta proposición. En primer lugar, hay una importancia que nace de la comunicación necesaria de las poblaciones de Tárrega, Mollerusa y Cervera con la capital de la provincia, por ser un centro universitario de primer orden. También se pueden extender a otros segmentos de población, como son las amas de casa, que no utilizan el coche, y como son todos los usuarios que prefieren el tren, pero en unas determinadas condiciones de seguridad y de velocidad para poder hacer uso de ese medio. Avala esta petición la posición unánime, como ya se ha dicho antes, de todos los ayuntamientos, los consells comarcals de la zona, que solicitan y apoyan la propuesta que hoy estamos debatiendo aquí.

Hay otra razón importante que es de carácter regional. Lleida, como ha dicho el portavoz socialista, señor Sabaté, se comunica con Barcelona a través de Picamoixons. Esta es una vía, pero también necesita otra vía de comunicación, que sería a través de la prolongación con Manresa-Tarrasa-Sabadell por la línea férrea que nos ocupa, Lleida-Cervera.

Otras utilidades: por ejemplo, esta línea tiene su prolongación hacia Zaragoza y supongo que el portavoz socialista no desconoce que está previsto un tren de alta velocidad que pasará por Lleida —y supongo que se hará en breve, sobre todo teniendo en cuenta las expectativas de gobierno del Partido Popular— y que se uniría a la línea

Lleida-Cervera, que es la que se pretende mejorar con esta proposición.

Por todo lo expuesto, por la importancia que tiene para las localidades afectadas, por la comunicación con la capital de Cataluña, Barcelona, y por el enlace con el tren de alta velocidad, nosotros pensamos que está justificadísima y que es muy razonable la propuesta que presenta Izquierda Unida y que apoya el Grupo Catalán (Convergència i Unió), y nos sumamos a estos apoyos y a la aceptación de la enmienda que presenta el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Para indicar su aceptación o no de la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra la señor Rivadulla.

La señor **RIVADULLA GRACIA**: Señor Presidente, ya que el Grupo Socialista se ha avenido a aceptar mi indicación de que se debería incluir que lo que tenemos que hacer es instar al Gobierno a interesar de Renfe las inversiones necesarias para el mantenimiento del servicio de la línea férrea Lleida-Manresa, por cuanto consideramos que lo importante son las inversiones, aceptamos la enmienda de sustitución del Grupo Socialista. **(El señor Sabaté Ibarz pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sabaté, ¿qué desea?

El señor **SABATE IBARZ**: Sólo por alusiones reiteradísimas del señor Lloréns, pido al señor Presidente quince segundos.

El señor **PRESIDENTE**: En este caso el señor Presidente acepta que ha habido alusiones y, en consecuencia, tiene usted quince segundos.

El señor **SABATE IBARZ**: Muchas gracias, señor Presidente, ya sabe que lo cumplo. En todo caso, sólo me referiré a la alusión a que no soy Diputado por Lleida. Me siento tan legitimado para hablar de Lleida, como de Barcelona, como de Girona como de Guadalajara, porque soy un Diputado elegido para las Cortes Generales. En todo caso, si nos metemos en este debate provinciano en el peor sentido de la palabra, le diré al señor Lloréns que el único representante de un partido no catalán que ha hablado en este tema ha sido él, porque no está inscrito en el Ministerio como partido catalán. **(El señor Lloréns Torres pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Sabaté. Efectivamente, usted ha matizado que no podemos entrar en esta dinámica, y esta Presidencia no quiere entrar. Ha habido una alusión, ha habido una réplica a esa alusión y yo creo que, si doy la palabra para turnos de dúplica, el trabajo de esta Comisión, que es lo más importante que tenemos —entiendo yo, como Presidente de esta Comisión— de cara a la responsabilidad pública y de cara a la responsabilidad de este Parlamento, va a mermarse seriamente. Cerramos el debate de esta proposición no de ley.

El señor **LLORENS TORRES**: Dice que no somos catalanes.

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento mucho, el debate está cerrado y creo que no sería bueno reabrirlo en estas circunstancias.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA PUESTA EN MARCHA DE UN PLAN DE MEJORA Y MODERNIZACION DEL TRANSPORTE DE PASAJEROS EN LOS PUERTOS, RIAS Y BAHIAS DEL LITORAL ESPAÑOL. PRESENTADA POR EL GRUPO VASCO (PNV). (Número de expediente 161/000510.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto cuarto del orden del día. Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la puesta en marcha de un plan de mejora y modernización del transporte de pasajeros en los puertos, rías y bahías del litoral español.

La propuesta ha sido realizada por el Grupo Vasco (PNV) y para su defensa tiene la palabra el señor Gatzagaetxebarría.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Nuestro Grupo Parlamentario ha presentado esta proposición no de ley dirigida a la puesta en marcha de un plan de mejora y modernización del transporte fluvial en áreas y bahías del litoral español. Esta actividad, consistente en el transporte de pasajeros en las rías y bahías, tiene una arraigada experiencia en determinadas estructuras portuarias españolas. Además, presta un servicio público importante, porque se desarrolla fundamentalmente por trabajadores autónomos, por pequeñas empresas que utilizan habitualmente embarcaciones marítimas de pequeño porte —las características generales son inferiores a diez toneladas de registro bruto—, y primordialmente prestan un servicio de comunicación caracterizado por su inmediatez, la cercanía que a los usuarios ofrece como medio alternativo a otros medios de transporte, como pueden ser el ferrocarril o el transporte por carretera, que encuentran más dificultades en lugares o espacios urbanos e industriales inmediatos a las rías, bahías e infraestructuras urbanas, además de aquellos supuestos en que este transporte tiene un carácter marítimo recreativo. Ejemplo de ello es la estructura portuaria de la ría en Bilbao, donde es utilizado este medio de transporte por muchos ciudadanos para ir cotidianamente a sus centros de trabajo, en vez de utilizar el transporte por ferrocarril o por carretera, en definitiva, para ir cruzando de un margen de la ría con destino al otro. Es una práctica habitual, por lo que nosotros conocemos, repito, en la ría de Bilbao y en la infraestructura portuaria de Pasajes y en otras zonas de la geografía española, como fundamentalmente en las rías gallegas de las provincias de Pontevedra y La Coruña.

Esta actividad se caracteriza por la pequeña entidad y capacidad económica que tienen trabajadores que son autónomos y que bastante hacen pudiendo autoemplearse

ellos mismos mediante la adquisición de estas embarcaciones de pequeño porte, inferiores a diez toneladas de registro bruto. Este tipo de transporte a través de estas embarcaciones supone que los trabajadores autónomos tienen que emprender, por lo menos una o dos veces al año, operaciones de reparación, de mejora, mantenimiento y conservación de las embarcaciones, los conocidos como «gasolinos», pero el volumen de las inversiones que tienen que realizar no guarda una correspondencia con la situación económica general de estos trabajadores autónomos, transportistas del transporte fluvial y marítimo —en definitiva son los boteros—, que ejercen su actividad en aguas interiores de las bahías y de las estructuras portuarias a lo largo y ancho del litoral español, por lo que el espíritu, el alcance y el destino de esta proposición no de ley es fijar un marco de financiación para que estos trabajadores autónomos, con unos sueldos que —si SS. SS. lo conocieran— son verdaderamente muy pequeños en relación a otros oficios que se realizan en el ámbito marítimo e incluso en las dependencias portuarias, puedan realizar pequeñas inversiones de mejora de las embarcaciones a lo largo de las bahías que se encuentran en los distintos puntos del litoral español.

Tradicionalmente el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente no ha tenido una política de ayudas dirigida a este sector económico (evidentemente la importancia económica que tiene también es pequeña), pero los poderes públicos tienen que tener esa sensibilidad hacia el trabajador autónomo, que es el que más necesita de la intervención de los poderes del Estado, para que pueda subsistir y se cree empleo, y es necesario otorgar esa tutela, esa capacidad de acción y de poder tuitivo que tienen los poderes centrales, los autonómicos y los locales, al más necesitado, y verdaderamente este colectivo de los boteros necesita de esa protección de los poderes públicos para poder dar soporte, continuidad y habitualidad al autoempleo en el transporte fluvial.

Ese es el sentido de la proposición no de ley, teniendo en cuenta que, si analizamos el bloque de la constitucionalidad, la Constitución y los diferentes estatutos de autonomía, vemos que hay diferentes previsiones, amparos estatutarios en los diferentes estatutos de autonomía, para que el transporte marítimo y en concreto el fluvial sean desarrollados, ejercidos y en definitiva tutelados por las comunidades autónomas, pero al día de hoy, desde la entrada en vigor de los diferentes estatutos de autonomía, no se ha materializado ninguna transferencia a ninguna comunidad autónoma por parte del Gobierno central en materia de transporte fluvial, y siendo ésta la situación política, aunque la previsión estatutaria sea que la ejerzan determinadas comunidades autónomas, saben SS. SS. que el Tribunal Constitucional reiteradamente ha indicado que, aunque la previsión estatutaria sea la titularidad del poder público —en este caso el transporte fluvial—, es necesario proceder a los respectivos reales decretos de traspaso de servicios y de medios materiales y económicos para poder ejercer esa competencia que está expresamente prevista en los estatutos de autonomía. En definitiva, no tienen medios materiales, no tienen medios económicos, no hay previ-

sión presupuestaria en otras administraciones públicas, y de hecho la competencia real, dicho entre comillas, aunque la legal y la estatutaria están en las comunidades autónomas, sigue estando en los poderes centrales del Estado y en definitiva en el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Lo que pretende nuestro Grupo Parlamentario es dar un margen de protección a este colectivo pequeño que origina un empleo en las rías, bahías y puertos españoles, y en este sentido hemos visto que se plantea una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista dirigida a buscar una redacción en la que se haga referencia también a las administraciones autonómicas y locales. A nuestro Grupo Parlamentario le parece razonable tal planteamiento, estamos de acuerdo con el mismo en la medida en que lo que importa al final es proteger al necesitado, pero es indiferente para el necesitado quién le protege, si es la administración central, la local o la autonómica. Nos parece razonable y, por tanto, señor Presidente, al final del debate llegaríamos a una enmienda transaccional que iría dirigida a buscar un acuerdo en la parte resolutive de la proposición no de ley.

En relación a la enmienda del Grupo Popular —ya haría también una fijación de posición al respecto— hace una supresión de la referencia a los Presupuestos Generales del Estado, que es obvia, y la segunda parte de dicha enmienda creemos que no tendría un anclaje en este momento en la proposición no de ley, puesto que aborda también otra serie de cuestiones como la planificación portuaria, incidiendo —a través del cruce competencial—, el urbanismo, la ordenación del territorio y la autoorganización que las autoridades portuarias pueden tener. Por tanto, no nos parece oportuno en este momento, por criterio de oportunidad política, aceptar la inclusión de la segunda parte de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Deduzco de su exposición, señor Gatzagaetxebarría, que ha propuesto una enmienda transaccional a la enmienda del Grupo Socialista. Cuando le toque el turno al portavoz del Grupo Socialista, manifestará su opinión respecto a la enmienda transaccional que les ha sugerido.

Dado que existen dos enmiendas, una del Grupo Popular y otra del Grupo Socialista, para la defensa de la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra don Francisco Ricoma.

El señor **RICOMA DE CASTELLARNAU**: Una vez analizados el texto de la proposición no de ley y la enmienda presentada por el Grupo Socialista, debo empezar señalando que, si bien todos los considerandos reflejados en ella merecen nuestra conformidad, encontramos que, dada la situación derivada de su devolución al Gobierno, sobra la referencia a los Presupuestos Generales del Estado, a la vez que no estaría tampoco de más hacer una referencia explícita a las autoridades portuarias, dado que, salvaguardando la autonomía de la que afortunadamente disponen, resulta obvio que, dentro de sus competencias, figura también el facilitar a las empresas prestatarias del

servicio de transporte marítimo de pasajeros el desarrollo de su actividad.

Tras escuchar la enmienda socialista, que intuyo por las palabras del portavoz del Grupo Vasco será admitida, por la que se modifica el encabezamiento del texto, aludiendo a las administraciones como piezas claves para desarrollar su contenido podría darse por sobreentendido que las autoridades portuarias ya quedan involucradas. No obstante, más vale pecar por exceso que por defecto y, en consecuencia, mantenemos la redacción de la enmienda, en aras de cerrar un texto lo más completo posible.

Efectivamente, señor Presidente, el tráfico local o de ría, que es como se denomina la actividad señalada en la proposición no de ley, constituye una labor de servicio público alternativo a otros medios de transporte, importante por la trascendencia que tiene para los usuarios y afectados, e imprescindible en algunos casos por ser, por ejemplo, la única forma de comunicación entre los barcos atracados a la espera de fondear en puerto y, por tanto, de sus marineros y tierra firme. Incuestionable servicio, pues, que está siendo mayoritariamente ejercido por pequeños empresarios y autónomos en condiciones bastante precarias, enfrentándose a importantes dificultades financieras y de infraestructura, a las que plantean cara gracias a la motivación vocacional implícita en toda actividad relacionada con el mar.

Además, en la actualidad, y salvo raras excepciones, el transporte de referencia constituye una asignatura pendiente de las autoridades portuarias, probablemente por la mínima repercusión que para sus tesorerías representan las tarifas y cánones que devengan tales actividades, frente a los elevados ingresos que perciben del sector del gran transporte marítimo, fruto de unas tarifas que, como en el puerto de Tarragona —y permítame, señor Presidente, que barra un poquitín para casa— son totalmente desmesuradas, encareciéndolo en exceso y consecuentemente, dificultando la actividad económica que de él se deriva. Desinterés, por tanto, decía, de las autoridades portuarias hacia el sector botero, como lo demuestra el estado en que se encuentran las pequeñas instalaciones de apoyo en tierra, si es que existen, su ubicación y las condiciones bajo las que deben desarrollarse los diferentes servicios.

Pero, entendiendo y aceptando el espíritu y la letra de la proposición no de ley, nos parece insuficiente, por lo que proponemos, por un lado, la supresión de la frase que dice textualmente «en relación a los Presupuestos Generales del Estado para 1996», y, por el otro, la inclusión del siguiente párrafo, que pasaría a constituir la primera propuesta, siendo la segunda la que aparece en el texto original presentado por el Grupo Vasco (PNV). Concretamente, la redacción literal del párrafo nuevo que proponemos es la siguiente: «Que curse las instrucciones oportunas a las autoridades portuarias para que, en sus planes de utilización de espacios portuarios y en los planes especiales correspondientes, habiliten zonas adecuadas, con buena accesibilidad para la ubicación de pequeñas estaciones para el tráfico local portuario de personas y bienes, así como las instalaciones necesarias para que los pequeños buques realicen los correspondientes servicios.» Dicha propuesta no

tiene por qué significar coste alguno para el puerto, ya que, al ser bajo, por tratarse de instalaciones relativamente pequeñas, debería correr a cargo del solicitante o solicitantes de las autorizaciones o concesiones administrativas.

Termino ya, señor Presidente, recalcando nuestra coincidencia con el grupo proponente, tanto en la conveniencia de la aplicación del texto, como en la filosofía que de él se deriva. Por ello, adelanto que, sea cual fuera la aceptación que reciba nuestra enmienda, votaremos favorablemente la redacción del texto, si bien, entendemos que resulta enriquecedor para el contenido de la proposición no de ley dejar constancia de las posibilidades que tienen las autoridades portuarias para convertirse también en protagonistas del desarrollo de las propuestas contempladas en la proposición, hecho por el que solicito de la Comisión la aprobación de la enmienda que en este sentido hemos presentado.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para la defensa de la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Redondo.

El señor **REDONDO TERREROS**: Señor Presidente, seré breve para cumplir el esquema horario que nos ha propuesto al principio de la mañana, y lo seré porque existe un acuerdo sustancial con la enmienda del Grupo Vasco.

Quiero empezar manifestando nuestra coincidencia con la proposición no de ley del Grupo Nacionalista Vasco sobre el transporte de pasajeros en los puertos, rías y bahías del litoral. Este tipo de transporte desempeña una labor que podríamos calificar, sin ningún problema, como de servicio público. Es también una actividad desarrollada tradicionalmente por trabajadores autónomos o pequeños empresarios. Es una actividad caracterizada también, como dice la proposición no de ley del Grupo Vasco, por la pequeña entidad y capacidad económica de los trabajadores autónomos del sector, y coincidimos en que el volumen de las inversiones y reposiciones a efectuar no suele guardar correspondencia con la situación económica del sector.

Pero junto estas coincidencias, debemos resaltar alguna matización, no de pequeño interés, que ha inducido a que hiciéramos la enmienda que luego, a su vez, ha sido transaccionada con los nacionalistas vascos. Es evidente que el transporte de pasajeros en puertos, rías y bahías del litoral español no puede tener un tratamiento unitario. Eso parece obvio y evidente. Hace escasos meses tratamos aquí, por ejemplo, el tema del transporte en La Coruña, que tenía un tratamiento específico, hasta tal punto que se pudo tratar en esta Comisión, y no lo puede tener, porque el Estado tiene competencias exclusivas de puertos o rías de interés general. Sobre el resto de los puertos serán competentes, si no lo son muchos ya, las comunidades autónomas, como bien reconocía el representante de los nacionalistas vascos.

Por otro lado, la Ley de Puertos excluye del concepto de la marina mercante la competencia exclusiva y clara del Estado al transporte marítimo, que se lleva a cabo entre puertos o puntos de la misma comunidad autónoma. La misma naturaleza del servicio puede diferenciarse entre un transporte de pasajeros urbanos e interurbanos. Todo esto justifica la imposibilidad de darle un tratamiento unitario

desde el Gobierno de la nación, por lo que son evidentes las muchas dificultades para el Gobierno a la hora de aglutinar las ayudas propuestas por el Grupo Nacionalista Vasco y son muchas las circunstancias, intereses y características diferentes que avalan dicha impresión.

Por ello, hemos propuesto una enmienda, que se ha aceptado como una transacción, con acuerdo del Grupo Nacionalista Vasco, que responsabiliza también de la acción propuesta a las comunidades autónomas y a las administraciones locales. Nos parece fundamental que se recoja así. En este momento comento en voz alta la transacción, diciendo que la enmienda, al final, lo que propone es poner en marcha un plan de ayudas en colaboración con las administraciones autonómicas y locales, dirigido a... Y el resto de la propuesta de los nacionalistas seguiría igual. Esta sería la propuesta a la enmienda que estaríamos claramente dispuestos a aprobar y a apoyar.

En cuanto a la posición de la enmienda del Partido Popular, la planificación que propone en gran medida se contradice con la autonomía que propone la Ley de Puertos como una de las características básicas.

También tengo que decir, como ha comentado cada uno de los que han intervenido hasta este momento en esta proposición no de ley, que, siendo probablemente reo de mi propia experiencia, habiendo participado en la dirección de un puerto tan grande como el de Bilbao, representando a la Diputación Foral de Vizcaya, de la que ostentaba la representación de los transportes, tanto por tierra como marítimos, todo lo que propone el Grupo Popular en el puerto autónomo de Bilbao se ha hecho en base al acuerdo fundamentalmente entre la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento de Bilbao, la Diputación Foral y los ayuntamientos repercutidos por el puerto autónomo de Bilbao, fundamentalmente el de Santurce.

Quiero decir que son los verdaderamente protagonistas de la planificación del puerto, en términos urbanísticos, en términos de atraque, etcétera. Me parece que esto es una evidencia que dejaría al margen la posible responsabilidad del Gobierno al establecer estas directrices. He de reconocer asimismo que simplemente estoy exponiendo lo que ha sido una experiencia y una experiencia enriquecedora en el puerto autónomo de Bilbao, un puerto que, por sus propias características, por su propia magnitud, además, con el incremento del superpuerto, podría tener muchas más dificultades y estar más condicionado por la acción gubernamental. Aun en este caso, como digo, han sido las administraciones, foral, local y autonómica las que han coadyuvado con la presidencia del puerto a establecer todas estas consideraciones que se proponían en la enmienda del Grupo Popular, por lo que creemos desaconsejable aprobar en este momento su propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Para manifestar su acuerdo o desacuerdo con respecto a las enmiendas, tiene la palabra, en nombre del Grupo proponente, el señor Gatzagaetxebarría.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Señor Presidente, ya he fijado la posición respecto a la en-

mienda inicial del Grupo Socialista en relación a la enmienda del Grupo Popular. La enmienda definitiva es la transaccional que ha leído el señor Redondo, portavoz del Grupo Parlamentario Socialista y que también he pasado a la Mesa para su conocimiento.

— **RELATIVA A CONSERVACION Y SEÑALIZACION DE CARRETERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 161/000517.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, pues, al punto 5 del orden del día: Proposición no de ley relativa a la conservación y señalización de carreteras. El Grupo proponente es el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Martínez-Villaseñor.

El señor **MARTINEZ-VILLASEÑOR GARCIA**: Señorías, si cualquier momento es adecuado y oportuno para presentar iniciativas tendentes a introducir mejoras que reduzcan la siniestralidad en nuestras carreteras, lo era de una forma especial en los primeros días de junio, cuando mi Grupo Parlamentario presentó esta proposición no de ley que hoy debatimos. Aquéllas eran fechas previas, al incremento de accidentes de circulación que por desgracia se habían de producir en los meses siguientes, rompiendo la tendencia iniciada en años anteriores de cierta reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tráfico.

Desgraciadamente no ha perdido actualidad el tema, ya que hoy, 21 de noviembre, día del debate, hace sólo cuatro días que el Director General de Tráfico ha informado que en este año se ha incrementado en un 5 por ciento el número de muertos en nuestras carreteras. Las cantidades absolutas de accidentes graves y este desgraciado incremento nos tiene que sensibilizar y debe hacernos reaccionar a todos los grupos parlamentarios en el sentido de unir nuestra voz y nuestras actuaciones para que, en la medida de nuestras posibilidades, actuemos constructivamente para que se adopten las medidas necesarias tendentes a reducir la siniestralidad que se produce en nuestras carreteras.

En mi grupo somos conscientes de la dificultad y de la complejidad del problema, pero no por ello podemos permanecer insensibles o inactivos frente al mismo. Sabiendo que los factores que inciden en los accidentes son atribuibles al comportamiento humano, al vehículo y a los distintos aspectos de la carretera, sin olvidar ni desatender ninguno de ellos, en esta Comisión de Infraestructuras nos corresponde plantearnos los aspectos relativos a las carreteras y de ahí que en ella hayamos presentado las dos proposiciones que hoy vamos a debatir.

En esta primera, tratamos de los aspectos de conservación y señalización de la actual red. Es criterio comúnmente aceptado que el estado de la vía por la que discurre el tráfico, tanto su trazado como el firme, la señalización vertical y horizontal, la iluminación pueden originar, si son defectuosos, accidentes a los usuarios o, como mínimo, ser coadyuvantes de otras causas de accidentes varios. En Es-

paña no disponemos de estudios científicos rigurosos sobre las causas que originan cada accidente, al no contar con centros de investigación homologables al laboratorio de investigación de transportes y carreteras, dependiente del departamento de transportes británico o del francés que elaboró el programa Reagir. No obstante, es comúnmente aceptado por las autoridades de tráfico y por los expertos, la gran influencia que la inadecuada situación de las carreteras tiene como elemento negativo para producir siniestralidad vial.

Por eso, aun reconociendo el esfuerzo de modernización que pretendía el Plan General de Carreteras 1984-1991, pese a errores de planificación como la exclusión de autopistas o la transformación en autovías de grandes tramos que realmente son desdoblamientos de carreteras nacionales preexistentes, y los llamativos retrasos en la ejecución de determinadas actuaciones de las contempladas en ese plan, a la altura de finales de 1995, no podemos por menos que reconocer, y lo hacemos con gusto, que estamos mejor de lo que estábamos en 1984, especialmente en lo relativo a obra nueva.

Sin embargo, la gran asignatura pendiente es precisamente la referida a la conservación y señalización, ya que el Plan General de Carreteras, además de no ser suficientemente ambicioso, puesto que sólo se planteaba tratar 7.222 kilómetros de los 18.000 que tiene toda la red de carreteras españolas, incluía el programa de acondicionamiento de carreteras, el llamado ARCE. A finales de 1991, final previsto de la vigencia del Plan, sólo se habían ejecutado actuaciones en 3.706 kilómetros; en distintas fases de ejecución y contratación se encontraban 1.573 y nada menos que 1.943 kilómetros sin que se hubiera iniciado ninguna actividad, ni siquiera sacarlas a contratación.

Por eso, y porque incluso existe obra nueva que adolece de defectos de trazado, de firme, de intersecciones, etcétera, que han originado nuevos puntos negros, nuestra red de carreteras está necesitada de un tratamiento de choque en materia de conservación y señalización que resuelva sus problemas actuales y que facilite la reducción de la siniestralidad que padecemos.

En el Informe Gerondau sobre la seguridad vial, realizado por encargo de la Comisión de la Comunidad Económica Europea, en febrero de 1990, se encuentran reseñadas, como consecuencias, entre otras, las medidas siguientes, que leo textualmente: Deben suprimirse los denominados puntos negros de las redes de carreteras en el marco de un tratamiento global de los itinerarios. Debe reducirse el número de problemas puntuales y mejorarse los equipamientos y el sistema de mantenimiento. Sigo la cita textual: Debe darse una uniformidad a la señalización y ha de tomarse en cuenta la necesidad de desarrollar pavimentos antideslizantes. Debe asegurarse la protección de las personas que trabajan en obras de carreteras. Hay que procurar que no se construyan vías que puedan ser percibidas en apariencia como autopistas, sin tener, de hecho, las características de éstas, y conviene hacer desaparecer progresivamente las vías de este tipo que existan en la actualidad. ¿En qué país estarían pensando los autores de este informe? Debe establecerse —sigo con la cita textual— un

control sistemático, periódico y externo sobre la seguridad de las carreteras y demás vías de tráfico. Han de redactarse y difundirse documentos de consulta que agrupen el conjunto de las reglas a respetar en la construcción y mantenimiento de las redes de carreteras. Aquí termina la cita.

¿Pasaríamos en España, casi siete años después, el examen sobre el cumplimiento de las medidas de este informe? Claramente no. Su incumplimiento supone aumentar los riesgos de siniestralidad vial y supone muchas vidas humanas. En la dirección que marca el informe Gerondau van encaminadas las dos proposiciones no de ley que hoy debatimos, esta primera que estoy defendiendo yo y la siguiente, que defenderá más brillantemente mi compañero, Luis Casaseca.

Como puede ver el Gobierno, el problema de la siniestralidad en España se encuentra en niveles intolerables y ante el mismo esta Comisión debe instar al Gobierno a que emprenda acciones enérgicas y decididas al observar la insuficiencia de las actuaciones del Ejecutivo. No es que lo digamos nosotros, lo dice también el informe Gerondau al indicar que, entre los años 1975 y 1987, se ha producido una evolución en algunos países de la UE, en la que se puede distinguir, como hace el informe, dos tipos de países: en primer lugar, aquellos que han tenido un progreso relativamente importante con reducciones entre el 46 y el 36 por ciento en el número de muertos —este es el caso de Alemania, Luxemburgo y los Países Bajos—, países con un progreso relativamente moderado con reducción del 29 al 14 por ciento, que son Italia, Francia, Irlanda, Reino Unido, Bélgica, Dinamarca y Portugal, y los países donde la situación se ha deteriorado, y que son España y Grecia, con aumentos respectivos del 30 y 42 por ciento en el período comprendido entre 1975 y 1987. Hasta aquí el informe.

Aunque se haya producido un paréntesis entre los años 1991 y 1994, por el que no podemos por menos que mostrar nuestra satisfacción, en el que ha habido una cierta reducción, al igual que ocurrió entre los años 1979 y 1982, por desgracia, como ha informado el Director General de Tráfico recientemente, en 1995 hemos reemprendido el crecimiento de accidentes mortales.

En aras de la brevedad, hago gracia a SS. SS. de la lectura textual de la proposición que ya conocen todos por estar publicada en el Boletín, pero, en cualquier caso y para terminar, como resumen, con nuestra proposición pretendemos sensibilizar suficientemente al Gobierno para que adopte las medidas precisas para eliminar los excesivos puntos negros de la red de carreteras, con modificaciones en trazados, en pavimentos, en señalización vertical y horizontal y la elaboración de un plan de iluminación en los puntos concretos que lo requieran. Como pueden ver, el mandato al Gobierno que proponemos se hace con un carácter amplio como corresponde a la función política del Congreso, ya que la concreción y determinación específica de las actuaciones precisas debe hacerlo el Gobierno con sus equipos técnicos.

En beneficio de este propósito de realizar mejoras que posibiliten la reducción de la siniestralidad en la carretera,

pido el voto favorable de todas SS. SS., que integran todos los grupos de la Cámara representados en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición respecto a esta proposición no de ley?

Para fijar su posición, tiene la palabra, en nombre del Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Muy brevemente, señor Presidente, porque es un tema, el propuesto hoy por el Grupo Parlamentario Popular, que ha tenido bastante debate dentro de nuestra Cámara. Lo fue en el Pleno hace poco, dentro de este mismo período ordinario de sesiones. Viene a reflexionar sobre la situación que tenemos en las carreteras, sus efectos y las medidas que el Gobierno debe adoptar o que el Congreso inste al Gobierno que adopte, para evitar que se produzca ese índice de siniestralidad con el que ahora mismo estamos viviendo.

Hay que reconocer que el índice de accidentes o el índice de fallecimientos en carretera ha tenido durante unos años una reducción progresiva y paulatina y es cierto que en este año, en 1995, se ha invertido esa línea y, aunque el número de accidentes es menor, el número de sus efectos es mayor, en cuanto a fallecidos y en cuanto a heridos. En realidad, lo que viene a proponer el Grupo Popular es una serie de medidas que yo creo que van recogidas dentro de los planes de carretera, dentro de las actuaciones del propio Ministerio. Cuando viene una decisión, van nuevas carreteras, van actuaciones sobre la realidad de carreteras que ahora mismo tenemos y van medidas de conservación en cuanto a señalización, en cuanto a mejora de los cruces o intersecciones. Es decir, toda actuación dentro de las carreteras lleva tres grandes medidas.

¿Qué es lo que nos propone el Grupo Popular hoy ante lo que se pueda estar haciendo? Y es verdad que hasta que no se aprueba el PDI definitivamente o hasta que no tengamos un nuevo plan de carreteras estamos ahora mismo en esa fase del plan puente. Viene a decir que se haga una especial incidencia en la superación de puntos negros y luego entra en una serie de precisiones que yo considero que son excesivamente técnicas, eliminar puntos negros, tramos de 300 metros de longitud donde se hayan producido u ocurrido tres o más accidentes a lo largo de un año. Propone potenciar mezclas bituminosas en determinados pavimentos antideslizantes, drenantes o porosos; propone realizar campañas. En fin, lo que viene a decir es que, aprovechando que hay una realidad, estimulemos lo que ya viene haciendo el Gobierno...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Ríos. Ruego a SS. SS. que mantengan la calma y no hablen dentro de la sala. En todo caso, háganlo en tono bajo, de forma que no molesten al interviniente, ni a los que escuchan ni al equipo de taquígrafos. (**Rumores.**) Insisto, porque veo que no se me ha escuchado. Ruego silencio en la sala porque, de lo contrario, va a ser un trabajo muy poco operativo.

Señor Ríos, tiene la palabra.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Termino, señor Presidente, porque tampoco era mi objetivo alargar la intervención.

Viene a proponer una serie de medidas, actuaciones preventivas, mejorar la limpieza, eliminar la contaminación sonora. En la discusión de los Presupuestos del año pasado entramos en detalle, incluso se introdujeron enmiendas para lo que son los efectos de las grandes travesías de las carreteras del Estado en zonas urbanas, un plan de iluminación, potenciar las calzadas en áreas urbanas... En suma, lo que viene a hacer es un inventario de actuaciones. Yo creo que muchas de ellas puede ser que se estén haciendo, pero, aprovechando que hay una realidad actual, que en este año hemos tenido una evolución de los accidentes, habría que concentrar, una especie de plus a lo que se está haciendo por parte de la Administración, para evitar, reducir o cambiar la línea de accidentes. Es manifestar una opinión en cuanto a una realidad que tenemos delante. No nos podemos oponer. En todo caso, en el trámite de discusión podemos ver la efectividad, aunque la efectividad de lo que aprobemos, en cuanto a estas consideraciones, a lo mejor no es la más deseada. En ese sentido, no nos parece mal lo que se propone. La oportunidad y el momento sería dentro de la discusión de los presupuestos y de los programas de cada una de las actuaciones más que en la proposición, pero, en función de lo que sea el debate, nosotros actuaremos después de la discusión de ambas proposiciones. Para la siguiente proposición va a servir nuestra intervención.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Alvarez Fernández.

El señor **ALVAREZ FERNANDEZ**: Señor Presidente, señorías, el Grupo Parlamentario Socialista ve la necesidad de conservar y señalar las carreteras, es obvio, pero no se percató de esta situación ahora en 1995. Ya antes de 1982 detectábamos las deficiencias que existían en las carreteras españolas. Esa es la razón por la que desde 1983 y de forma progresiva se fueron corrigiendo las anomalías que existían, mejorando, construyendo y adaptando nuestras carreteras a la demanda creciente tanto de vehículos como de personas que las utilizaban y las utilizan en este momento.

La proposición del Grupo Popular reconoce los esfuerzos realizados por el Gobierno en la reducción de los puntos negros en la red estatal de carreteras. También afirma que el factor fundamental de la accidentalidad es el exceso de la velocidad. Y también señala que todos los programas de actuación en materia de infraestructuras deben contemplar la mejora de la seguridad vial.

Los socialistas podemos estar de acuerdo en estas afirmaciones, pero debemos también tener presente —y se lo recuerdo aquí— que los principios básicos de la circulación por carretera son la seguridad y la fluidez. Igual que este Diputado lo sabe, los responsables y técnicos del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente trabajan para que estos principios alcancen la mayor cota

posible, consiguiendo esa comodidad deseable para todos los usuarios.

En relación con las medidas que se exponen en la proposición no de ley, debo señalar lo que se está haciendo en este momento. Con respecto al apartado primero, la seguridad vial ya es un objetivo prioritario de todos los programas del Plan de Carreteras. Los criterios de seguridad vial figuran entre los determinantes para los proyectos de cualquier actuación incluida en los mismos, de forma que las inversiones en los programas de creación de infraestructura contribuyan sustancialmente a la mejora de esa seguridad.

Por otra parte, en este momento la Dirección General de Carreteras desarrolla anualmente un programa específico de mejora de la seguridad vial, cuyo objetivo es realizar actuaciones destinadas primordialmente a la eliminación de aquellos elementos de riesgo. La estructura de estos programas de seguridad vial se ha adaptado con el fin de dar cumplimiento a las propuestas establecidas en un plan estratégico básico de seguridad vial, del que se deducen los siguientes objetivos: eliminar los tramos de concentración de accidentes, proporcionar al conductor medios de recuperación, en caso de pérdida de control, y dotar a la vía de sistemas que atenúen las consecuencias en las salidas de la vía; reducir las zonas de conflicto potencial; proporcionar las mejores condiciones de visibilidad posibles; facilitar la operación y control del vehículo, en particular en condiciones meteorológicas adversas y, asimismo, homogeneizar los itinerarios por tramos, de acuerdo con una jerarquización previa de la red.

En función de estos objetivos, las actuaciones específicas de mejora de la seguridad vial se pueden dividir en dos grupos: primero, el tratamiento de tramos de concentración de accidentes y actuaciones preventivas. Precisamente, conscientes de la siniestralidad en el tratamiento de los tramos en los que se ha producido y constatado una concentración estadísticamente significativa de accidentes, éste es uno de los aspectos fundamentales de los programas de seguridad vial de la Dirección General de Carreteras.

La planificación de estos tratamientos se basa en la definición del concepto de tramo de concentración de accidentes, que no es más que aquel tramo de la red que presenta el riesgo del accidente significativamente superior a la media de tramos característicamente semejantes.

Con los datos disponibles de accidentes se han identificado 780 tramos, de los que 287 corresponden a la red de gran capacidad y el resto a otras carreteras convencionales de competencia estatal. Distintas actuaciones están en diferentes fases administrativas dentro de los distintos programas del actual Plan de Carreteras y de Seguridad Vial. En estos momentos, están programadas dentro de este programa de seguridad vial 80 actuaciones específicas de tratamiento de tramos de concentración de accidentes, con su inversión correspondiente.

Se ha establecido también un programa complementario respecto al tratamiento de tramos en concentración de accidentes, que consiste en desarrollar actuaciones preventivas de la seguridad. Dentro del segundo bloque, las ac-

tuaciones preventivas están destinadas a reducir las zonas de conflicto potencial y homogeneizar las características de las carreteras y su entorno, con el fin de facilitar la percepción, por parte del conductor, de las características de la carretera y evitar, en la medida de lo posible, las situaciones peligrosas, no estando determinadas exclusivamente por la existencia de la accidentalidad en dicho tramo.

No obstante, las actuaciones están enfocadas en los siguientes objetivos a cumplimentar: la señalización y el balizamiento, los sistemas de contención, el tratamiento de travesías, la iluminación, el tratamiento de intersecciones, la reordenación de accesos, las correcciones de trazado, la mejora de las secciones transversales, el tratamiento de márgenes, el equipamiento de seguridad en túneles y otras actuaciones. También la creación de áreas de descanso.

En el programa de seguridad vial de 1995 están incluidas 211 actuaciones preventivas, cuyo presupuesto supera los 16.000 millones de pesetas. Un aspecto cualitativo a tener en cuenta y a destacar es la atención permanente en la carretera, que se desarrolla a través de 49 contratos de conservación integral existentes en este momento y tendentes todos ellos a la mejora de la seguridad vial.

De forma anual, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente lleva a cabo un programa de tratamientos superficiales en las carreteras de la red del Estado, con el fin de disponer de un coeficiente de rozamiento transversal adecuado en todos sus puntos, que evite la existencia de zonas con pavimento deslizante, utilizándose ligantes modificados cuando las condiciones técnicas así lo aconsejan. Asimismo, se están utilizando los aglomerados drenantes en aquellos tramos de autovías o carreteras convencionales con precipitaciones de lluvia frecuentes y de gran intensidad, con alta densidad de tráfico y porcentaje elevado de vehículos pesados, evitando a su vez su uso en zonas de posible formación de placas de hielo por los efectos deslizantes que esto puede suponer.

En el Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (Cedex), como esta Comisión ya pudo comprobar, se realizan permanentes campañas de control de la señalización vertical y horizontal de la red de carreteras del Estado, lo que permite conocer los niveles de retrorreflectancia, tanto de las señales y carteles como de las marcas viales. Como consecuencia de la implantación de la nueva instrucción de señalización vertical, se ha actualizado la misma en el conjunto de la red durante los últimos años, incluyéndose en los programas de seguridad vial 101 obras, a las cuales corresponden más de 7.000 millones de pesetas.

En cuanto a la señalización horizontal, se programa cada dos años el repintado de eje, bordes, flechas, cebsados y demás elementos. El mantenimiento ordinario de señales y marcas viales se realiza a través de los planes anuales de conservación en las carreteras convencionales y de los contratos de conservación integral en la red de autopistas y autovías.

La señalización de obras se regula a través de la norma vigente aprobada en 1989, prestando atención preferente en la ejecución de obras a su señalización, tanto de día

como de noche, teniendo en cuenta que esta norma persigue facilitar la circulación sin riesgo para los usuarios, que deben adecuar en ese momento su velocidad a la vía.

El mantenimiento en condiciones adecuadas del drenaje también se está efectuando, del pavimento y de los márgenes, y es uno de los grupos de operaciones de conservación que se programan en los planes anuales para las carreteras convencionales y se recoge en los contratos de conservación.

Al objeto de detectar los puntos más conflictivos, se realizó ya un estudio a nivel de ruido y contaminación atmosférica en las redes arteriales del Estado, tanto construidas como aquellas que se encuentran incluidas en los planes de la Dirección General a ejecutar hasta el horizonte del año 2010. Se extendió en este momento el estudio a 62 ciudades, las más importantes, en las que se evaluó la población expuesta a diferentes niveles de ruido y a situaciones de contaminación atmosférica.

A título de ejemplo, se han establecido ya o están en ejecución pantallas acústicas en Madrid capital, Alicante, Zaragoza, Burgos, Murcia y Sevilla y se pretende instalar en breve este tipo de medidas correctoras en otras ciudades.

En lo que respecta a los términos generales en la realización de las obras de construcción de autovías o carreteras, se ha incorporado la iluminación en aquellos tramos con carácter urbano o periurbano que tienen alta densidad de tráfico y, en su mayor parte, se corresponden con las proximidades de poblaciones más importantes.

Independientemente de lo ya citado, en aquellos puntos o tramos sujetos a estudios específicos de la seguridad vial, también se tienen en cuenta aquellos tramos de concentración de accidentes o por ser conveniente realizar en los mismos actuaciones de carácter preventivo.

En lo que se refiere a la mejora de la seguridad vial en los tramos urbanos de la red de carreteras del Estado, se aborda a través de la construcción de variantes de población y acondicionamiento de los propios tramos urbanos. En estos acondicionamientos se proyectan o se están proyectando aceras, aparcamientos, intersecciones, pasos de peatones, reforzando en la mayoría de los casos el equipamiento y mejorando las condiciones del pavimento del drenaje.

Se pretende con estas actuaciones, entre otros objetivos, regular los movimientos de vehículos, reordenando los accesos de vías municipales y construyendo glorietas u otro tipo de intersecciones.

En el momento de proyectar este tipo de obras, a través de los acuerdos con las corporaciones locales, deben tenerse en cuenta planteamientos como la existencia de la permeabilidad entre ambas márgenes de la vía y la regulación, en algunos casos, del tráfico, por medio de semáforos, lo que afecta a la duración de los recorridos.

La solución de independizar el tráfico de largo recorrido del tráfico del área urbana puede conducir en ocasiones a la construcción de vías de servicio, que también hay que recordar que en algunos casos puede afectar de forma negativa a los intereses locales, lo que suele plantearse con frecuencia por las corporaciones locales.

Teniendo en cuenta este conjunto de consideraciones sobre la proposición no de ley, se redacta toda una serie de medidas por parte del Ministerio, marcándose como objetivo prioritario la seguridad vial de cada tramo. En consecuencia hay que buscar la naturaleza de los accidentes, que, fundamentalmente, son debidos al comportamiento humano. No es necesario recordar hoy aquí que hay que adecuar la velocidad del vehículo a las circunstancias del tráfico, entre las que, naturalmente, está incluida la vía. En el Plan Director de Infraestructuras ya se contempla más exhaustivamente lo anteriormente citado.

Por todo lo que aquí acabo de exponer, mi grupo parlamentario no puede apremiar al Gobierno para que tome unas medidas que ya se vienen aplicando hace tiempo y, además —debo decirlo—, con resultados que están influyendo positivamente en la seguridad y en la fluidez del tráfico por carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto terminamos el punto 5 del orden del día.

— **RELATIVA A MEDIDAS REFERIDAS AL ESTUDIO Y DISEÑO DE LAS INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO POPULAR. (Número de expediente 161/000518.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, a la una en punto, al último punto del orden del día: proposición no de ley relativa a medidas referidas al estudio y diseño de las infraestructuras. El grupo proponente es el Grupo Parlamentario Popular.

Para la defensa de la mencionada proposición no de ley, tiene la palabra don Luis Casaseca.

El señor **CASASECA NAVAS**: Anteriormente, mi compañero de grupo Gervasio Martínez ha defendido —por cierto, brillantemente— una proposición no de ley que tiene gran cantidad de coincidencias con la que se va a defender a continuación; por eso, quiero hacer previamente la puntualización de que la proposición no de ley que se defiende ahora trata exclusivamente de los criterios de diseño, de los criterios de proyecto y, por tanto, de los criterios que deben inspirar en el futuro las obras de la red viaria para, de esta forma, acrecentar la seguridad vial.

Las mejoras de cualquier tipo que se efectúen en la red viaria tendrán su traducción en un aumento de seguridad vial. Este aumento de la seguridad vial se intensificará si las mejoras hacen referencia a los criterios de diseño de la red de infraestructura que precisamente tengan ese fin: mejorar la seguridad vial, y adquirirán su plena eficacia cuando estos criterios se incorporen a los proyectos y a las obras de este tipo que se ejecuten.

Por supuesto, al hablar de seguridad vial es prioritario hacerlo de la conservación de la red, conservación que no sólo debe atender a los aspectos tradicionales relacionados con la rodadura, sino también a aquellos otros tales como señalización, limpieza, tratamiento de márgenes, etcétera. Estos aspectos influyen de una manera decidida en la cali-

dad ambiental y en la seguridad vial y, por tanto, son aspectos que deben contemplar todos los programas de infraestructura viaria para su mejora futura.

El transporte por carretera, el tráfico de vehículos a motor, se ha generalizado de tal manera que hoy forma parte de nuestra vida cotidiana. En el Libro Verde de la Comunidad Económica Europea se preveía un incremento del 42 por ciento en el transporte de mercancías por carretera y un incremento del 45 por ciento en el parque de automóviles privados. La magnitud del fenómeno de la circulación ha llevado aparejado un alto y trágico índice de siniestralidad. En el anteriormente mencionado informe Gerondeau, de febrero de 1990, se apreciaba que España era el país de la Comunidad que mostraba una evolución más desfavorable de la tasa de accidentalidad al año 1989.

En España, los accidentes de tráfico constituyen la primera causa de muerte no natural y la cuarta causa de muerte natural y no natural de la población española, y, entre los jóvenes de 18 a 25 años, son la primera causa de muerte, incluidas las causas naturales, así como la primera causa de las minusvalías y discapacidades. Si a todo ello se añade que para el año 2000 se estima que existirán 850.000 titulares de permisos de circulación en España, de los que 178.000 tendrán alrededor de 60 años y, al mismo tiempo, que se establece un crecimiento de un 5 por ciento anual en el tráfico rodado hasta el año 2000, nos vemos obligados a proponer a los poderes públicos que se aborden políticas que abandonen la concepción puramente policial, ya que las medidas sancionadoras deben ir acompañadas, si no precedidas, de otras medidas que mejoren la seguridad vial, para pasar a un planteamiento activo —me refiero a los poderes públicos— orientado a promover la seguridad en la circulación, con el fin de prevenir accidentes, tanto en las carreteras como en las zonas urbanas. Los accidentes de tráfico representan un alto coste económico para la sociedad, sin olvidar el incuantificable valor de las vidas humanas, por lo que consideramos indispensable realizar todos los esfuerzos necesarios para su reducción y, desde luego, para la minimización de sus consecuencias. **(El señor Secretario, Vilafranca Bosch, ocupa la Presidencia.)** El informe del Senado de 1992, hecho por la Comisión especial de encuestas e investigación sobre problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial, establece que en España el coste de la siniestralidad es de alrededor de un billón de pesetas al año. El informe elaborado por la Comunidad Económica Europea en 1991 establecía el coste de la siniestralidad en 70.000 millones de ecus al año; es decir, 22 billones de pesetas/año dentro de la Comunidad Económica Europea.

Actualmente, a efectos de proyecto y para el análisis de la rentabilidad económica de la acción correctora a tomar, se estima en 25 millones el coste de una muerte por accidente de tráfico. Esto hace que en los puntos en que hay tres muertos al año no se considere rentable una inversión superior a 75 millones de pesetas para su corrección, independientemente —añado una vez más; hay que insistir en ello— del inestimable costo sentimental de la pérdida de vidas humanas.

En España existe una planificación de seguridad vial, pero, objetivamente, los resultados no son satisfactorios. Reconocemos que no hay soluciones fáciles y, por ello, han de plasmarse soluciones dentro de políticas integradas que consideren en su conjunto los factores que intervienen en la accidentabilidad.

Los expertos coinciden en que las primeras causas que provocan los accidentes son las infraestructuras, los vehículos y los factores humanos. Las investigaciones más rigurosas —ya se ha dicho anteriormente— vienen a reconocer que el factor preponderante es el factor humano y el segundo, las infraestructuras. Ante la gravedad del problema, en el Senado se creó una Comisión especial de encuesta e investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial, en cuyo dictamen, que se publicó en el «Boletín Oficial de las Cortes» de 7 de octubre de 1991, se recogían una serie de consideraciones, de las que entresacamos dos que nos parecen capitales: primero, la necesidad de elaborar un plan estratégico y, segundo, la formulación y adopción de un pacto social sobre la seguridad vial.

Para posibilitar al máximo el plan estratégico entendemos que el pacto será entre todas las administraciones y agentes sociales que se relacionan con el tema. El desarrollo de las competencias de las distintas administraciones habrá de realizarse bajo los principios de colaboración entre todas ellas, especialmente la Administración del Estado, las comunidades autónomas y las corporaciones locales. Dentro de la Administración Central, tienen competencia sobre distintos aspectos que afectan a la seguridad vial el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, el Ministerio de Industria y Energía y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. La coordinación entre los distintos departamentos ministeriales no es todo lo perfecta que sería deseable y ha de mejorarse, así como la colaboración entre las distintas administraciones —repito—, central, locales y comunidades autónomas.

Hago gracia a SS. SS., por la hora, de leer las consideraciones que a este respecto se recogen en el Plan Director de Infraestructuras, pero nos parece indispensable poner de manifiesto, siquiera sea someramente, una serie de criterios que nos parece fundamental introducir. En primer lugar, deseáramos que los criterios de diseño se plasmaran urgentemente en criterios técnicos y políticos que, por residenciarse en esta Comisión, afectan a la red viaria nacional y creemos que deberían extenderse a las otras administraciones. Estos criterios deberían de ser: aumentar la valoración de la vida humana, mejorar la señalización, mejorar la conservación de los firmes, fijar un porcentaje de la inversión para conservación, como hacen en otras administraciones (por ejemplo, la Administración francesa, a la hora de proyectar, fija un porcentaje de la inversión nueva para la futura conservación), ensanche de calzadas, eliminación de taludes, mejora de adherencia de los firmes, cruces e intersecciones, tipificación de las vías, adecuación de los trazados a las velocidades, mejora de los trazados, segregación de tráfico, reducción de velocidad en obra urbana —termino, señor Presidente—, eliminación de trave-

sías, seguridad pasiva, plan de iluminación, áreas de descanso, información al usuario, protección de zonas de obras, control de seguridad, información documental y estudio previo de impacto de seguridad y plan vigente de vías autonómicas y locales, que nos parece importante. Todos ellos son criterios relativos a prevención, medidas disuasorias, técnicas e informativas.

Por todo ello, señorías, pido el voto favorable para esta proposición no de ley. Además, entendemos que es una proposición no de ley de carácter objetivo, con poco contenido político y de interés general para toda la Nación.

El señor **SECRETARIO** (Vilafranca Bosch): A esta proposición no de ley se han presentado varias enmiendas por parte del Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Santos Jurado, don Ramón.

El señor **SANTOS JURADO**: Señor Presidente, voy a intervenir brevísimamente.

En primer lugar, si no fuera porque las circunstancias meteorológicas, desgraciadamente para todos, no lo permiten, diría que ha llovido mucho desde 1986. Creo que todos debemos reconocer que la calidad y la cantidad de las infraestructuras han mejorado notablemente desde esa fecha. No obstante, y como bien ha terminado diciendo el ponente del Partido Popular, reconocemos que es una proposición relativa a un tema de interés común, que nos preocupa a todos, cuyo conjunto tiene bastante de positivo. Por ello, hemos presentado una serie de enmiendas y, si son aceptadas, no tendremos inconveniente en apoyar el espíritu e incluso el 90 por ciento de la letra de dicha proposición. Son enmiendas que vienen a recoger una serie de precisiones que consideramos necesarias y que voy a señalar muy brevemente. Por ejemplo, reconocer que la revisión de criterios de diseño de las infraestructuras se está llevando a cabo ya por la Dirección General de Carreteras desde hace bastantes meses. De hecho, también se está elaborando una nueva instrucción de carreteras y se está terminando una nueva norma de señalización vertical. Asimismo, están terminadas las recomendaciones sobre elementos de contención. Cabe recordar que anualmente se hace un programa de seguridad vial como resultado del estudio detallado de toda la accidentalidad en la red, donde se priorizan las actuaciones de acuerdo con criterios técnicos y económicos viables, y a ello se hace referencia en la proposición. Se intenta eliminar las travesías, cruces e intersecciones y construir pasos a nivel. También se realizan actuaciones que pueden tener incidencia directa en la mejora de la seguridad, como se señala también en la proposición.

Respecto al tema medioambiental, creo que también se ha avanzado de manera importante. Desde que entró en vigor la presente legislación ambiental se realizan escrupulosamente los estudios de impacto ambiental en todas las obras de infraestructura. Como se decía anteriormente, en el Plan Director de Infraestructuras se dedica una atención especial a todos estos aspectos a los que se refiere la proposición, para los que creo que hay un elevado nivel de consenso.

Para cumplir mi compromiso de brevedad y teniendo en cuenta esa serie de precisiones, sólo me queda señalar que las enmiendas que presentamos no desvirtúan el contenido de la proposición, sino que a nuestro juicio la enriquecen y, a la vez, reconocen los esfuerzos que se vienen realizando actualmente en un asunto que, como bien se decía, interesa a todos y que debe tener una evaluación permanente. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** Por tanto, si se aceptan estas enmiendas del Grupo Socialista, no tendremos inconveniente alguno en votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición respecto a la proposición no de ley y a las enmiendas? **(Pausa.)**

Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó para fijar su posición.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, voy a intervenir brevemente y me referiré a las dos proposiciones no de ley.

Nuestro Grupo no las va a apoyar porque, aunque hubiesen entrado en el mes de junio, en aquella fecha ya estaba en marcha todo el debate del Plan Director de Infraestructuras, cuyas propuestas de resolución deberán debatirse en Pleno dentro de unos quince días, si se incluye ese punto en el orden del día. Por lo tanto, nos parece fuera de lugar el presentar estas proposiciones no de ley. Además, no las vamos a apoyar porque hemos observado que en ellas se habla de conservación y señalización de carreteras, medidas referidas al estudio y criterios de diseño, pero instando al Gobierno a que lo realice. Nosotros entendemos que quien haya redactado las dos proposiciones no de ley debería dar un repaso a la Constitución, en su concepción de la España de las autonomías, porque están redactadas y pensadas en esta clave de su España una que actualmente tiene el grupo proponente. A nosotros, que vivimos en una comunidad autónoma que tiene transferidas muchas competencias en carreteras, nos hubiese gustado que el pensamiento sobre la mejora en cuanto a estudio y diseño de infraestructuras y en cuanto a conservación y señalización de carreteras, recogido en la parte dispositiva y en la exposición escrita, el Partido Popular no lo atribuya al Estado en exclusiva, sino que mencione a otras administraciones, como lo ha hecho de palabra.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para manifestar su aceptación o no de las dos enmiendas propuestas por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Casaseca, en nombre del Grupo Parlamentario proponente.

El señor **CASASECA NAVAS**: Señor Presidente, previamente desearía, por alusiones, contestar al representante de Convergència. **(Rumores.)** Muy brevemente; 15 segundos, como se ha pedido siempre. **(Fuertes rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, después de estos siete segundos de relajo, evidentemente, vamos a terminar

esta reunión, importantísima reunión, vivo el debate e importantes las decisiones, pero, en estos momentos, yo ruego al señor ponente que manifieste la aceptación o no de las dos enmiendas propuestas por el Grupo Parlamentario Socialista. **(Continúan los rumores.)**

Por favor, yo no sé si están de acuerdo conmigo o no, y me trae ligeramente sin cuidado **(Risas.)** en tanto que cumplamos el Reglamento de la Cámara. Lo que sí quiero es evitar esas demostraciones de acuerdo o desacuerdo, que nos hacen perder tiempo. Si hay un poco de silencio, evidentemente, avanzaremos y terminaremos la reunión brillantemente.

Por tanto, ruego silencio para que el señor Casaseca pueda manifestar su valoración positiva o negativa respecto a las enmiendas.

El señor **CASASECA NAVAS**: Señor Presidente, mi grupo, que reconoce y vive en un Estado de las autonomías, y por eso he dicho en la defensa de la proposición que por residenciarse en una Comisión nacional hablaba sólo de las carreteras nacionales con el deseo de que se extendiera a las otras administraciones —he insistido varias veces— autonómicas y locales, acepta las tres enmiendas que presenta el Grupo Socialista. La segunda y la tercera pueden enriquecer el texto del documento que nosotros presentamos. Referente a la primera, nosotros proponemos: procede a la revisión general y el Grupo Socialista: mantener en constante evaluación. Yo propongo una solución mixta que sería: mantener en constante evaluación y, cuando proceda, revisar.

Entendemos que proceder a la revisión por la revisión, tal como nosotros lo habíamos redactado, no tendría mucho sentido, como tampoco lo tendría mantener en constante evaluación, porque supone una postura de valoración, pero no decidida, para intervenir. Creo que con la mezcla de ambas enmiendas se enriquecería la propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que la enmienda transaccional propuesta por el señor Casaseca en estos momentos requiere la aceptación o no, por parte del grupo proponente, de la enmienda. A estos efectos, tiene la palabra brevemente el señor Santos.

El señor **SANTOS JURADO**: Tan breve como que no hay ningún problema en aceptarla, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, queda aceptada por parte del grupo proponente enmendante la enmienda transaccional sugerida por el señor Casaseca.

Con ello hemos terminado el debate y entramos en la fase, importante también, de las votaciones de las seis proposiciones no de ley objeto de la reunión del día de hoy. Vamos a iniciar el proceso de votación de las seis proposiciones no de ley. **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)**

Observo que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista me pide la palabra, supongo que para una cuestión de orden.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Más que para una cuestión de orden es para rogar que, como se ha llegado a algunos acuerdos sobre la marcha en textos que pudieran estar confusos en la mente de alguno de los miembros de la Comisión, se proceda, antes de votar cada uno de los puntos del orden del día, a leer el contenido exacto de las propuestas que estamos votando.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, el debate ha sido muy vivo, ha habido grandes consensos a lo largo del debate de las enmiendas y de las enmiendas «in voce». Por tanto, creo que es conveniente interrumpir la sesión durante dos minutos para obtener todos los datos importantes que hay que leer a la hora de votar.

Se suspende la sesión durante dos minutos. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión para someter a votación las proposiciones no de ley, objeto del debate en el día de hoy.

Someto a votación la proposición no de ley número 1 en los términos de la enmienda transaccional presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió) a las enmiendas del Grupo Socialista.

Doy lectura a la enmienda transaccional acordada durante el debate. Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que exija de Renfe el efectivo cumplimiento con carácter de urgencia de la apertura y rehabilitación de los apeaderos de las localidades de Vilassar de Mar-Cabrera y Premiá de Mar, de acuerdo con la proposición no de ley aprobada por la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente el pasado 10 de mayo de 1995.

Efectuada la votación, dijo:

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

Sometemos a votación la proposición no de ley número 2, en los términos resultantes de la aceptación de las siguientes enmiendas. En primer lugar, la enmienda transaccional del Grupo Popular, de sustitución del punto 1, con las correcciones sugeridas por el señor Ríos. En segundo lugar, enmienda número 1, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya al punto 2. En tercer lugar, enmienda número 2, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya al punto 3, corregida según las sugerencias del Grupo Socialista, aceptadas por el señor Ríos. Antes de someter a votación la enmienda transaccional, doy lectura a la misma, para conocimiento de todos ustedes.

La enmienda transaccional dice así: Que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente defienda, de las alternativas estudiadas como válidas por el Cedex y el Instituto Tecnológico Geominero para la regeneración de la Bahía de Portman y restauración ambiental de la sierra minera en los municipios de La Unión y Cartagena, de la Comunidad Autónoma de Murcia, aquella que sea idónea, desde el punto de vista ambiental, de conformidad con la evaluación y estudios que sean necesarios, con independencia de la duración de las actividades de restauración y recabando fondos europeos para hacer frente a las

inversiones previstas. Asimismo, el Ministerio debe continuar las actuaciones pertinentes con la mayor urgencia.

El señor **ALONSO CONESA**: Señor Presidente, hay una pequeña corrección en donde dice: desde el punto de vista ambiental, de conformidad con la evaluación y estudios ambientales que se están efectuando.

El señor **PRESIDENTE**: En el texto que a mí se me ha pasado pone «que sean necesarios».

El señor **RIOS MARTINEZ**: El señor Presidente lleva razón, en el texto que yo le había pasado originariamente figuraba «que sean necesarios». A petición del Grupo Socialista, no tenemos ningún problema en hacer esa precisión que propone, que es sustituir «que sean necesarios» por «que se están efectuando».

El señor **PRESIDENTE**: Significa entonces que el texto queda de la siguiente manera. En lugar de «que sean necesarios», hay que poner «que se están efectuando».

Esta Presidencia aprovecha la oportunidad para recordar a todos los grupos parlamentarios que sería mucho más conveniente que las enmiendas, incluso las transaccionales, fueran pasadas a esta Mesa por escrito mecanográfico o bien por ordenador, porque, de lo contrario, me encuentro con distintos estilos de escritura manual en la que no me resulta a veces muy fácil —y por ello apelo a su paciencia— entender la tipografía de cada una de SS. SS. o de quien haya escrito las enmiendas.

La enmienda número 2, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, al punto 3 y corregida según las sugerencias del Grupo Socialista, aceptadas por el señor Ríos, dice así: Antes de optar por un hipotético vertido al mar, deberá darse cumplimiento a lo establecido en el Capítulo II del Real Decreto 1.471/1989, para desarrollo y ejecución de la Ley 22/88, de 28 de julio, de Costas.

Someto, pues, a votación la proposición no de ley número 2 en los términos resultantes de la aceptación de las enmiendas que acabo de leer.

Efectuada la votación, dijo:

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

Votamos la proposición no de ley número 3 en los términos de la enmienda del Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dijo:

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

Someto a votación la proposición no de ley número 4, en los términos de la enmienda transaccional del Grupo Vasco (PNV) a las enmiendas del Grupo Socialista. El texto de la citada enmienda transaccional dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a poner en marcha, en colaboración con las administraciones autonómicas y local, un plan de ayudas dirigido a la... y el resto igual. Ese es el texto consensuado en la enmienda transaccional que someto a votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

Votamos la proposición no de ley número 5 en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 14; en contra, 17; abstenciones, siete.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, procedemos a la votación de la proposición no de ley número 6, en los términos de las enmiendas del Grupo Socialista, con una enmienda transaccional a la número 1, propuesta por el señor Casaseca. El texto de esta enmienda transaccional, que es de sustitución, supone cambiar la expresión «proceder a la revisión general de...», por «mantener en constante evaluación y cuando proceda revisar...»

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 34; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada. Gracias por la colaboración. Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961