



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 58

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN IGNACIO BARRERO VALVERDE

Sesión núm. 3

celebrada el miércoles, 20 de septiembre de 2000

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

	<u>Página</u>
— Sobre mantenimiento del Centro de comunicación marítima de A Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000059.) .....	1330
— Sobre el desdoblamiento de la carretera N-232, entre Zaragoza y Burgo de Ebro. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000081.) .....	1332
— Por la que se insta al Gobierno a adoptar las medidas oportunas en los servicios postales de Galicia tendentes a alcanzar los objetivos establecidos por la directiva 97/67/CE relativa a la mejora de la calidad del Servicio Postal Universal. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000200.) .....	1334

— Sobre paralización del estudio informativo «cierre norte de la V-30 (barranco del Carraixet)», provincia de Valencia. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000123.) .....	1338
— Por la que se insta al Gobierno a impulsar la ampliación de los horarios nocturnos de Renfe en el área de cercanías de Barcelona, en coordinación con la autoridad del transporte metropolitano (ATM). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 161/000135.) .....	1341
— Sobre ampliación de los horarios de los trenes de cercanías de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000184.) .....	1342
— Sobre medidas para corregir los problemas ocasionados tras la implantación del sistema mundial de socorro y seguridad marítima (SMSSM). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000012.) .....	1345
— Sobre elaboración de un plan de modernización de la red ferroviaria de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000033.) .....	1350
— Sobre el grado de cumplimiento de la normativa de seguridad marítima en los barcos que prestan su servicio entre puertos de las Illes Balears. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000111.) .....	1356
— Sobre liberalización del suministro de carburante en los aeropuertos españoles. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000098.) .....	1359
— Sobre el futuro de la Sociedad estatal para las enseñanzas aeronáuticas (Senasa), con especial referencia a la escuela de formación de pilotos de Salamanca. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000083.) .....	1361

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

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **SOBRE MANTENIMIENTO DEL CENTRO DE COMUNICACIÓN MARÍTIMO DE A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000059.)**

El señor **PRESIDENTE:** Se abre la sesión. Ya todos conocen el orden del día, que es el debate y votación de una serie de proposiciones no de ley. El orden será el que figura en el escrito que tendrán delante, solamente con dos modificaciones. La primera de ellas es que la proposición que figura en el escrito en noveno lugar pasará al segundo, y a partir de ahí correlativamente por su orden. Y la segunda modificación es que la proposición que figura en el orden del día con el número 10, y que se refiere al Plan especial de ordenación de la zona de servicio dependiente de la autoridad portuaria de Castellón, decae porque ha fallecido el padre de la per-

sona que iba a intervenir. Naturalmente, ante esa eventualidad, hoy no se debatirá esa proposición no de ley.

Así que comenzamos el orden del día por el debate de la proposición no de ley sobre mantenimiento del Centro de Comunicación Marítimo de A Coruña. Es del Grupo Parlamentario Socialista, cuya portavoz tiene la palabra.

La señora **MARÓN BELTRÁN:** El Centro de Comunicación Marítimo de Coruña, conocido como Radio Costera, tiene múltiples y plurales funciones, entre ellas, recibir las señales de socorro que emiten todo tipo de embarcaciones, además de facilitar ayuda a la navegación y servicios comerciales, como conferencias entre tripulantes y sus familiares. Gracias a esa valiosa labor de Radio Costera se han evitado gran cantidad de accidentes y colaboró activamente en salvar muchas vidas en unas costas tan hermosas como las gallegas pero también tan golpeadas por naufragios y desgraciados accidentes marítimos, que con frecuencia sufre la gente del mar. El desmantelamiento del centro ha creado mucha inquietud en toda la zona. En el momento de presentar esta iniciativa trabajaban en Radio Costera 27 operadores. Tres meses han transcu-

rrido nada más desde ese momento al día de la fecha y quedan solamente 20 personas trabajando, ya que con prejubilaciones y desvinculaciones a finales de año todavía se reducirá mucho más. Por tanto, si no se cubren las plazas, que parece son amortizables, y no se incorporan nuevas tecnologías, realmente el centro tiende a desaparecer.

Señorías, hay una cuestión clara, y es que el Centro de Comunicación Marítimo se quedó sin las frecuencias altas, que son las que más se utilizan. Hay que habilitar nuevamente más frecuencias en la banda de 3 megaciclos, concretamente los técnicos citan la 3283 y la 3280, que han sido anuladas. Y pediré algo que es evidente: Radio Costera tiene que estar en la costa y no en Madrid, donde está el centro físico y político y es una gran capital, pero que yo sepa no tiene ni mar ni barcos; realmente la comunicación marítima debe estar en la costa. La política que se está llevando al cerrar los centros periféricos supone reducción de frecuencias y personal operativo y potenciar servicios centrales, que saben además que no garantizan la seguridad ni la comunicación, dejando incluso incomunicada en muchas ocasiones a la flota de Gran Sol.

Con esta proposición no de ley el Grupo Socialista pretende que el Gobierno mantenga un servicio tan esencial como es el Centro de Comunicación Marítimo-Terrestre de La Coruña, un servicio esencial para garantizar la seguridad de la gente que faena en los distintos caladeros y que con frecuencia sufre la dureza de los fuertes envites del mar.

Pedimos, por tanto, en nuestra proposición no de ley, que se mantenga el Centro de Comunicación Marítimo de La Coruña, potenciándolo con recursos humanos, con recursos tecnológicos que permitan dar tranquilidad a la gente del mar y a la sociedad, ya que ha creado muchísima inquietud y una gran sensibilidad social. Por tanto, es algo muy sencillo apoyar esta iniciativa, puesto que es un centro que ya existe y solamente había que potenciarlo y seguir manteniéndolo.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen la palabra para intervenir, si lo creyeran oportuno, los portavoces de los distintos grupos, de mayor a menor. Reglamentariamente no es así, pero parece ser que hay un acuerdo para que sea en el sentido contrario; ha habido un acuerdo previo a esta reunión y a esta legislatura, así es que intervendrán de menor a mayor.

Tiene la palabra el portavoz del Bloque Nacionalista Galego.

El señor **AYMERICH CANO**: Para anunciar nuestro voto a favor de la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, pero también para enmarcar el problema de Radio Costera de A Coruña en una problemática más general, que es la caducidad el 26 de abril de 2002, es decir, dentro de escasamente año y medio, de la concesión a Telefónica, S.A. de los servicios de

comunicaciones previstos en el artículo 40 de la Ley General de Telecomunicaciones. Lo que está haciendo en este momento Telefónica —si mis informaciones no fallan es la concesionaria del servicio— es, precisamente, como acaba de exponer Carmen Marón, aprovechar los alrededor de 500 millones que la Dirección General de la Marina Mercante le paga anualmente para prejubilarse e ir liquidando poco a poco el servicio.

El problema se debe solucionar a través de un plan que prepare la caducidad de esta concesión y que prepare la situación posterior. Un plan en el que se contemple la dotación a las torres de control de personal especialista en logística y de personal especialista en comunicaciones, que es precisamente lo que falta actualmente y lo que cada vez falta más. En el caso concreto de A Coruña existen tres transmisores y nunca hay más de tres o cuatro personas simultáneamente atendiéndolos; algunos de ellos (personal encargado de logística, capitanes y pilotos de la Marina Mercante) carecen de los conocimientos suficientes para mantener estas comunicaciones. Y, por eso, ante las propias torres de control en los últimos años estamos asistiendo a accidentes que de otra forma serían inexplicables: en agosto de 1998 el buque Diana María, enfrente de la torre de control de A Coruña; en diciembre de 1998, el buque Friave en la ría de Corcubión; el anterior delegado del Gobierno en Galicia, el señor Diz Guedes se declaró sorprendido por este accidente, que sucedió —dijo él— cuando precisamente se acababa de dotar a esa zona de unos medios de control y de prevención modernos; e incluso en agosto del año 2000, en otras partes del Estado, en el estrecho de Gibraltar, en Palma estamos asistiendo a otro tipo de accidentes causados precisamente por este desmantelamiento progresivo que se está acometiendo de estas torres de control y de estos centros de Radio Costera.

En conclusión, y al margen de los problemas laborales que los empleados puedan tener con Telefónica, el asunto de fondo es la regulación adecuada de los servicios de comunicación ligados a la seguridad marítima. Parece que la logística y las comunicaciones deben estar separadas operacionalmente: la primera en manos de capitanes y pilotos de la Marina Mercante y las segundas en manos de operadores radioelectrónicos o personas en posesión de una titulación equivalente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, el portavoz del Grupo Popular.

El señor **PÉREZ CORGOS**: La verdad es que ante proposiciones no de ley como la que hoy estamos debatiendo, uno tiene la sensación de que se le pide que haga de nuevo lo que ya ha hecho. Era aquello de la película *Casablanca*, cuando Rick, el protagonista, pedía al pianista que la tocara otra vez. Porque lo cierto es que los pedimientos de la proposición no de ley que hoy debatimos están ya perfectamente cumplidos. Otra cosa es que a través de la exposición de motivos (y yo

sé que lo que vamos a votar no va a ser la exposición de motivos) se hagan otra serie de consideraciones. Efectivamente, este servicio de radio y comunicaciones, la Radio Costera, estaba encomendado a la compañía Telefónica. Y hemos visto aquí una defensa de esta compañía, una defensa sorprendente. Sorprendente además porque es desconocer el contenido de la Ley General de Telecomunicaciones que aprobamos el año 1998 y desconocer el contenido del derecho transitorio que acompaña a esa ley. Como consecuencia de ese derecho transitorio, todos sabemos que este servicio sigue encomendado al antiguo operador, a la compañía Telefónica, durante un periodo de cuatro años, como se ha dicho aquí, hasta abril del año 2002; pero la competencia es de la Dirección General de la Marina Mercante. ¿Y qué se ha hecho a lo largo de estos años? A lo largo de estos años se han suscrito los convenios internacionales y las modificaciones de esos convenios internacionales, en concreto del denominado Convenio Solas y su modificación, que ha dado lugar a lo que se denomina el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítimos. Se han incorporado, como era un compromiso del Estado español, los correspondientes subsistemas. Y así, en el año 1992, y es un simple ejemplo, se dotó a los buques de más de trescientas toneladas de la baliza satelitaria de 406 megaherzios. El paso más importante en este proceso ha sido el que se ha dado en el año 1998, recordemos que ya gobernaba el Partido Popular y, por lo tanto las cosas se empezaron a tomar en serio. Como consecuencia de ello la Dirección General de la Marina Mercante contrató el equipamiento necesario para dotar a las estaciones costeras españolas de facilidades de escucha y transmisión y del Canal 70 de VHF y la frecuencia 2.187,5 kiloherzios de onda media. Así, desde febrero de 1999 se dispone ya de cobertura de comunicaciones en las zonas A-1 y A-2, correspondientes a lo que establece el Convenio Solas. Por lo tanto, nos reiteramos en los medios de comunicación que puede poner Telefónica. He de recordar (yo no voy a negar los méritos de la radio; Marconi para mí es un personaje absolutamente respetable y que tiene un gran mérito) que ampararnos en la arqueología de la radiodifusión no nos lleva a nada.

Para concluir, señorías, vamos a votar en contra. Y he de decirle a la señora Marón, como antes recordaba la película *Casablanca*, que no siempre nos quedará París, pero que para la arqueología siempre nos quedará al menos el Castro de Elviña.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por finalizado el debate de esta primera proposición no de ley.

— **SOBRE EL DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-232, ENTRE ZARAGOZA Y BURGO DE EBRO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000081.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la segunda proposición no de ley, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista, que se refiere al desdoblamiento de la carretera N-232, entre Zaragoza y Burgo de Ebro. Tiene una enmienda del propio Grupo Socialista que será defendida conjuntamente en esta intervención del grupo.

El señor Arola tiene la palabra.

El señor **AROLA BLANQUET**: Lo que intenta esta proposición no de ley es desatascar una carretera que por distintos motivos, que intentaré citar con brevedad, parece que se encuentra perdida, podríamos decir, desde un punto de vista administrativo y temporal. Y no tendría mayor importancia, si se quiere, si no fuera porque se trata de uno de los puntos negros más importantes y reconocidos, no sólo en el sistema carretero aragonés, sino también en el español. Digo que está atascada porque esta es una carretera —seré breve— cuyo estudio se empieza en el año 1988, en 1991 se ve afectada por tres declaraciones de impacto ambiental realizadas por la Diputación General de Aragón y en 1996 se aprueba su realización con un presupuesto de 3.200 millones. La Diputación General de Aragón en el año siguiente, en 1997, vuelve a advertir a Fomento de que existe una declaración de impacto ambiental. En febrero de 1999, como resultado de lo anterior, hay una denuncia de una asociación ecológica; en octubre de 1999 se obliga a redactar un nuevo proyecto, y se termina. En noviembre de 1999 la Dirección General de Carreteras dice que está dispuesta o que ya está capacitada y tiene un presupuesto de ejecución de 3.940 millones. Finalmente al día de hoy, si ustedes leyeran la fecha en la que fue presentada, verían que esta obra no ha sido licitada, a pesar de las reiteradas promesas, de cuya voluntad en el fondo no dudamos. Por eso, hoy venimos a recordar que no está construida esta carretera, ni se han empezado las obras.

Tiene una larga historia parlamentaria. En 1998 un diputado, Bernardo Bayona, socialista, pregunta por ella. El Gobierno contesta el 10 de diciembre de 1997 que tiene capacidad para realizar dicha obra y de incluirla. Haciendo un salto, en el año 1999 la Delegación del Gobierno vuelve a decir que tiene capacidad para licitar la obra. En el año 2000 el director general de Carreteras dice que se licitará entre los meses de abril y junio. Y hoy en día, ayer concretamente, continuaban las reivindicaciones de los alcaldes, de los comités de empresas de la zona, porque hasta la fecha no ha aparecido la licitación de la obra en el Boletín Oficial español. Y, por lo tanto, nos encontramos con que una de las carreteras que tiene más densidad de tráfico, que es un punto negro contrastado y reconocido en toda la red de carreteras del Estado, tiene en estos momentos situación de parada administrativa. Se trata, por lo tanto, de solucionar este problema y de instar al

Gobierno a que en el más breve plazo posible realice la licitación y subsiguientemente inicie las obras.

Pasando a la enmienda que tenemos presentada, y con una cierta rapidez, yo diría que esa enmienda, si el Reglamento lo permite, más que de adición, sustituiría al segundo punto de la enmienda tal como está presentada. Lo que pide es el inicio de los estudios para la realización, conversión de esta vía, la 232, en una autovía entre la ciudad de Zaragoza y la ciudad de Alcañiz. Es una obra que fue objeto de distintas promesas y de distintas reivindicaciones. Ha sido prometida por el señor Lanzuela en la campaña electoral. La mesa de la minería ha propuesto aplicar fondos de dicho plan a dicha autovía. Ha sido reclamada por los agentes sociales y económicos, tanto de los empresarios como de los sindicatos. Y es una obra que, con un vistazo al mapa, bastaría para significar la importancia que el estudio y subsiguiente realización de esta obra podría tener para la articulación de nuestra comunidad autónoma, aunque la trasciende, puesto que proporcionaría a Aragón una cierta y rápida salida al mar por la zona más cercana a nuestra propia comunidad autónoma.

En resumen, de lo que se trata es de instar a que se realice en el más breve plazo posible la licitación e inicio de las obras de la N-232 y el estudio de la reconversión de esta carretera, 232, desde Zaragoza hasta Alcañiz, como autovía.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen la palabra los grupos que quieran intervenir.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Popular.

El señor **MORENO BUSTOS**: Como muy bien decía el señor Arola, el proyecto de desdoblamiento del tramo Zaragoza- Burgo de Ebro, que es motivo de esta proposición, fue ya aprobado por la Dirección General de Carreteras el 16 de noviembre del año 1999, tras la resolución de distintas problemáticas medioambientales que provocaron un primer retraso en la ejecución de esta obra. Una vez resueltos estos problemas, el Gobierno ya reflejó en sus Presupuestos Generales del Estado una partida inicial de 500 millones de pesetas para esta obra del total del presupuesto de ejecución, que asciende a 3.940,5 millones de pesetas, con otras dos anualidades, una para el año 2001 de 1.500 millones y otra para el 2002 de 1.940 millones de pesetas, disponiendo ya entonces de orden de contratación a fecha 22 de marzo de este mismo año.

Cronológicamente en el tiempo, el Consejo de Ministros el pasado 26 de mayo autorizó ya la contratación de estas obras, lo que demuestra una vez más la voluntad política del Gobierno hacia esta obra que, lamentablemente, se ha visto retrasada en su licitación. ¿Cuál ha sido la causa? Pues no ha sido otra que un problema meramente administrativo, motivado por el hecho de que el pasado mes de junio, concretamente el día 21, entró en vigor el nuevo marco legal que regula

las contrataciones del Estado. Es preciso por tanto adaptar los pliegos de contratación a la nueva norma, lo que ha obligado a su vez a solventar diferentes problemas jurídico-administrativos, que han provocado una demora de la publicación del concurso en el Boletín Oficial del Estado. No obstante, el anuncio de licitación puede ser, estamos seguros de que va a ser inmediato y dentro de la previsiones de los Presupuestos Generales del Estado. Este hecho, esta situación la conoce perfectamente la coordinadora de afectados, es decir, alcaldes y comités de empresa de las empresas que están en la zona, porque tanto el Ministerio de Fomento como la Delegación del Gobierno en Aragón así se lo han hecho saber en repetidas ocasiones, y muy recientemente el pasado viernes. Por tanto, queda demostrada la buena voluntad del Gobierno, ante una situación que nos preocupa a todos, y repito a todos. Un hecho puntual y de carácter administrativo ha provocado este retraso que, vuelvo a reiterar, se solucionará en breve. Demos por tanto un margen de confianza y no hagamos de la oportunidad política de este hecho una montaña innecesaria, porque ya sabemos que esa situación puede degenerar en algún tipo de altercado público, como cortes de carretera, (como el que ocurrió en el día de ayer), que no benefician en nada a la solución a esta situación.

Por todo ello, señor presidente, en nombre de mi grupo desearía presentar una enmienda transaccional a esta proposición no de ley, no entrando en el fondo de la cuestión, el cual apoyamos, sino en los términos, en la forma que se refleja en ella, ya que en el primer punto consideramos que la licitación de las obras de esta actuación ya ha iniciado su tramitación, y en cuanto al segundo punto, la duplicación entre Burgo de Ebro y el desvío a Pina de Ebro (ya hemos visto que el propio Grupo Socialista ha presentado una nueva enmienda a su proposición) se encuadra en un estudio mucho más amplio dentro del itinerario, como decía el señor Arola, entre Alcañiz y la ciudad de Zaragoza, cuya planificación se abordará en el futuro. Por tanto, la enmienda que presentamos quedaría de la siguiente forma: El punto 1: Licitación en el más breve plazo posible el proyecto de desdoblamiento de la N-232 entre Zaragoza y Burgo de Ebro. Y el 2º punto, que pasaría a ser la enmienda del Grupo Socialista en los términos que hace en su propuesta, quitando la frase de forma inmediata. No obstante, si quiere el señor presidente, se lo trasladaremos a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Moreno Bustos trasladará el escrito a la Mesa. Y en este caso tiene la palabra el portavoz del grupo proponente, el señor Arola, sólo a efectos de decir si acepta o no acepta la enmienda.

El señor **AROLA BLANQUET**: Sí, aceptamos la enmienda y esperamos que con la misma rapidez que nos hemos puesto de acuerdo se liciten las obras.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ADOPTAR LAS MEDIDAS OPORTUNAS EN LOS SERVICIOS POSTALES DE GALICIA TENDENTES A ALCANZAR LOS OBJETIVOS ESTABLECIDOS POR LA DIRECTIVA 97/67/CE RELATIVA A LA MEJORA DE LA CALIDAD DEL SERVICIO POSTAL UNIVERSAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000200.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, que es del Grupo Parlamentario Popular y que trata de instar al Gobierno a adoptar las medidas oportunas en los servicios postales de Galicia tendentes a alcanzar los objetivos establecidos por la directiva 97/67 de la Comunidad Europea, relativa a la mejora de la calidad del Servicio Postal Universal. Señora Sainz, tiene la palabra.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Señorías, efectivamente tomo la palabra en nombre de mi grupo para defender la proposición no de ley que el señor presidente acaba de enunciar.

Sinceramente no es necesario recordar que los servicios de comunicaciones en general y en particular los servicios postales integran un servicio público de interés primordial y general. Constituyen un elemento básico, por tanto, para el desarrollo económico y, cómo no, también para la vertebración y cohesión social. Pues bien, así las cosas, para el normal desarrollo de la vida social y económica es imprescindible asegurar el derecho de todos los ciudadanos a acceder a unas comunicaciones postales asequibles y eficaces, y modernas por supuesto; todo ello con independencia de que aquéllos sean habitantes de zonas rurales o de urbanas. La calidad de estos servicios además, si me permiten, cobra especial y particular valor en el caso del medio rural, por existir menores alternativas y más dificultades también para la comunicación y el comercio, como SS.SS. claramente pueden comprender. Pues bien, esta consideración que nosotros hacemos aquí en el fondo es la base de la proposición, el contenido de nuestra proposición no de ley.

A tales efectos, me parece también oportuno recordar que tanto la directiva comunitaria 97/67 como la correspondiente Ley del Servicio Postal Universal, y a su vez el reglamento que la desarrolla, contemplan unos principios básicos y unos objetivos de calidad que nos parecen de gran interés. Sin embargo, el cumplimiento de dichos principios y de sus objetivos de calidad puede a veces verse condicionado o, en su caso, dificultado en el caso de la Comunidad Autónoma de Galicia por sus particulares rasgos geográficos, demográficos, especialmente, señorías, por esa gran dispersión poblacional que todos ustedes conocen. La dificultad que acabo de apuntar, como SS.SS. saben,

resulta notoria e incluso, cómo no, gravosa desde el punto de vista financiero y administrativo también en el caso de otros servicios que igualmente son esenciales en toda comunidad, como es el transporte escolar (la mitad del transporte escolar de toda España está en Galicia), el saneamiento (que se encarece más por esas circunstancias), la electrificación, la telefonía, etcétera. Pues bien, sabemos que durante la anterior legislatura la entidad pública empresarial Correos y Telégrafos hizo un gran esfuerzo para modernizar la red, para mejorar los servicios postales en el ámbito rural de Galicia, mediante una adaptación permanente de los medios disponibles a las necesidades de los ciudadanos y dotando también a los servicios existentes de los medios que consideraba más adecuados. Así, sabemos que ese esfuerzo ha permitido superar una situación anacrónica, en la que predominaban servicios rurales atendidos a pie (esa era una realidad no hace muchos años en nuestra tierra, a caballo o en barca), con jornadas también muy reducidas, la mayoría de tres o de cinco horas. Pues bien, sabemos que de forma paulatina se ha ido acometiendo la motorización de muchos servicios, propiciando los enlaces, prácticamente todos en automóvil o motocicleta, dando lugar a un incremento diario de los kilómetros motorizados (de 59.000 a 66.000 diarios de incremento en el último cuatrienio). Se ha procedido también a profesionalizar gran parte de los servicios rurales. Así, las numerosísimas jornadas reducidas que había pasaron a ser jornadas completas en un porcentaje de crecimiento de un 22,4 por ciento, y naturalmente llevaban también un incremento en las horas de servicio. Se ha operado una mejora también en la red de oficinas al haberse realizado importantes inversiones. Determinados núcleos que recibían atención postal por enlaces rurales pasaron a recibirla a través de oficinas urbanas para mejorar la calidad de la prestación. Se han incrementado los mecanismos de revisión para evitar desajustes en el reparto que provocan las zonas de crecimiento elevado y de ocupación también de nueva vivienda. Y al tiempo se ha racionalizado el servicio en función de criterios diversos, como el poblamiento o despoblamiento de distintas zonas, volumen de servicios, etcétera. Así pues, el servicio postal en Galicia, particularmente en las zonas rurales, ha mejorado notablemente en estos últimos años.

A pesar de todo ello, de que la calidad del correo ha experimentado este evidente avance que acabo de mencionar, fruto de un esfuerzo añadido para mejorarlo, lo cierto es que debido a las particularidades geográficas o demográficas a las que antes genéricamente he aludido, hemos de recordar también la existencia en Galicia de cerca de treinta mil entidades de población, que representan en torno al 50 por ciento del total nacional. Dadas esas circunstancias, existen algunos casos con dificultades o problemas en el reparto y en este servicio. Señorías, esas particularidades de la comunidad autónoma gallega a la luz de la propia Ley del Reglamento, que

exige la universalidad del servicio y que obliga al operador a adaptarse a las exigencias sociales, hace precisamente que nuestro grupo, consciente de todo ello y de la competencia también exclusiva del Estado en esta materia, apoyándonos en el principio de solidaridad, que implica la prestación de unos servicios públicos básicos homogéneos en todo el territorio español, solicite a través de esta proposición no de ley que el Gobierno incida en el desarrollo de las medidas adoptadas durante el último cuatrienio con el fin de mejorar la accesibilidad a la red postal pública que afecta a Galicia.

Para conseguir este objetivo sabemos que es necesario que se haga un esfuerzo especial en las inversiones en la comunidad autónoma en infraestructuras, tanto de nuevos locales como de reforma de los antiguos o ampliación o reformas importantes en las grandes ciudades, como Santiago, y las principales ciudades de Galicia, además de automatización de oficinas, transportes, compras de bienes y servicios; ahí yo insistiría también en los equipos informáticos, así como en el ámbito de la plena profesionalización de este servicio. Pues bien, todo ello mejoraría la calidad del servicio postal que hoy demandamos para Galicia. Señor presidente, señorías, el esfuerzo especial de los servicios postales de Galicia es justo, responde al principio de solidaridad al que hemos aludido y se enmarca en los objetivos establecidos por la directiva de 1997 y que han sido recogidos en la Ley de 1998 que contempla esos principios básicos y esos objetivos de calidad, que hoy no se dan plenamente en el servicio de comunicaciones en Galicia y que, reitero, solidariamente —insisto en esta palabra—, hoy solicitamos para Galicia.

Y señor presidente, si me permite, manifestaré la posición del grupo, ya adelantándola, con relación a la enmienda que ha presentado el Grupo Socialista. Por supuesto podríamos aceptar el primer punto, porque es exactamente igual a la proposición no de ley; es el punto primero de la enmienda socialista, es el punto único de nuestra proposición, y por lo tanto queda subsumido en el contenido de nuestra proposición no de ley. El resto no podemos aceptarlo porque, como en mi intervención he manifestado, la proposición no de ley se refiere a Galicia, y es así por los criterios de solidaridad a los que me he referido y en los que he insistido en mi intervención. Ello no quiere decir, señor presidente, señorías, que nuestro grupo rechace las cuestiones de fondo que se incorporan en esta proposición no de ley que se menciona en ese texto del Grupo Socialista. Nuestro grupo está dispuesto a hablar de ello, pero sin duda en otro marco. Las cuestiones que se plantean requieren en primer lugar de un estudio, de una evaluación, a lo que siempre nuestro grupo estará abierto, pero hoy no es el marco, señorías. Hoy la proposición no de ley es muy concreta, tiene un objetivo claro y primordial: conseguir la mejora de la calidad del servicio postal de Galicia, y animo al Grupo Socialista a que vote también a favor de la proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen la palabra los grupos que quieran intervenir, y yo tenía antes razón, de mayor a menor, excepto el Popular, que en todo caso hablará en último lugar.

Señor Torres Sahuquillo, tiene la palabra.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Efectivamente, como grupo enmendante, nos corresponde intervenir a continuación del grupo proponente.

La señora Sainz ha hecho afirmaciones en nombre del Grupo Popular que están contradichas por los datos objetivos. La señora Sainz ha dicho que en los últimos cuatro años se han hecho grandes esfuerzos en Galicia, en mejorar el correo rural en Galicia, y que éste ha mejorado considerablemente. Y yo le daré —espero— unos datos que demostrarán que esto no solamente no es así en Galicia, sino que no es así en ninguna parte de España. En los últimos cuatro años el correo ha visto deteriorada su calidad de manera considerable en toda España y, qué duda cabe, especialmente en Galicia, porque esta comunidad autónoma, como bien dice en su exposición de motivos el Grupo Popular, representa la mitad de los núcleos de población de todo el país, que son 60.700, y en ella hay 30.000. Por tanto, es lógico que en Galicia la situación sea todavía más preocupante. Es evidente que el Grupo Parlamentario Popular al presentar esta proposición no de ley está reconociendo que efectivamente la situación es bastante caótica y que hay que hacer algo para corregirla y para mejorarla. Y como está apoyando al Gobierno, supongo que tiene los clásicos problemas que suele haber cuando un grupo apoya al Gobierno, y es que no puede poner en el papel todo lo que le apetece poner, sino lo que el Gobierno le permite poner o lo que se pacta que el Gobierno acepta poner. El Grupo Popular ha presentado una proposición no de ley que es tanto como no decir nada: que haga un especial esfuerzo el Gobierno en Galicia. Si le preguntamos al Gobierno si lo está haciendo, nos dirá que sí, seguro; si le preguntamos a los carteros, nos dirán que no; si les preguntamos a los ciudadanos, nos dirán que no. ¿Quién tiene razón? ¿Eso cómo se mide?

¿Qué hemos pretendido el Grupo Parlamentario Socialista? Estando de acuerdo en el fondo de la cuestión, estando de acuerdo en que se haga ese esfuerzo especial en Galicia, pero no sólo en Galicia, sino en toda España, porque toda España necesita ese esfuerzo especial, lo que queremos es que eso se convierta en compromisos concretos que hagan posible que pueda medirse si efectivamente el esfuerzo es especial o no, si el esfuerzo se está haciendo o no, porque, si no, no sirve de nada aprobar una cosa tan genérica como esta. Eso es lo que representa la enmienda que hemos presentado y, desgraciadamente, vemos que el Grupo Popular dice que no puede aprobarla, aunque está dispuesto a discutir en otro momento sobre estos asuntos. Me imagino que cada vez que planteemos algo así dirá que en otro momento habrá que discutirlo, pero que en

ése no. Yo creo que son cosas que están tan discutidas... Fíjense, lo que hemos puesto en la enmienda son cosas que han sido aprobadas en la Ley postal. Es verdad que algún aspecto fue modificado en el Senado, y que se remite al reglamento que el Gobierno tenía que aprobar. Son cosas que están en la directiva comunitaria. Por tanto, no se trata de abrir un debate sobre algo que hemos planteado nuevo, es que está todo. Simplemente lo que hace falta es tener voluntad de abordar en serio (no querer simplemente hacerse una foto para quedar bien) un problema grave que existe con el correo, sobre todo en las zonas rurales, o no abordarlo. Parece que el Grupo Popular, no quiere abordarlo, lo que quiere es hacerse una foto. Pues muy bien, que se haga la foto, pero para ella que no cuente con nosotros, porque o la foto es completa o no sirve.

Miren, en España hay 59.500 núcleos de población —termino rápidamente, señor presidente— menores de cinco mil habitantes, el 98 por ciento; en ellos viven 9,5 millones de españoles, el 23 por ciento de la población. La red rural está formada por 2.190 oficinas auxiliares de atención al público, que son oficinas con un horario reducido de atención, y 6.370 servicios rurales de distribución. Señora Sainz, en los últimos cuatro años se ha reducido la extensión de la red, se ha reducido, no se ha ampliado, no. Ese esfuerzo especial del que usted hablaba ha significado reducir —es verdad que lo ha hecho Correos— gastos a costa de la calidad, sobre todo a costa de las zonas rurales, a costa de los españoles que viven en las zonas rurales y que tienen el mismo derecho que los que viven en las grandes ciudades o en la costa a recibir el correo con las mismas condiciones de calidad. Se ha hecho una reestructuración permanente que ha supuesto la reducción en estos últimos cuatro años de un 17 por ciento (de 2.620 a 2.190) de oficinas auxiliares de atención al público, y un 3 por ciento (de 6.550 a 6.370) de enlaces rurales de distribución; es decir, que en las primeras hay 430 menos y en los segundos 180 menos. La plantilla dedicada a la red rural también se ha visto reducida, señora Sainz: un 8 por ciento (de 11.860 han pasado a 10.970) de los empleados, que son 890 menos. Por tanto, más de mil secciones en el conjunto del país, el 6 por ciento del total, no realizan reparto diariamente, no lo realizan, más de mil secciones. ¿Esto qué significa? Los permisos reglamentarios de los titulares, tanto si son por enfermedad como si son por vacaciones, no se cubren con personal contratado y entonces se acumula el trabajo de los carteros que quedan trabajando todavía en periodo de vacaciones o cuando el resto de los compañeros está de baja y entonces no pueden llegar, no son capaces de llegar, no tienen tiempo material para hacerlo. Son muchas las cartas que están retenidas hasta cuatro días sin repartir. Los nuevos polígonos industriales y las nuevas urbanizaciones que se van haciendo también son para el cartero rural que ya existe; no se pone un cartero nuevo o no se ponen servicios nuevos, se le

acumulan, con lo cual al final es imposible que pueda repartirlos diariamente, porque tendría que hacer el doble de jornada laboral. Todo esto, señora Sainz, es lo que está ocurriendo realmente. Ese no es un problema —y termino, señor presidente— sólo de las zonas rurales en Galicia. Noticia de prensa del día 8 de agosto: Más de cuarenta mil cartas sin repartir colapsan la central de Correos en Vigo (en Vigo, señora Sainz, la población más importante de Galicia). El servicio cuenta —dice— con un 20 por ciento de carteros menos que en la temporada normal. El distrito centro, la zona de Povisa, Coia, Bouzas y Balaidos son las zonas más afectadas en Galicia. Los empresarios exigen un plan de choque contra el colapso en Correos. Este es un problema, señor Sainz, general de toda España, por eso nosotros, reconociendo la especificidad de Galicia y por tanto, como bien ha dicho usted, reproduciendo literalmente la proposición no de ley de ustedes como punto primero, porque reconocemos la especificidad de Galicia y entendemos que efectivamente en Galicia también hay que hacer ese esfuerzo especial, lo que queremos es que se haga en todos.

Y termino, señor presidente, explicando rápidamente en qué consiste nuestra enmienda. Pues mire, lo que pretendemos es que además de ese esfuerzo especial que se dice, teórico y tan vago, en Galicia, se concrete, tanto en Galicia (tanto en Galicia, señora Sainz) como en el resto de España —por tanto también en Galicia, quiero repetirlo—, se concrete cubriendo con agilidad todas las bajas laborales que se produzcan, sea cual sea la causa, con personal contratado, para que no se disminuya el personal y, por tanto, se pueda prestar el servicio en condiciones de calidad. Que se amplíen los efectivos de la red rural, que hay 59.500 núcleos de población de menos de cinco mil habitantes, como decíamos; que se amplíen a todas las urbanizaciones y a todas las zonas rurales antes del 31 de diciembre de 2000; que la distribución antes de esa fecha se haga en cinco días a la semana, todos los días laborables de esa semana, que es lo que dice la directiva comunitaria y es lo que no se está produciendo aquí, porque el Grupo Popular en el Senado corrigió mediante una enmienda la Ley postal para pasar a reglamento esa decisión. Esa decisión, que salió del Congreso, que era una decisión de ley, en el Senado se modificó y es el Gobierno mediante reglamento quien lo decide; lo que está decidiendo es que donde sea posible se haga y donde no sea posible no. Y no se está haciendo y no se están repartiendo las cartas diariamente, como es la obligación.

Lo que queremos es que se potencien los accesos de los ciudadanos de las zonas rurales a los servicios postales y, por tanto, que se disponga de oficinas de atención a los ciudadanos en las poblaciones de más de mil habitantes antes del 31 de diciembre de 2001, el año que viene; que se prepare a los carteros rurales para que puedan ofrecer a los ciudadanos el acceso a todos los servicios postales de los municipios de menos de mil habi-

tantes; que se amplíe la red de buzones, que se coloque un buzón de recogida en todos los municipios de más de cien habitantes (muy afectada Galicia, señora Sainz, por este asunto) antes del 1 de enero del 2001, es decir, dejamos tiempo para que se pueda hacer. Nosotros proponemos que se hagan cosas concretas, porque los cantos al sol ya no nos sirven; deseamos que se hagan cosas concretas, que haya compromisos. Queremos —y termino, ahora sí— que cada tres meses se realice un estudio de calidad, medido en términos de plazos de distribución, que es como se ven los estudios de calidad en Correos, y se informe a esta Comisión, a la Comisión de Infraestructuras del Congreso, para vez la evolución que se va produciendo en toda España y los grupos parlamentarios podamos ver qué medidas conviene aportar para ayudar al Gobierno a que dé un buen servicio de correos. Que se informe semestralmente a dicha comisión del grado de cumplimiento de las medidas incluidas en esta proposición no de ley, en caso de que se apruebe. Y finalmente, como el Gobierno tiene la obligación de hacer un informe a la Comisión Europea explicándole dónde y por qué no se reparte diariamente la correspondencia —tiene la obligación de hacerlo—, pedimos que una copia de ese informe pase también a esta Comisión de Infraestructuras para conocimiento de los distintos grupos parlamentarios, porque lo que pretendemos, señora Sainz —con independencia de que las lógicas críticas de la oposición tengan que ser a los malos servicios que están dando en Correos—, es ayudar, no es complicar la vida al Gobierno. Nosotros queremos aportar ideas, propuestas y soluciones para que el correo vuelva a ser lo que fue, y que ustedes en cuatro años han deteriorado considerablemente.

Lamento que no puedan aceptar nuestra enmienda y, naturalmente, como lo que ustedes plantean, señora Sainz, es un canto al sol, nosotros tampoco podremos aceptar su proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Brevemente, simplemente deseo hacer constar que nuestro grupo, cómo no, va a votar favorablemente la proposición no de ley del Grupo Popular. El grupo del Gobierno en la exposición que ha hecho nos pide solidaridad, y por lo tanto nosotros vamos a ser solidarios en este tema, aun cuando nos congratulamos, no sin cierta extrañeza, de que el grupo del Gobierno en este momento, para hacer cumplir lo que ya debería estar hecho, por lo que dice la directiva o por lo que dice la propia Ley postal, crea oportuno que todos los grupos de la Cámara, a través de esta proposición, instemos al Gobierno, a cumplir aquello que debía haber hecho. Lógicamente, como la base de todo es pedir la mejora para aquellas personas o para aquellos servicios que todavía no están en la línea que deberían estar, nosotros, en respuesta a esta

solicitud de solidaridad, también vamos a dar voto afirmativo sobre la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Aymerich tiene la palabra.

El señor **AYMERICH CANO**: Nosotros vamos a apoyar la iniciativa del Grupo Popular, pero advirtiendo que no se trata de mejorar una situación buena, que no se trata de mejorar un servicio que cumpla con los parámetros establecidos en la directiva comunitaria, sí, como ya se ha dicho, con lo establecido en la Ley del Servicio Postal Universal, porque también nosotros planteábamos en la legislatura anterior enmiendas a esta ley precisamente para corregir las excepciones que la ley ya preveía en atención a la dispersión poblacional, etcétera. Parecía un artículo establecido, introducido en el texto pensando específicamente en Galicia.

Este diputado ya presentó varias preguntas al Gobierno sobre deficiencias concretas del servicio de Correos en varios municipios. Por ejemplo, en un municipio como Oleiros, pegado a Coruña, de 26.000 habitantes, no hay reparto diario. Yo, por ejemplo, no tengo reparto diario. Se hizo un nuevo edificio, pero lo que se consiguió centralizando el reparto en Oleiros y en toda la comarca metropolitana de A Coruña, fue eliminar a los carteros rurales, que efectivamente clasificaban (como una cartería conocida también) las cartas en la cocina de su casa para repartirlas diariamente; pero las inversiones que se hicieron, no en personal, sino en infraestructuras —por cierto, también deficientes, porque no hay dotación, no sólo de ordenadores, sino en muchos casos tampoco de teléfono, para poder poner telegramas, etcétera—, provocaron que tampoco ahora haya (y no estoy hablando de un municipio exactamente rural, sino de un municipio periurbano y con una población creciente) reparto diario. Lo normal es que el reparto se realice el viernes, y convocatorias, etcétera lleguen desde luego a deshora.

Aun así, vamos a dar este voto de confianza al Grupo Popular y al Gobierno, porque no nos podemos negar a que mejore la calidad del servicio postal en Galicia, advirtiendo que no se trata de mejorar desde unos parámetros aceptables, sino desde una situación casi diría tercermundista.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sainz, tiene la palabra.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Por cortesía parlamentaria, para reiterar la posición del Grupo Popular ante la defensa de la enmienda por el Grupo Socialista. Al mismo tiempo, agradezco el voto favorable de Convergència i Unió y del Bloque Nacionalista Galego en esta proposición no de ley. Y he de decirle al portavoz del Grupo Socialista que mantenemos nuestra posición de rechazo, porque nuestra proposición tenía un marco de referencia concreto a Galicia y después él ha hecho

una serie de reflexiones subjetivas (yo he hecho las mías, adheridas a la realidad) y afortunadamente los ciudadanos de Galicia están más de acuerdo con las posiciones del Grupo Popular, como en las elecciones se viene demostrando.

— **SOBRE PARALIZACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO “CIERRE NORTE DE LA V-30 (BARRANCO DEL CARRAIXET), PROVINCIA DE VALENCIA”, Y DESISTIMIENTO DE SU CONSTRUCCIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000123.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, cuyo autor en este caso es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, y que se refiere a la paralización del estudio informativo “Cierre norte de la carretera conocida como Barranco de Carraixet” en la provincia de Valencia.

Tiene la palabra la señora Urán, portavoz del grupo proponente.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, en el mes de marzo, más concretamente el 14 de marzo de este año, la Dirección General de Carreteras publicó el estudio informativo denominado “Cierre norte de la V-30 (Barranco del Carraixet) en la provincia de Valencia”. Este estudio, señorías, plantea la construcción de una autovía de dos carriles en cada sentido de circulación y acondicionada para su ampliación a tres, y atraviesa toda la zona central de la Huerta norte de Valencia. Señorías, esta obra propuesta por la Dirección General de Carreteras, este cierre de la V-30, tiene unas connotaciones medioambientales y socioeconómicas muy importantes, porque destruiría una unidad paisajística, cultural, económica de una zona importante, que es además una de las pocas que van quedando en nuestro Estado y en toda Europa, como la Huerta de Valencia.

La Agencia de Medio Ambiente, publicó (editado por David Stanners y Phillipe Bourdeau) un catálogo de paisajes que deben conservarse, y en el se encuentra, (en este caso en concreto aparece la palabra huerta, aunque el libro está publicado en inglés) la palabra huerta en castellano. Además lo hace así específicamente porque es un paisaje típicamente mediterráneo, y así lo constata en el mapa donde sitúa estos paisajes y donde establece claramente que en toda Europa solamente existen seis zonas caracterizadas por su huerta, y entre ellas se encuentra el término municipal de Valencia y sus municipios colindantes, precisamente donde se proyecta el cierre norte de la V-30.

Además, podemos afirmar la importancia que tiene la Huerta de Valencia. Uno de los especialistas que trata este tema dice que nos encontramos ante una de las únicas seis huertas importantes de Europa que que-

dan y con un paisaje señalado por la Unesco como singular. Hay determinados especialistas y estudios e informes europeos así lo señalan. El cierre de la V-30, tal y como está reflejado en el estudio que ha presentado el Ministerio de Fomento, estaría contraviniendo en concreto la Ley de Ordenación del Territorio de la Comunidad de Valencia en sus exposiciones de motivos y articulado, la Ley del Suelo no Urbanizable valenciana de 1992, la Ley de Espacios Naturales Protegidos de la Comunidad Valenciana de 1994 y la Ley de la Generalitat valenciana de Protección del Patrimonio Cultural Valenciano. Por lo tanto, señorías, la iniciativa que estamos presentando no la hacemos sencillamente porque no nos guste que se nos cierre la V-30 o porque al Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida no le haya caído bien el estudio que ha presentado el Ministerio de Fomento. Señorías, estamos hablando de un impacto medioambiental irreversible e irrecuperable. Se proyecta la obra en una zona de riesgo de inundaciones, va paralela al Barranco del Carraixet, que es un barranco por el que discurren las aguas en momentos de lluvias torrenciales y que suele producir inundaciones bastante habituales en nuestra zona.

Señorías, estamos hablando de una unidad paisajística y cultural de la zona de Valencia y de los municipios colindantes del término municipal de Valencia. El estudio hace desaparecer pedanías enteras de Valencia, con el impacto que esto tiene, no solamente en el medio ambiente sino además en la ciudadanía, pero fundamentalmente también en la economía de la zona. El propio Conseil de Cultura valenciano afirma en uno de sus informes que es necesario proteger lo poco que nos queda de Huerta valenciana, precisamente como una unidad cultural, una unidad económica, paisajística, y que hay que favorecer el que los ciudadanos puedan disfrutar de esta zona no solamente como un medio de esparcimiento sino además también como un medio que les permita conocer sus raíces y conocer su cultura. Por lo tanto, señorías, la iniciativa que ha presentado mi grupo parlamentario lo que plantea al Ministerio de Fomento es que desista, que abandone el proyecto de cierre de la V-30 tal y como está planteado en el estudio que salió a información pública, por los daños que se pueden producir, no solamente al medio ambiente, que como he dicho antes serían irreversibles e irrecuperables, sino también por los daños socioeconómicos y culturales que se pueden producir a una zona tan importante y ya tan deteriorada como es el municipio de Valencia y los municipios colindantes de la zona norte de la Huerta de Valencia.

Señorías, es algo muy importante. Hay alternativas diferentes que el propio Ministerio de Fomento puede aprovechar, y es un clamor de toda la ciudadanía para que ese cierre no se haga. Pero es más, en el Día Mundial del Medio Ambiente en los países de nuestro entorno de la Unión Europea se han hecho estudios similares a los cierres de circunvalaciones y se ha llegado a la

conclusión de que éstos o las circunvalaciones en sí no son precisamente la alternativa que soluciona los problemas de tráfico o lo descongestionan. Por lo tanto, señorías, por todas las razones que he expuesto, espero de la Comisión de Infraestructuras que esta iniciativa sea aprobada, para conseguir que el Ministerio de Medio Ambiente no haga una obra que desde luego más que beneficiar va a perjudicar irremediablemente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieran intervenir? **(Pausa.)** Señor Romeu, tiene la palabra.

El señor **ROMEU I MARTÍ**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Socialista para manifestar nuestra voluntad y nuestra intención de votar favorablemente la proposición no de ley del Grupo Federal de Izquierda Unida, considerando además que lo hacemos conscientes de que estamos siendo portadores en este caso de la voluntad y de las intenciones de muchos alcaldes y alcaldesas de esa comarca afectada, alcaldes y alcaldesas que, por otra parte, parece que no tienen influencia en ninguna de las obras que en este caso realiza el Ministerio de Fomento en la provincia, puesto que el Ministerio de Fomento parece actuar en el caso de las infraestructuras viarias sobre proyectos establecidos sobre el papel y sin considerar ni esos efectos medioambientales, como denunciaba la señora Urán, ni tampoco ningún tipo de manifestación por parte de la voluntad institucional, de los alcaldes y alcaldesas, igual que del conjunto de la ciudadanía, que no solamente está vertebrada en contra, sino que además lo ha manifestado claramente.

Y digo que hay bastantes ayuntamientos que han manifestado su oposición frontal a este estudio, y entre ellos los de Valencia, Tavernes, Alboraya, Almàssera, Bonrepòs y Mirambell, de tal manera que lo que se nos da a entender es que el Ministerio de Fomento ha optado por llevar a cabo un estudio sin haber analizado todas las posibles alternativas, que las hay. Por tanto actúa desde un punto de vista bastante imperativo en el establecimiento de un proyecto que es rechazado, y que de manera sorprendente contradice la Ley reguladora de la actividad urbanística de 1994, como ha manifestado la señora Urán, lo que refleja un grado bastante significativo del punto de consenso, diálogo y voluntad que el Ministerio de Fomento ejerce a la hora de realizar determinadas infraestructuras. Por tanto, nos vamos a oponer, porque es la voluntad mayoritaria de aquellos a los que afecta, pues de lo que estamos hablando, al fin y al cabo, es de la construcción del tercer cinturón de ronda para la ciudad de Valencia, y curiosamente la ciudad de Valencia, visto el impacto, vista la trascendencia en la ordenación del territorio que va a tener, ha manifestado su oposición.

En esa comarca —estamos hablando de la Huerta de Valencia— es importante que se realicen esas infraestructuras, pero también el Gobierno deberá entender cuáles son las prioridades que tiene que realizar a la

hora de ejercitar esas infraestructuras y en qué orden cronológico, porque parece que tanto la Conselleria de Obras Públicas de la Generalitat valenciana como en este caso el Ministerio de Fomento, inician proyectos y actuaciones sin tener en cuenta todos los riesgos cronológicos medioambientales y la trascendencia en la ordenación del territorio que van a tener.

Miren, el Barranco del Carraixet es una de las zonas pendientes de que se ejecuten por parte del Ministerio de Medio Ambiente determinadas actuaciones para el encauzamiento de las aguas, y no solamente eso, que es lo que quieren los alcaldes y alcaldesas en representación de la voluntad popular de los términos municipales de esa comarca. Eso no se hace por parte del Ministerio y, sin embargo, y curiosamente, sí que se prioriza la construcción, a través en principio de este estudio, del cierre norte de la V-30, lo que va a empeorar ese encauzamiento de las aguas, porque también hay que ser conscientes de que cuando el Ministerio de Fomento realiza los bunkers, en este caso no solamente se ha de entender como una ventaja en el tráfico rodado, sino que hay que analizarlo viendo los intereses que se afectan y no solamente, que también, en los que afectan al aspecto cultural y medioambiental, sino también de la propia ordenación de los territorios de los términos municipales afectados, de los que parece que no es necesario que el Ministerio de Fomento sepa qué es lo que deciden, qué es lo que consideran en beneficio de sus términos municipales, de su población. Nosotros vamos a estar a favor, obviamente, y a oponernos a este estudio del cierre norte de la V-30, fundamentalmente porque entendemos que existen otras alternativas, y esas alternativas el Ministerio tiene que tratarlas, el Ministerio tiene que entenderlas y por tanto también estudiarlas, y no centrarse únicamente en una opción que, además de haber manifestado su oposición toda la población de esa comarca, supone una degradación irreparable, en caso de que se llegara a construir, de todo lo que afecta a ese aspecto medioambiental y cultural.

Por tanto, creemos es que es necesario que el Ministerio de Fomento, en coordinación también con otros ministerios, como es el caso del Ministerio de Medio Ambiente, lleve a cabo una actuación conjunta respecto del Barranco del Carraixet, que esperan que se realicen las obras de la segunda y tercera fase, en cuanto al encauzamiento, y eso no aparece en ningún sitio. Se habla de un tercer cinturón de ronda sin tener en cuenta cuáles son las necesidades reales de esa comarca. Y como dicen los alcaldes y alcaldesas de la zona, es necesario que se realicen infraestructuras y que se vertebré el territorio, pero que se vertebré no quiere decir que se hipoteque, ni en el presente ni en el futuro, y fundamentalmente no quiere decir que se degrade. Lo que nosotros reivindicamos desde aquí es el hecho de que los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente, y si quieren el Gobierno en general, a la hora de realizar determinadas actuaciones cuente y utilice más una cosa tan fácil

como es el diálogo, como es el conocimiento de la zona, que los proyectos no se pueden hacer sobre el papel, sino que afectan a intereses generales; y, sobre todo, no puede vulnerarse la Ley reguladora de actividad urbanística de 1994 de la Generalitat valenciana, porque es como desprestigiar o menospreciar un Gobierno autonómico con sus competencias, y en ese caso bastante detalladas.

Finalizo pidiendo la priorización de esas inversiones, pidiendo la paralización, igual que hace el Grupo Federal de Izquierda Unida, y fundamentalmente el hecho de que se tengan en consideración los intereses de la comarca, porque realmente de los intereses de la comarca es de lo que nosotros nos ocupamos, intereses de la comarca y de la provincia y de la población en general, y no para concentrar determinadas actuaciones que pueden ser muy faraónicas, enormes y con una trascendencia para el tráfico rodado. Curiosamente no es la prioridad en las políticas medioambientales ni de tráfico en Europa, pero para nosotros sí, para el Gobierno parece que sí lo son, en contra de las últimas directrices europeas. Por tanto, señor presidente, apoyamos la proposición no de ley de Izquierda Unida e instamos también al Gobierno a que realice esas obras atendiendo a todas las alternativas, a todas las priorizaciones y a todas las conjunciones cronológicas necesarias.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Popular, la señora Camarero tiene la palabra.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ:** Señoras y señores diputados, comparezco en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar la posición de mi grupo respecto a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, por la que se solicita la paralización del estudio informativo denominado cierre norte de la V-30 (Barranco del Carraixet) y desestimar su construcción.

En la argumentación expuesta, tanto en la exposición de motivos de la proposición como en la explicación por parte de la diputada del Grupo de Izquierda Unida, se pide la paralización del estudio informativo, es decir, se pretende eliminar el margen al Ministerio de Fomento para la realización de la obra. El Grupo Federal de Izquierda Unida se empeña, a través de esta propuesta, en paralizar esta obra, sin darse cuenta y sin valorar suficientemente la necesidad de esta autovía para la comarca de la Horta Nort y para los municipios afectados.

Me gustaría en este momento, y después de las manifestaciones subjetivas catastrofistas y juicios de valor escuchados, centrar el asunto y explicar con claridad la situación actual de la obra. Usted sabe, señora Urán, que el estudio informativo, que fue aprobado, como usted bien ha dicho, en marzo de 2000 de forma provisional, ha sido sometido al trámite de información pública, con su publicación en el Boletín Oficial del Estado de 26 de abril. Es en esta fase cuando se pueden formular cuantas observaciones y alegaciones se consideren oportu-

nas, tanto por las entidades y organismos públicos como particulares, alegaciones que están siendo estudiadas en este preciso momento por el Ministerio de Fomento. Y es a través de estas alegaciones como se puede mejorar y adecuar a las necesidades de los municipios afectados la obra diseñada por el Ministerio de Fomento, y es en esta fase donde tanto las administraciones locales, esos alcaldes y alcaldesas afectados que hemos escuchado hace un momento como la Administración autonómica, pueden y de hecho han participado.

Decía que, de hecho, la Generalitat, a través de la Consellería de Obras Públicas, hizo una serie de alegaciones que tienen como objetivo modificar y rediseñar el proyecto del tercer cinturón de ronda de Valencia. Se propone como alternativa un diseño mucho menos duro, con características de autovía urbana, que por supuesto proteja la Huerta, porque, señora Urán, no necesitamos ni directivas europeas ni inglesas que nos digan el valor que tiene la Huerta valenciana, puesto que llevamos años gobernando en el Ayuntamiento de Valencia y lo sabemos y hemos protegido durante todos estos años nuestra Huerta, nuestro valor. Y sabemos que a través de estas alegaciones realizadas por la Generalitat, además de proteger la Huerta protegemos el entorno y el medio ambiente, tal y como ocurre en otros de los proyectos diseñados por el Ministerio de Fomento. En cualquier caso, el citado proyecto inicial parece que está siendo revisado por parte del Ministerio y que éste está predispuesto a encontrar una alternativa diferente con la ayuda de las alegaciones de las administraciones valencianas. Pero, pese a las alegaciones presentadas por la Consellería de Obras Públicas, existe un informe, elaborado en junio de este año por la Dirección General de Obras Públicas de la Generalitat, donde se especifica la necesidad de la obra y que entre otras cosas dice que se debe considerar como absolutamente prioritaria y urgente la ejecución de la denominada ronda norte de Valencia, infraestructura ya programada, que debe mejorar sustancialmente la accesibilidad a la zona norte de Valencia. En segundo lugar, que se deben procurar las medidas pertinentes para eludir la excesiva concentración de nuevos flujos de tráfico sobre el área del Palacio de Congresos y la autovía de Liria, CV-35, que ya soporta una presión elevada en un espacio muy reducido y con un pronunciado grado de consolidación urbana, aunque es necesario mejorar las condiciones de integración de la infraestructura con el entorno urbano de las poblaciones que atraviesa. Y, por último, que se deben mejorar las condiciones de afección sobre el entorno, moderando los efectos de ocupación de terrenos e impacto acústico y visual. Es decir, señora Urán, lo que queda claramente indicado en el informe es que la ronda norte de Valencia es necesaria para las poblaciones afectadas, ya que se está produciendo en esta zona, como en todo el entorno de la ciudad de Valencia, una expansión urbanística muy importante que requiere mejorar dicho entorno y adecuarlo a las necesidades actuales.

Señora Urán, yo creo que usted, como valenciana, conoce igual que yo la zona. No es cuestión de ponerse un parche en los ojos para no ver la realidad. Cerrar los ojos a la expansión urbanística es cerrar los ojos a la realidad, y negarse a aceptarla es negar el futuro y el desarrollo de nuestra ciudad. Nuestra obligación como diputados, como representantes de la soberanía popular, es intentar llegar a la solución más acertada, buscar y consensuar la solución que permita compatibilizar el respeto al entorno y al medio ambiente con la funcionalidad y con el crecimiento sostenible y sostenido de la comarca de la Horta Nort. Por ello, una vez elaborado el oportuno informe a la información pública junto a la declaración de impacto ambiental, y es ésta la que nos dirá si hay riesgo o no para el medio ambiente, porque son ellos, los expertos, los que nos lo tienen que decir, y no emitir nosotros juicios de valor, tras esta información de impacto ambiental se dará lugar a la aprobación definitiva del estudio informativo y a la selección de la alternativa considerada más adecuada, tras estudiar y valorar todas las alegaciones presentadas, alegaciones que, reitero, ha presentado la Generalitat y los ayuntamientos, los municipios afectados, teniendo claro que el cometido del estudio es recoger explícitamente toda la problemática socioeconómica, laboral, urbanística, natural y ambiental de la zona afectada.

Por todo lo dicho, señora Urán, desde el Grupo Parlamentario Popular votaremos en contra de esta propuesta, al considerar que es una obra necesaria para mejorar el entorno y la calidad de vida de los ciudadanos de los municipios afectados. **(La señora Urán González pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: He sido aludida por la portavoz del Grupo Parlamentario Popular como valenciana, no precisamente como portavoz de este grupo parlamentario, y me gustaría dar respuesta por alusiones, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Siempre hay alusiones cuando se contravienen los argumentos. Pero...

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: No, señor presidente, cuando se habla a portavoces de los grupos parlamentarios, no en este caso.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Urán, estoy hablando. Tampoco quiero ser demasiado estricto en este sentido, nada más que lo necesario. Tiene un minuto para decir lo que tenga que decir.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Sí, señor presidente. Creo que en menos de un minuto.

Me gustaría decirle a la portavoz del Grupo Parlamentario Popular que precisamente, señorita, como

valenciana, como diputada por Valencia, esta diputada ha defendido una iniciativa que viene precisamente a recoger el sentir de la mayoría de los ciudadanos y ciudadanas valencianos que están en contra de este proyecto por muchas razones que ya se han expuesto, y no razones subjetivas, sino razones de las personas que viven allí, de los estudios que la Agencia Europea de Medio Ambiente ha realizado, y que desde luego nosotros podemos compartir en este caso, y en otros casos no. Pero desde luego, señorita, el progreso no está en la expansión urbanística, sino en respetar precisamente las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas, y sobre todo en respetar las necesidades medioambientales de las zonas en las que vivimos.

El señor **PRESIDENTE**: Si la señora Camarero quiere otro minuto, lo tiene, naturalmente.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Señora Urán, no puedo entender que usted se ofenda por decirle que es valenciana. Yo me sentiría orgullosa de ser valenciana, de proteger, como yo creo que hemos hecho los tres representantes que hemos hablado, los tres diputados por la provincia de Valencia, de proteger lo nuestro. Y, señora Urán, le reitero que nuestro deseo, el deseo del Ministerio, igual que el deseo de la Generalitat valenciana, es proteger lo nuestro, es defender a nuestros ciudadanos, a los ciudadanos de toda la provincia de Valencia y, cómo no, a los ciudadanos de los municipios afectados. Pero es necesaria esta obra. No podemos, le reitero, taparnos los ojos y decir que no al desarrollo urbanístico y al desarrollo de nuestras ciudades, y lo que hay que hacer es llegar a un consenso, dialogar y llegar a consensos para realizar estas obras de la mejor manera posible y, con todos los municipios afectados llegar a una solución, la mejor solución, la más viable para los municipios afectados.

El señor **PRESIDENTE**: Me gustaría hacer dos consideraciones. En primer lugar, que hay una petición del Grupo Socialista en el sentido de que la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 7 pase al último lugar de la mañana. El número 7 se refiere a la Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aeronáuticas. ¿No hay ningún inconveniente? **(Pausa.)** La debatiremos en último lugar. Y en segundo término recordar que en todo caso las votaciones se acumularán y que se verificarán a las dos en punto de la tarde.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LA AMPLIACIÓN DE LOS HORARIOS NOCTURNOS DE RENFE EN EL ÁREA DE CERCANÍAS DE BARCELONA, EN COORDINACIÓN CON LA AUTORIDAD DEL TRANSPORTE METROPOLITANO (ATM). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/000135.)

— **SOBRE AMPLIACIÓN DE LOS HORARIOS DE LOS TRENES DE CERCANÍAS DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000184.)**

El señor **PRESIDENTE**: Las proposiciones número 4 y 5 están acumuladas, y se refieren a la ampliación de horarios de los trenes nocturnos de Renfe en las cercanías de Barcelona. De la primera el autor es el Grupo Catalán y de la segunda el Grupo Parlamentario Mixto.

En primer lugar tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió.)

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: El Grupo Parlamentario de Convergència i Unió en el Congreso plantea una proposición no de ley precisamente orientada a la mejora del transporte público colectivo en el área de Barcelona, en el contexto de la necesidad, que me parece a mí bastante extendida en el conjunto de las grandes áreas metropolitanas del Estado español y, por qué no, del conjunto de Europa, de mejorar sustancialmente este medio de transporte. En concreto, Barcelona y su área en sentido más amplio, con los límites de Mataró, Granollers, Terrassa, Vilafranca del Penedès y Vilanova i la Geltrú, constituye un área con unas evidentes necesidades de transporte. Es más, el modelo de crecimiento urbano, de crecimiento urbanístico de los últimos años, que ha llevado a que un número importante de gente joven haya abandonado la ciudad de Barcelona para residir precisamente en este perímetro urbano; el hecho de que un importante núcleo de ciudadanos de esas ciudades, del Baix Llobregat, de los Valleses, del Maresme, del Garraf, del Penedès, tenga también su puesto de trabajo en Barcelona o en sus ciudades más inmediatas; el hecho de que un núcleo muy importante de gente joven, estudiantes, se tenga que desplazar desde este entorno a la ciudad de Barcelona ha incrementado el conjunto de necesidades de transporte de la población residente en esta área.

Se han hecho esfuerzos importantes por parte del conjunto de las administraciones, ya sea en el transporte privado, con mejoras sustanciales en la oferta por carretera, como también en la oferta de transporte público, y muy especialmente en Renfe. Los que hemos sido o somos usuarios de las líneas de cercanías de Renfe y que en nuestra época de estudiantes habíamos utilizado este medio de transporte, hoy podemos constatar una mejora sustancial del mismo. Pero es cierto, y ha sido denunciado en diversas ocasiones en muchos ámbitos, que la oferta que Renfe realiza en horario nocturno es escasa, y especialmente en el límite horario donde se sitúa hoy la actividad de la compañía pública de transportes. En concreto, los últimos trenes que de Barcelona salen en dirección a este conjunto de ciudades pasan escasamente a las once de la noche. Es evidente que eso provoca a las personas, ya sean trabaja-

dores o estudiantes, que a lo largo de la semana terminan sus actividades más allá de las diez de la noche, una imposibilidad de utilizar el medio de transporte ferroviario. Es una situación que además se ve agravada en los fines de semana, donde es evidente que la movilidad de gente joven, ya no relacionada con el estudio o el trabajo tan sólo, sino también con aspectos de ocio, incrementa las necesidades en ese horario.

La política que hasta ahora Renfe y el conjunto de administraciones han desarrollado en esta materia ha sido escasa. Antes de la primavera se aprobó una cierta prolongación de los horarios en algunos minutos. No supuso un incremento de las unidades de ferrocarril puestas en marcha, sino que supuso un retraso en los horarios de salida de las mismas. Es evidente que esta es una situación que no es buena, que no es positiva y que si además desde Cataluña, desde Barcelona, la ponemos en relación con las ofertas que la propia compañía Renfe realiza en otras áreas metropolitanas, es evidente que podríamos afirmar sin riesgo de ponernos rojos que existe una situación de discriminación en relación a la oferta de Renfe en Barcelona. En concreto, en el área metropolitana de Madrid los trenes, por ejemplo, en dirección a Fuenlabrada salen a las 23,59, prácticamente a las doce de la noche; los trenes en dirección a Guadalajara, a las 23,38; en dirección a Móstoles, a las 23,39; en dirección a Parla, a las 23,48. Por tanto, unos horarios que prácticamente se sitúan en las doce de la noche, que en Barcelona, al menos en los fines de semana, sería lo conveniente.

Por ello, no son razones de oportunidad estrictamente clave de las necesidades que existen en el área de Barcelona, sino incluso en una dimensión más amplia, comparando con la oferta que Renfe realiza en otras áreas del Estado. Es evidente por tanto que por razones más que evidentes sería bueno que en el marco de los trabajos que realiza el área metropolitana y Renfe en estos momentos, en el marco de la autoridad única del transporte, se avanzase en la necesidad de esa ampliación de horarios. Además existen razones derivadas de la congestión de tráfico que se produce en el conjunto de estas áreas por las mañanas, muchas de ellas derivadas de esta imposibilidad de vuelta en transporte público por la noche. Las implicaciones que para los usuarios y para el conjunto de los ciudadanos tiene esta congestión de tráfico, desde la perspectiva además de la contaminación atmosférica y acústica, en el consumo de carburantes, estos días tan de moda y después de la recomendación del vicepresidente del Gobierno de consumir menos carburantes, es evidente que va muy relacionado con esa necesidad de potenciar el transporte público, y en último término la necesidad de disminuir la siniestralidad viaria, que va muy relacionada también con estas cuestiones, y con la idea, además hecha pública hace pocas semanas por parte de un grupo de profesores de la Universidad Politécnica de Cataluña y la Universidad de Barcelona, de que el coste

del transporte público llega a ser hasta un 58 por ciento más barato que el coste del transporte privado, en términos globales. Todo ello son razones que nos indican, que aconsejan que hoy esta Comisión inste al Gobierno, en el marco precisamente de estos trabajos que se están realizando en el ámbito de la autoridad de transporte metropolitano en colaboración con Renfe, para que estudie la ampliación de los horarios nocturnos. Por otro lado, esta postura la aprobó hace escasos meses el Parlamento de Cataluña, que allí controla la unanimidad de todas las fuerzas políticas representadas en el mismo.

Por tanto, nuestro grupo parlamentario desearía hoy que esta propuesta, junto con la que ha presentado el Grupo de Esquerra Republicana, encontrase el apoyo del conjunto de los grupos presentes en la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Como ya ha descrito el señor Campuzano, la región metropolitana de Barcelona incluye una población hoy en día de casi cuatro millones de personas. Unas comarcas que han quedado unidas a la ciudad de Barcelona, como pueden ser el Baix Llobregat, el Maresme, el Garraf o Barcelona Nord, el Vallés occidental o el Vallés oriental, ciudades como Badalona, Mataró, Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Sabadell, Terrassa o Manresa, que casi todas ellas superan los cincuenta mil habitantes, son ciudades en plena expansión en cuanto a población y cada vez más relacionadas con la capital. El *hinterland* de Barcelona se extiende cada vez más y ha consolidado un extenso entorno, donde los flujos de población que vive en una parte de éste y trabajan en otra son crecientes. Además, la mayor dotación de servicios culturales, sanitarios o simplemente de ocio aumenta estos trasvases de población diarios. No es ningún secreto que esos procesos de crecimiento de Barcelona se deben en gran medida a la carestía del suelo en la Ciudad Condal y a la mejor oferta de vivienda en las ciudades colindantes. Barcelona pierde población a favor de las ciudades de su entorno.

Si en el momento de redactar esta proposición no de ley el uso del transporte público, en este caso ferrocarril, era una prioridad económica y ambiental, en estos momentos, con el encarecimiento del carburante, es casi un imperativo. Un modelo de movilidad sostenible implica en el área de Barcelona, como lo puede ser en Madrid, París o Londres, mejores horarios que conecten las ciudades con la capital. Hoy por hoy, los horarios dejan al descubierto una media de seis horas durante la noche sin ningún transporte público ferroviario. Con la incorporación de uno o dos trenes más durante ese intervalo, daríamos solución a un problema que casi siempre acaba con el uso del coche en perjuicio del tren.

Ejemplos no faltan: De la estación de Sans, Barcelona-Sans, que es la central de Barcelona a ciudades como Viladecans, el último tren sale a las 23 horas; a Molins de Rei, también en la comarca del Baix Llobregat, a las 23,18 minutos; en Granollers, en la comarca del Vallés, a las 23,15; en Mataró, a las 23 horas; Terrassa también a las 23 horas; o Manresa, que ya es un caso extremo, a las 21,45 horas. Son, repito, intervalos de casi seis horas.

Por estas razones y en consonancia con la anterior proposición no de ley del Grupo de Convergència i Unió, presentamos esta proposición para que el Parlamento inste al Gobierno a negociar con Renfe las soluciones oportunas para subsanar este problema.

El señor **PRESIDENTE**: ¿En fijación de posiciones algún grupo quiere intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Socialista tiene la palabra la señora Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Señorías, el Partido Socialista estará siempre de acuerdo en apoyar las iniciativas que tengan por objetivo aumentar el servicio de transporte público en cualquiera de sus formas, ya que entendemos que el aumento de transporte público es un elemento básico para la población con menos rentas y para el segmento de los ciudadanos que opta por esta opción de movilidad, pero también lo es para aquellos que vamos en coche, ya que existe una relación directa entre el volumen de transporte público o colectivo y el nivel de saturación viaria. Además, el transporte público, especialmente el ferroviario, es el modo de transporte más respetuoso con el medio ambiente, ya que es el menos contaminante en términos acústicos y atmosféricos. Sin embargo, y según las informaciones que tenemos, en este momento la ATM, es decir, la autoridad del transporte metropolitano, está elaborando, junto a los operadores pertinentes, un plan que próximamente presentará a la opinión pública, en el que se prevé ampliar los horarios nocturnos de los servicios ferroviarios, tanto de metro como de líneas de los ferrocarriles catalanes como de líneas de Renfe, hasta las 24,00 horas en los días laborables, y hasta las 2 de la madrugada los viernes y los sábados. Esta propuesta de ampliación horaria también incluye adelantar la hora de salida en algunas de las líneas de Renfe a las cinco de la mañana. Entre las doce de la noche y las cinco de la mañana, a nivel de la región metropolitana de Barcelona, se ampliarán los autobuses nocturnos en sustitución de las líneas de ferrocarril, que a esas horas estarán sin servicio.

En materia de transporte público es fundamental dimensionar adecuadamente la oferta con relación a la demanda. Por lo tanto, parece lógica la propuesta que está preparando la ATM: ampliar los horarios hasta medianoche en días laborables y hasta las 2 de la madrugada en días festivos, y en horas nocturnas sustituir la oferta ferroviaria por autobuses interurbanos,

más próximos a la dimensión de la demanda, más flexibles en sus recorridos y con un coste de explotación mucho menor.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Rodríguez tiene la palabra.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Señorías, la proposición no de ley presentada por Convergència i Unió, relativa a impulsar la ampliación de los horarios nocturnos de Renfe en el área de cercanías de Barcelona en coordinación con la autoridad de transporte metropolitano, así como la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, presentada por Esquerra Republicana de Catalunya, relativa a la ampliación de los horarios de cercanías de Barcelona, responden a la necesidad de incrementar el transporte en el área metropolitana de Barcelona. Pero para ello es necesario estudiar las necesidades del servicio público nocturno y los medios de transporte más adecuados para atender a la demanda de la sociedad, con el fin de resolver el problema del transporte en esa zona.

No es el momento de discutir si existe o no este incremento de transporte, sino más bien a quién corresponde realizar los estudios necesarios para poder adoptar las soluciones más eficaces. En este sentido, el 30 de mayo del año en curso la comisión de seguimiento del convenio de colaboración entre Renfe-autoridad metropolitana del transporte (ATM), acordó en su reunión que la autoridad de transporte metropolitano realizara un estudio para así poder conocer la demanda real en horario nocturno, así como concretar el medio de transporte más idóneo, la frecuencia del mismo, etcétera. Ese estudio debe ser asumido, repito, como así dice el acuerdo, por la autoridad del transporte metropolitano.

Por tanto, señorías, estamos ante un problema que no es ferroviario, ya que es atribuirle a Renfe competencias que no le corresponden. Me sorprende por los grupos proponentes esta iniciativa, ya que forman parte de la autoridad de transporte metropolitano. Sabrán ustedes muy bien que la autoridad del transporte metropolitano está formada en un 50 por ciento por la Generalidad de Cataluña, la Entidad Metropolitana del Transporte y el Ayuntamiento de Barcelona. En este sentido lo que tenemos que decir es que a la Entidad Metropolitana del Transporte le corresponde realizar el estudio para, desde la rigurosidad, plantear a Renfe los servicios que se deben incrementar con la finalidad de conseguir dar respuesta a las necesidades más adecuadas a la sociedad. Es decir, lo que no puede hacer Renfe es implantar y ampliar los horarios nocturnos como a buen entender le parezca, porque así ha sido solicitado de una manera demagógica por los grupos proponentes, sin tener previamente el estudio por parte de la autoridad metropolitana del transporte. Es más lógico, que todas aquellas entidades que tienen competencia sobre la materia del área metropolitana previamente

presenten el estudio para poder realizar el cambio horario por parte de Renfe.

Por tanto, no es que no estemos de acuerdo en incrementar los servicios de Renfe, lo único que decimos es que cada administración debe cumplir los compromisos y asumirlos en el ámbito de sus competencias.

Por todo lo expuesto, señorías, el Grupo Parlamentario Popular, en el supuesto de que fuera aceptada una transaccional, votaría a favor; pero si no fuera aceptada esta transaccional por los grupos proponentes, votaríamos en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego a la señora Rodríguez que pase la transaccional.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Perdonen, les entregaremos la transaccional antes de las votaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campuzano, ¿acepta o no acepta la transaccional?

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Sugiero que por una cuestión de transparencia la ponente del Grupo Popular lea la transaccional para que los grupos proponentes y el Grupo Socialista puedan fijar sus posiciones finales.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rodríguez, ¿puede leer la transaccional que propone?

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: La transaccional, y ahora nos pondremos de acuerdo en acabarla de redactar, vendría a ser: Además, dentro del convenio que existe entre Renfe y la autoridad del transporte de Barcelona, se va a estudiar un plan de servicio global que determinará las necesidades del servicio público nocturno, así como cuáles son los medios de transporte más adecuados para atender la demanda que se genera en estas circunstancias, de tal manera que esta demanda global resuelva el problema conjunto de todos los ciudadanos del área metropolitana de Barcelona.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Campuzano, tiene la palabra.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS**: Nuestro grupo aceptará la oferta de transacción que ofrece el Grupo Popular, pues coincide básicamente con lo que planteamos nosotros, que en el marco del estudio que está realizando Renfe con la autoridad del transporte metropolitano, en la línea precisamente que la ponente del Grupo Socialista ha apuntado, se contemple esta ampliación de los horarios nocturnos de Renfe. Y recordar que el Parlamento de Cataluña aprobó en este mismo sentido una proposición no de ley en la que recordaba que Renfe también tiene competencias en esta materia todavía. Por tanto tiene absoluto sentido que los grupos proponentes hayamos utilizado la

Comisión de Infraestructuras para plantear esta iniciativa. Por tanto, nada de demagogia.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: En el Grupo Mixto-Esquerra Republicana vamos a aceptar también la transacción, entendiendo que evidentemente no fija plazos ni temporalidad, pero es un tema que teníamos que desatascar. Se ha desatascado y entendemos que, suscribiendo también el espíritu de la intervención del Grupo Socialista, vamos a estar de acuerdo, porque creemos que va a buscar la solución a este tema.

— **SOBRE MEDIDAS PARA CORREGIR LOS PROBLEMAS OCASIONADOS TRAS LA IMPLANTACIÓN DEL SISTEMA MUNDIAL DE SOCORRO Y SEGURIDAD MARÍTIMA (SMSSM). (Número de expediente 161/000012.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición, sobre medidas para corregir los problemas ocasionados tras la implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima. El grupo proponente es el Grupo Mixto. Señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: La proposición no de ley que voy a presentar se funda en dos tipos de consideraciones. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia)**. En primer lugar consideraciones técnicas, y sobre todo consideraciones de seguridad de la vida humana en el mar; pero también, en segundo lugar, en consideraciones humanitarias, humanas, que se refieren a la difícil situación que está atravesando un colectivo profesional, el de operadores radioelectrónicos, un colectivo muy capacitado pero que, dada su edad, tienen unas especiales dificultades para encontrar un puesto de trabajo en tierra.

El origen de la situación que atraviesa este colectivo, y quizás también el origen de que en los últimos años se hayan más que duplicado los siniestros marítimos en Galicia, pero también en el resto de las costas del Estado español, puede encontrarse en la deficiente trasposición, la deficiente integración en el ordenamiento interno español del convenio Solas, el convenio para la protección de la vida humana en el mar.

La regla 16 de este convenio Solas establece, tal y como la interpreta el Gobierno español, tal y como la interpreta la Administración española, que la Administración determinará cuál de los diferentes títulos profesionales recogidos en el convenio internacional de telecomunicaciones del año 1987 es suficiente para mantener comunicaciones de emergencia y comunicaciones de socorro. Lo que sucede es que lo que en este convenio Solas se establece como una facultad de elección de la Administración elegir de entre las tres posibilidades dos de ellas. Incluso se dice al inicio de la regla 5 del convenio Solas que los gobiernos estiman sumamente deseable no apartarse de las reglas 3 y 4 del presente capítulo, que hacen referencia a la instalación

de una estación radiotelegráfica y a la instalación de una estación radiotelefónica. Tal y como lo viene interpretando la Administración española desde hace tiempo, se entiende que las cuestiones relativas a las comunicaciones marítimas, a las comunicaciones de socorro en los buques, quedan suficientemente cubiertas con lo que se entiende un operador general del sistema SMSSM, es decir, una persona que haya realizado un cursillo de 50 horas de este sistema. De esta forma se está poniendo en grave peligro la vida de los marineros, se están corriendo graves riesgos que se materializan, como ya he dicho, en numerosos y un número de ellos escandaloso de accidentes marítimos, pero también se coloca al colectivo de radioelectrónicos en una situación de desempleo forzoso debido a la deficiente trasposición por parte de la Administración española de estos dos convenios internacionales, el reglamento internacional de Radiocomunicaciones y el convenio Solas, ratificados por España.

Nuestra proposición no de ley insta al Gobierno a adoptar las medidas normativas necesarias para garantizar el efectivo cumplimiento de lo dispuesto en este convenio internacional de protección de la vida humana en el mar y en el reglamento internacional de radiocomunicaciones para solucionar los problemas concretos del colectivo, reconocer a los oficiales radioelectrónicos afectados como periodo de alta en el régimen especial de trabajadores del mar de la Seguridad Social y efectivamente cotizado el tiempo transcurrido entre la finalización de su último embarque y el de su incorporación al mundo laboral o el de su jubilación o prejubilación, aplicando el coeficiente reductor máximo establecido en la legislación vigente, el del cien por cien; facilitar la jubilación o prejubilación de quienes puedan acogerse a ella, de acuerdo con lo previsto en el apartado anterior; y, desde luego, llevar a cabo cursos de readaptación de los afectados, cursos que en fecha 4 de noviembre de 1999 las asociaciones profesionales presentaron al Instituto Social de la Marina y a la Dirección General de la Marina Mercante como alternativa para aquellos que no quisiesen jubilarse o prejubilarse. Hay que decir que esos cursos recibieron el visto bueno del Instituto Social de la Marina y su efectividad queda únicamente pendiente —lo que pasa es que debe estar durmiendo no sabe en qué archivo o en qué cajón de la dependencia oficial— de que los participantes fuesen retribuidos con una cantidad igual a la que les correspondería por desempleo. Y, finalmente, se insta también al Gobierno a regular que como dotación necesaria en los buques mercantes españoles se prevean los puestos necesarios para garantizar eficazmente la seguridad de la vida humana en el mar, obligación que la disposición transitoria novena de la vigente Ley General de Telecomunicaciones encomienda a la Dirección General de la Marina Mercante para ser cumplida antes del 26 de abril de 2002. Desde nuestro punto de vista, estos puestos debe-

rían ser cubiertos en primera preferencia por oficiales radioelectrónicos.

Quiero hacer finalmente un llamamiento al grupo del Partido Popular; sé que parece que hay un informe negativo de la Administración, que ve la situación de este colectivo con simpatía, pero desde luego los oficiales radioelectrónicos necesitan algo más que simpatía o algo más que un apoyo moral, porque estamos hablando no sólo de una obligación moral, que también existe, sino, desde mi punto de vista, de una obligación jurídica: el Estado incurre en responsabilidad para con un colectivo, debido precisamente a esa deficiente trasposición y debido a que como consecuencia de una actuación y de muchas omisiones administrativas se les ha colocado en una situación de paro forzoso que es urgente corregir. Quiero hacer referencia a que, por ejemplo, muchas de esas personas han agotado ya la ayuda familiar, es decir, no tienen en este momento ningún ingreso, pues estamos hablando de personas de más de 50 años, con cargas familiares, en una situación francamente muy difícil.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Turno de fijación de posición. ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Esta proposición no de ley del Grupo Mixto, el Grupo Parlamentario Socialista la ve con simpatía y además la enmarca en un planteamiento que ha venido defendiendo este grupo parlamentario tanto en la pasada legislatura como en la presente.

Hace muy pocas fechas que el Grupo Parlamentario Socialista presentó ante la Cámara una proposición no de ley acerca de la siniestralidad marítima. La siniestralidad marítima en aguas de competencia del Gobierno español se ha incrementado en los últimos meses de forma espectacular. De ahí que hayamos planteado la necesidad de un importante debate con el ministro en Comisión, y decimos importante porque estamos hablando de la vida en la mar, estamos hablando de la vida de los tripulantes, estamos hablando también de la contaminación marítima, estamos hablando de la vida de los pasajeros.

Según datos del Ministerio de Fomento, el año pasado se produjeron 2.565 emergencias en aguas bajo tutela de la responsabilidad de la Administración marítima española. Está claro que el número de siniestros no ha sido sólo los que recogen los libros oficiales del Ministerio de Fomento, porque también hay ámbitos competenciales, como el vinculado a la Armada o como el vinculado al Servicio de Vigilancia Aduanera o como el vinculado a algunas comunidades autónomas con competencia en materia reguladora de transporte marítimo, como ocurre en Baleares, como ocurre en Cataluña, como ocurre en Andalucía o como ocurre en la

Comunidad de Canarias, que no están recogidos dentro de esa estadística oficial. En esas emergencias, que oficialmente tiene recogidas el Ministerio de Fomento, 5.562 personas se han visto afectadas y lamentablemente más de 200 personas han perdido la vida como consecuencia de esas emergencias.

No podemos olvidar que España es un país netamente ribereño, con 28 puertos de interés general y con una serie de rutas marítimas que surcan, digamos, nuestras aguas, con barcos que hacen tráfico de cabotaje de pasajeros y mercancías entre distintos puertos de interés general del Estado español, que convierten rutas como las del estrecho de Gibraltar o Finisterre en rutas de mayor densidad de tráfico del mundo. Y sin embargo, en contra de lo que se dijo en el punto primero de la primera proposición no de ley que se ha debatido hoy en esta Comisión de Infraestructuras, y en contra de lo que dijo el interviniente del Grupo Parlamentario Popular, la llegada del Gobierno del Partido Popular a responsabilidades en estas materias ha supuesto un drástico y permanente perjuicio para la seguridad de las vidas en la mar. Y lo argumentaremos en el debate pertinente, debate que esperemos que no rehuya el ministro de Fomento. Porque, señorías, debemos tener presente de forma muy clara que el vigente Plan nacional de salvamento marítimo, ejecutado bajo la competencia de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, es un plan diseñado exclusivamente desde la óptica economicista, desde una óptica de reducción de empleos y de reducción de costes. El vigente Plan nacional de salvamento marítimo redujo a la mitad el número de remolcadores de altura, se planteó reducir de forma drástica el número de oficiales radiotelegrafistas a bordo de nuestros buques, y se planteó también de forma drástica reducir el número de estaciones costeras. Y, señorías, no es un tema baladí el que ha planteado el Grupo Parlamentario Mixto a través de la iniciativa del Bloque Nacionalista Galego, es un tema de mucha importancia en el Estado español. La aplicación del convenio internacional Solas implicaba una serie de normas y posibilitaba a todos los gobiernos que suscribieron ese convenio internacional la adopción progresiva y paulatina, cadencialmente en el tiempo, de unas medidas que en España se han aplicado de forma radical. La primera medida que la Dirección General de Marina Mercante ha posibilitado ha sido la drástica reducción en el número de oficiales radiotelegrafistas. ¿Y a quién ha beneficiado esto? Ha beneficiado a la empresa armadora, ha beneficiado al armador, que en un planteamiento de reducción de costes ha reducido el número de oficiales a bordo de nuestros buques, y se ha incrementado el número de siniestros. Y el Grupo Parlamentario Socialista en esta intervención y en otras que tendrán lugar en esta Comisión lo va a demostrar.

Hoy no existen en los puentes de nuestros barcos oficiales radiotelegrafistas. ¿Se ha beneficiado la navegabilidad, la seguridad en la mar? En absoluto. ¿Qué es lo

que ha ocurrido? Se ha implementado un sistema automático del que aquí se ha hecho un canto, sobre todo en la primera proposición no de ley, en la intervención del portavoz del Grupo Parlamentario Popular, un canto al automatismo. Pues les voy a dar un dato del que este interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista se responsabiliza. Miren, señorías, el año pasado, según datos oficiales, según estadísticas oficiales dimanadas de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, se ha puesto de manifiesto que la aplicación del sistema Solas, con los sistemas automáticos de navegabilidad marítima en conexión con tierra incorporados a bordo de los barcos, sin atención de personal a bordo especializado, ha traído consigo 500 señales de socorro automáticas, es decir, desde barcos de transporte de pasajeros, de mercancías peligrosas, en fin, buques roll-on dedicados al tráfico de mercancía o de carga rodada en el tráfico del Estrecho, en Finisterre, en las rutas Canarias-Península, Almería-Nador..., en fin, en todas las rutas de interés público del Estado español se han producido 500 alarmas; el sistema de automatismo en tierra se disparó en 500 ocasiones, de las cuales solamente 10 correspondieron a emergencias reales, 490 fueron falsas alarmas, y ello supuso poner en marcha todos los mecanismos de apoyo a las embarcaciones, dar instrucciones a los buques que se encontraban en las inmediaciones de esos barcos en situación de potencial riesgo de siniestro, pues se tuvieron que transformar rutas; en fin, eso suponía un caos terrible. Es decir, sólo el 2 por ciento de fiabilidad en las emergencias producidas han respondido a emergencias reales. Quiero recordar que dos *ferries* de la Compañía Trasmediterránea colisionaron en el estrecho, que está sometido a investigación, que murieron ocho personas y pudo haber sido una catástrofe de colosales dimensiones. Eso fue en los primeros días del mes de agosto. Y otras muchas emergencias.

De ahí, señorías, que a nosotros nos preocupe extraordinariamente la situación de indefensión. Y no es alarma facilona la que este interviniente socialista está lanzando. Hay una situación, y además lo podemos demostrar, de descenso en la seguridad en la navegación marítima que las Cortes Generales españolas tienen la obligación de acometer. De aquí que si bien es cierto que el Bloque Nacionalista Galego presenta una propuesta de resolución con muchas componentes de naturaleza, digamos, laborales de un colectivo que se ha visto sin trabajo, y que es una componente, nosotros la vemos como una componente más de un problema de mucho calado.

Por ello, nosotros vamos a apoyar esta iniciativa y la vamos a votar a favor, sin duda alguna. Esto no es sólo un tema laboral de los oficiales radiotelegrafistas de la marina mercante española, que después de 30 años de ejercicio han visto que los armadores les han puesto de patitas en la calle, y utilizo esta terminología coloquial. No, no es sólo ese tema. El tema es de mucho calado.

El tema es que la implementación, y con ello termino, señor presidente, la implementación de la nueva tecnología, que curiosamente un país del que nadie dudará que no está en las cavernas tecnológicas, como los Estados Unidos, los Estados Unidos, qué curioso, no ha implementado aún el sistema Solas, se ha planteado irlo aplicando poco a poco en sus buques a lo largo de los diez años próximos. Esto nos debería llevar a pensar que España no tiene un sistema de protección a la navegación marítima tan espectacular como para de forma drástica y radical, aplicar, sin que haya una cadencia temporal, los preceptos y los mandatos del sistema Solas. De ahí que nosotros, no nos neguemos a que se vaya implementando por cuanto estaba recogido así ya en los convenios internacionales suscritos a lo largo de la década de los noventa por el Gobierno español, por anteriores gobiernos socialistas; naturalmente no nos negamos, pero hay que irlo implantando gradualmente, de forma que la compatibilidad del ejercicio del control a bordo por parte de los oficiales radiotelegrafistas y las nuevas tecnologías que se implementen se vayan disminuyendo gradualmente unas e incrementando las otras de forma progresiva.

El punto primero lo hemos visto, el punto primero del proyecto de resolución del Bloque Nacionalista Galego en esta proposición no de ley, en el que plantea adoptar las medidas normativas necesarias para garantizar el cumplimiento efectivo de lo dispuesto en el convenio internacional sobre la protección de la vida humana en el mar y en el reglamento internacional de Radiocomunicaciones de la Unión Internacional de Telecomunicaciones, es una resolución que nosotros siempre hemos defendido, es rotundamente apoyable y es el corazón de esta iniciativa.

Los restantes puntos también los apoyamos y así se lo hemos manifestado al colectivo de oficiales radiotelegrafistas que se han entrevistado con el grupo parlamentario. Creemos que si el Grupo Parlamentario Popular apoya esta iniciativa, dado que es el grupo mayoritario en la Cámara, estaremos haciendo no sólo un servicio a 70 ó 120 radiotelegrafistas que están en paro —no es sólo un tema de naturaleza laboral—, sino que estaremos haciendo un servicio a la navegabilidad en nuestras costas, a la navegabilidad de nuestra flota mercante y a la seguridad de los ciudadanos que utilizan esos medios de transporte.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Jiménez, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene usted la palabra.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Se ha querido con la última intervención trasladar esto a un debate de otro tipo, que yo entiendo, con todos los respetos, que es deformar los hechos para alarmar innecesariamente. Pero lo que nos trae aquí ahora, es el desempleo de

unas personas con nombre y apellido. Y para eso el Partido Popular es muy sensible...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Jiménez, perdón, tiene usted muy alejado el micro y me están señalando que probablemente no se está grabando bien lo que usted dice. Le ruego que se aproxime el micro más para que pueda grabarse perfectamente lo que dice. Tiene usted la palabra.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Decía que el Partido Popular entiende y asume que es un asunto muy importante, porque estamos hablando del empleo de personas con nombre y apellidos, y eso no es retórica pero el Partido Popular viene demostrando y diciendo que su política social es la política del empleo y lo pone en el pórtico de sus intervenciones y de todas sus actuaciones económicas y políticas. Pero la singularidad y la concreción del problema hace que entienda el Partido Popular que la vía parlamentaria probablemente no sea el camino más adecuado. Y en este sentido desde ahora ya anuncia que no va a apoyar la proposición no de ley, no sin antes explicar el porqué. Y antes también nos gustaría, en el pórtico de esta intervención, decir que no nos parece adecuado, aunque cada uno es dueño de llevar el discurso donde quiera, trasladar un debate muy concreto, que se trata del empleo de unas personas con nombre y apellidos, a un problema del salvamento marítimo, deformando determinadas actuaciones. Y a mí me gustaría también, aunque el representante del Grupo Mixto, del Bloque Nacionalista Galego, lo ha hecho muy bien, volver a recordar de qué hablamos.

Hace una década se implantó el sistema mundial de socorro y seguridad marítima, hace una década. Hace menos, pero también en la última década, España suscribió la modificación del convenio internacional para la protección de la vida humana en el mar. También en esta última década España asumió la modificación del artículo 56 del convenio internacional de telecomunicaciones. Todo ello tiene un seguimiento por la Organización Marítima Internacional. Es decir, estamos hablando de temas que trascienden el ámbito del Estado. Como consecuencia de esa homologación a nivel internacional, un número determinado —no son 120, sino 70 u 80— de oficiales radiotelegrafistas se quedaron en situación de desempleo, y después de pasar por todas las atenciones de la ley ahora están en una situación precaria, y desde luego debemos, y es la obligación de la Administración, atender las necesidades de unas personas concretas, máxime al ser desempleados de más de 45 años. Pero no mezclemos la seguridad en el mar, que es otro discurso, con otras circunstancias y otros hechos que no conviene deformar, porque yo sí que entiendo que podría ser un alarmismo innecesario.

El Partido Popular quiere dejar constancia de que tanto la Dirección General de la Marina Mercante como el Instituto Social de la Marina, la Dirección

General de Trabajo y la Dirección General de Comunicaciones, en los últimos tiempos están intentando resolver el problema de estas personas. A los representantes del Bloque Nacionalista Gallego les constan —porque en los últimos meses y en los últimos años han hecho muchas preguntas al respecto y se han ocupado mucho del tema, ocupación que les honra— los esfuerzos que hace la Dirección General de la Marina Mercante, el Instituto Social de la Marina, la Dirección General de Trabajo y la Dirección General de Comunicaciones por resolver un problema que tiene nombre y apellidos. Y por eso, dada la sensibilidad del tema, no se le ha dado la espalda y por el contrario se está intentando resolver el problema, y sabe que algunos han encontrado acomodo en el Servicio de Salvamento Marítimo y que algunos encontrarán acomodo, de acuerdo con la legislación que intenta dar trabajo prioritariamente a todas las personas que tienen más de 45 años, como una norma general.

Respecto a las proposiciones concretas que hace la proposición no de ley, voy a explicar sencillamente por qué entendemos que no es el camino la vía parlamentaria. Respecto a la primera, a adoptar medidas dentro de los convenios internacionales, entendemos que todas las medidas están tomadas, máxime después del último concurso, en el que se implantaron los sistemas de balizas en las redes costeras, y que no es competencia del Gobierno imponer la cualificación profesional del personal de radiocomunicaciones de los buques, máxime con la liberalización del sector, las banderas de conveniencia y los registros especiales de buques. Entendemos que el Gobierno, en consonancia con su filosofía, debe preocuparse por el empleo, pero ojo con intentar imponer determinadas cualificaciones profesionales a colectivos, que hay otros colectivos que pueden hacer lo mismo. Por eso entiende que nuevas medidas no y que todas están dentro del ámbito internacional, cuyo seguimiento lo hace la Organización Marítima Internacional, y aquí no tenemos ninguna constancia de incumplimientos por parte del Gobierno español.

Respecto a la segunda, dar de alta a este personal, todos sabemos, y aquí yo invito a la responsabilidad, que la ley asocia el alta a la prestación efectiva de servicios, o sea, que pique, y así lo saben también los que han intervenido, que la Orden de 18 de julio permite unos convenios especiales con aportación de los interesados que dan opción a un alta asimilada. Pero saben que la normativa vigente no permite dar de alta sin una prestación especial del servicio. Sin embargo, existe una orden mediante la que, con unos convenios especiales, con aportación de los interesados, se admite un alta asimilada, que también permitiría acceder a lo que dice el punto 3: una jubilación anticipada. Tampoco podemos hablar de jubilación anticipada si no existe el alta o la vinculación con la Seguridad Social. De ahí que los puntos 2 y 3 tropiecen con determinadas dificultades normativas, que harían aplicar un trato espe-

cial a un problema general o, lo que es lo mismo, un trato diferente a un problema entre iguales.

Respecto al punto 4, sobre hacer cursos, también sabe el proponente que tanto el Instituto Social de la Marina como la Dirección General de Trabajo, como es su obligación, están intentado por todos los medios proponer cursos de instalaciones de energías alternativas, de formación del sistema de seguridad y socorro en el mar, de sistemas de telecomunicaciones, de instalador de telecomunicaciones, para procurar la reinserción laboral de este colectivo. Esto sigue abierto y el Real Decreto 236/2000, que regula el programa de cursos para este año para desempleados de más de 45 años, específicamente tiene previstos cursos de este tipo, que los llevarán a cabo la Dirección General de Trabajo y el Instituto Social de la Marina.

Y por último, el punto 5 dice que la disposición transitoria novena de la Ley de telecomunicaciones se refiere a operadores. Es cierto que la disposición transitoria novena de la Ley de telecomunicaciones de 1998, en relación con los operadores que debe tener la Dirección General de la Marina Mercante para las telecomunicaciones, trata de unos operadores o entidades, pero se refiere a un operador que lo fuera ya, y la disposición transitoria lo que dice es que quien venía prestando ese servicio, lo siga prestando. Eso ya se habló en el punto 1, y era Telefónica; pero se refiere a una entidad que hacía las operaciones de telecomunicaciones y no a las dotaciones necesarias en buques.

Por todo ello, el Grupo Popular reiterando que estamos ante un problema importante porque hablamos de personas y que probablemente el que sea concreto, individual y singular hace que el mejor camino no sea la vía parlamentaria, sí ha querido dejar constancia de la preocupación de los distintos servicios del Gobierno y de la Administración por resolver el problema por las vías y los mecanismos adaptados a la importancia y a la singularidad y a la concreción del tema. Pero entiende que la vía parlamentaria, siendo un camino respetable, no es el más adecuado por todo lo expuesto y, en este sentido, no va a apoyar la proposición no de ley. **(El señor Aymerich Cano pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Señor Aymerich, a efectos de? ¿Solicita un segundo turno? **(Asentimiento.)** Vamos a ver, señor Aymerich, permítame. Lo que el Reglamento estipula en las comisiones es que hay un solo turno y sólo con carácter excepcional y cuando a juicio del presidente se considere que no ha quedado suficientemente aclarado un debate, puede darse un segundo. Quiero hacerles constar que salvo alusiones, si las hubiera, que no las ha habido, esto sería siempre una situación excepcional. Así que, señor Aymerich, si usted puede evitar hacer un segundo turno, se lo ruego, para no crear precedentes que conviertan el segundo turno en algo habitual. No quiero privarle de que usted pueda decir lo que quiera decir, pero quiero

que entienda también que el Reglamento es bastante estricto en este asunto. ¿Cree usted que por algo de lo que ha dicho el portavoz del Grupo Popular no ha quedado claro lo que usted ha querido exponer? Tiene un minuto, señor Aymerich, un minuto, por favor.

El señor **AYMERICH CANO**: Efectivamente, ha quedado muy claro lo que ha dicho el portavoz del Grupo Popular. Lo que no queda claro ni creo que los miembros de la Comisión ni los afectados entiendan es que esta materia no sea de competencia parlamentaria. Para eso están iniciativas distintas a las proposiciones de ley, que tienen como objetivo precisamente impulsar o mover al Gobierno a realizar una actuación determinada, como es en este caso el beneficio no sólo de un colectivo, el colectivo de operadores radioelectrónicos y radiotelegráficos, sino también de la propia seguridad de la vida humana en el mar. Simplemente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Segura y señor Jiménez, tienen ustedes derecho también a un minuto si desean utilizarlo. Señor Segura, ¿desea utilizar un minuto? Tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Miren, señorías, reiterar que no se trata exclusivamente de un problema de un grupo de profesionales. Aquí ha habido una realidad en el Estado español: estos profesionales están en paro como consecuencia de que la Dirección General de la Marina Mercante ha autorizado a los armadores a que de aquellos tres tipos de oficiales que van a bordo de los buques con responsabilidades, los oficiales de máquinas, los oficiales de puente y los oficiales radiotelegrafistas, sencillamente se ha eliminado a uno de los oficiales a bordo de los buques, los oficiales radiotelegrafistas como consecuencia de la incorporación de nuevas tecnologías. Esas nuevas tecnologías se deben ir implementando gradualmente en el tiempo y gradualmente disminuyendo el número de oficiales radiotelegrafistas, pero no de la forma radical como se hizo hace tres años, o hace unos cuantos años más, por parte de los armadores españoles, a los que se les ha beneficiado mucho, por ejemplo, con el segundo Registro de Buques del Estado español. En consecuencia, el mal funcionamiento de los sistemas automáticos nuevos ha traído consigo el elevado número de siniestros, su crecimiento y la disminución del grado de seguridad. Por eso vemos nosotros la proposición no de ley con una perspectiva global.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Jiménez, tiene usted la palabra también por un minuto, por favor.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Se han puesto en mi boca palabras que yo no he dicho. Yo no he hablado de competencias, he dicho que el Partido Popular entiende que la sede parlamentaria no era la vía más oportuna en

estos momentos en las circunstancias en que estaban unas personas, oficiales radiotelegrafistas, en desempleo; que existían otros caminos que la Administración ya está abordando. No es posible que el Parlamento se dedique a resolver todos los problemas de desempleo que se generan en el país por colectivos singulares. Creo que es competencia del Parlamento, pero que también tiene otras competencias de más altura.

— **SOBRE ELABORACIÓN DE UN PLAN DE MODERNIZACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000033.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Voy a decíles, a los efectos de que los portavoces puedan prever el debate, que vamos muy adelantados y que queda un debate aproximadamente de una hora u hora cuarto como mucho; lo digo a los efectos de que puedan prever los portavoces la asistencia, porque estamos en una mañana en la que hay muchas comisiones reunidas y muchos diputados y diputadas están simultáneamente en más de una.

Pasamos, pues, a la numerada como 8, sobre elaboración de un plan de modernización de la red ferroviaria de Galicia, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Mixto, y para su exposición tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Posiblemente para que se entienda bien la intención de esta iniciativa hay que tener en cuenta que Galicia tiene una red de ferrocarril de 1.000 kilómetros, sin doble vía, y sólo el 20 por ciento electrificada, es decir, el tramo que va desde Vigo a Ourense y Monforte de Lemos, con la salida para León. Todo el resto está sin electrificar y, por supuesto, la totalidad de la red no cuenta con doble vía.

Cuando el tema del ferrocarril empezó a tener una cierta preocupación social en Galicia, a partir de 1995, a través de presión social y de debate político se llegó a que el Parlamento del país asumiese por unanimidad de los tres grupos parlamentarios allí representados, el Partido Popular, el Partido Socialista Obrero Español y el Bloque Nacionalista Galego, la elaboración de un plan para afrontar el problema de una red completamente obsoleta, marginal dentro del Estado español, a pesar de que una parte de ella, en concreto lo que se llama el *eixe atlántico*, lo que va de A Coruña a Vigo, es una de las redes que tiene una de las ocupaciones relativas mayores del Estado español.

Producto de todo este debate y de la presión social fue que el Gobierno tuviese que recurrir a la fórmula de convenios, que solamente inventan para Galicia en lo que son materias de su competencia, de convenios con la Xunta de Galicia, que desde el año 1997 se vienen

aplicando, eso sí, de forma cada vez más ralentizada y nunca cumpliendo los objetivos de cada año, que eran unos objetivos bien raquíticos, baste decíles que el año pasado solamente se invirtieron 3.000 millones de pesetas en la red ferroviaria de Galicia. En todo caso, dos convenios anteriores que alcanzaban la cifra de 60.000 millones en un quinquenio, se subsumen ahora todos en un tercer convenio del actual ministro de Fomento por valor de 80.000 millones de pesetas, pero con el horizonte del año 2007.

El horizonte del año 2006 y 2007, sin embargo, a partir de esta legislatura nos coloca ante promesas de carácter muy propagandístico vinculadas al tren de alta velocidad. Pero realmente nosotros nos podemos preguntar cómo es posible que el Gobierno, según la propaganda, pueda gastar más de medio billón de pesetas cuando se negó radicalmente a gastar 200.000 millones de pesetas en diez años, precisamente para aplicar el modelo que había aprobado el Parlamento de Galicia por unanimidad, que no era para trenes de alta velocidad sino para trenes convencionales que pudiesen alcanzar velocidades medias en el año 2007 de 150 kilómetros por hora.

Nosotros tenemos una preocupación fundamental por la red interior de nuestro país y después por las conexiones con Portugal, con el Estado español, que tienen que ser conexiones no solamente con Madrid sino con todo lo que es el centro, el norte y Cataluña, y después, por supuesto, con Madrid, con el sur y con levante y con las respectivas fronteras. Pero no se puede obviar la conexión con Portugal, entre otras cosas porque, vuelvo a repetir, en la fachada atlántica es donde está la mayor parte de los usuarios, el mayor potencial demográfico, los mayores intercambios comerciales de Galicia, y así sucesivamente. Por lo tanto, el modelo gubernativo de estar obsesionado con que podamos llegar a Madrid desde las capitales de provincia o las grandes ciudades de Galicia en cuatro horas en el horizonte del año 2006, aun dando por cierto que pueda ser verdad, no es para nosotros el aspecto crucial o fundamental del problema. Nosotros tenemos una preocupación por el transporte de mercancías, por el transporte de viajeros en el interior del país, para que la infraestructura sea compatible con estos dos tipos de finalidades y además pensamos que para nosotros el objetivo fundamental es que todas las ciudades gallegas se puedan comunicar entre sí. Y, miren ustedes, con un tren de 140 kilómetros/hora todas ellas estarían a media hora unas de otras, y la que más a una escasa hora, como pueden ser por ejemplo Vigo y Ourense, ya incluso sin llegar a velocidades de 150 km/hora.

La conexión del llamado *eixe atlántico*, el itinerario con más usuarios y potencial ya hoy es fundamental, porque sería lo que uniría desde Ferrol hasta Porto-Lisboa. Para nosotros, por lo tanto, esta consideración de conjunto pasaría, efectivamente, porque se considerase también el *eixe atlántico* un trayecto transeuropeo y no

una especie de trayecto regional, malparado por el trato que dan los dos Estados, pero especialmente en este caso el español, porque por lo menos el Estado portugués parece que en el horizonte del año 2004 estará dispuesto también a integrar el norte de Portugal con unas redes convencionales pero aceptables, a unas velocidades medias como mínimo de 120 km/hora.

En definitiva, para nosotros es clave la consideración del conjunto de la red, y además que las salidas de Galicia sean por los dos accesos que tiene hoy, el acceso de Monforte y el acceso de Ourense. El acceso de Monforte tiene un intermedio fundamental, que es todo El Bierzo, que va a dar a Ponferrada, y le recuerdo que el señor ministro de Fomento asumió con entera tranquilidad, sin sonrojarse, que los itinerarios de alta velocidad llegarían hasta Ponferrada. Yo creo que Monforte y Lugo merecen una consideración como Ponferrada por lo menos, pero ya no por altas velocidades ni por nada, si nos continúan con la línea que tenemos, mejorada para llegar a 140 km/hora, sería bárbaro; los gallegos, todos unánimemente, aplaudiríamos ese tipo de modelo ferroviario. En el caso de Ourense, como dije antes, Zamora, Valladolid, Centro, Sur y Levante.

Las informaciones últimas del Gobierno para nosotros son altamente contradictorias. El Decreto 1191/2000, de 23 de junio, en su anexo primero se refiere a sistemas transeuropeos de alta velocidad, líneas de menos de 200 km/hora y además que no tienen que cumplir los requisitos de carácter técnico de lo que serían las partes cruciales de estos itinerarios de alta velocidad, lo que se juzga es el conjunto. Pero el problema que no nos aclararan es si ese tipo de itinerario de alta velocidad a Galicia, que es la obsesión, va a llevar consigo un cambio de modelo interno dentro del país, porque cuando se les pregunta si va a estar todo electrificado la respuesta es que eso es un despilfarro. Cuando se les dice si va a haber doble vía, también es un despilfarro. Entonces, francamente, si es un despilfarro, que después se nos vaya a poner una supuesta línea de alta velocidad Santiago-Ourense para salir por Ourense los trenes de gran recorrido sin que no se nos aclaren las otras cuestiones, es muy preocupante.

Aparte de eso, la propaganda llega a tal extremo que ya se nos está diciendo que van a empezar las obras para las actuaciones del tren de alta velocidad en el tramo Santiago-Oroso. Bueno, es que nos toman por imbéciles. Las obras del tramo Santiago-Oroso son obras pertenecientes al convenio aprobado ya en 1998, que consisten en sacar curvas, y nos parece muy beneficioso hacer unas obras que están ya prácticamente licitadas; incluso salió el listado de todos los vecinos afectados. Y estas obras que se iniciarán en la práctica en la primavera de 2001 nos las venden ahora como obras de alta velocidad. Vuelvo a repetir, no es el problema de la alta velocidad, queremos que se nos garantice que el eje atlántico tiene doble vía y electrificación, y no nos lo están garantizando para nada mientras

se cubra todo con esta nebulosa de carácter propagandístico.

Presentamos esta proposición no de ley con un afán constructivo de clarificar el modelo, de deshacer por lo menos las informaciones que son un galimatías, que están llenas de jerarquizaciones totalmente propias de un modelo marginal respecto al conjunto del Estado, un modelo no coherente, falto de clarificación global —para el interior de Galicia estamos hablando—, y que nosotros queremos que sea un modelo de mínimos pero aceptable, como exigencia práctica. No queremos que el tramo interior este, lo que sería Ferrol-Lugo-Monforte, quede abandonado como una vía marginal. No queremos que el tramo costero, que es el de más uso, que es Ferrol-A Coruña-Santiago-Pontevedra-Vigo-Porto, quede como una cosa colateral porque lo importante es sacar los trenes para Madrid. Esto a nosotros nos parece un modelo alarmante y desde luego el Gobierno, si no quiere, no tendría necesidad de hacer esfuerzos verbales y propagandísticos, solamente tendría que recurrir a decir: sí señores, ustedes van a tener el modelo ferroviario del Parlamento de Galicia, que no representa más de 200.000 millones de pesetas, pero ése va a ir adelante, y después, por supuesto, las conexiones con el resto de la Península. Y, si quieren, incluso que lo hagan con las altas velocidades habidas y por haber. Ya sabemos que no va a ser así, puesto que a nosotros el itinerario de alta velocidad nos correspondería en el eje troncal, con las velocidades menores de 200 km/hora. En todo caso, no se puede seguir actuando así, a salto de mata, respondiendo solamente a la opinión pública con propaganda porque hay que cubrir lo que son aspiraciones y deseos del país, con cosas que, vuelvo a repetir, no son de recibo.

Por lo tanto, los tres puntos que nosotros planteamos es que se nos garantice que en el año 2007 vamos a tener en toda la red interior del país velocidades mínimas de 150 km/hora y contemplar las partidas económicas a partir de los próximos Presupuestos Generales del Estado en función de esto. Segundo, que ya que se trata de líneas convencionales, quede claro que las salidas van a ser por los dos sitios, Monforte-León y Ourense-Zamora, por lo que antes hablé. Y tercero, para nosotros fundamental, no se puede uno descolgar con que el trayecto resulta que es más usado, de más carga demográfica, de más potencial económico, queda como una cuestión que allá se apañe el dinero del convenio, marginal, de 21 millones de pesetas, para arreglar nada menos que el eje atlántico, para el que no se garantiza la doble vía, cuando hoy tiene quince trenes de un lado y quince de otro y para hacer los cruces cada vez tienen que abrir más apartaderos, que llaman ellos. Entonces, el modelo este tiene que modificarse y nosotros queremos una garantía de que se modificará en este sentido, por lo que en esta dirección va la proposición no de ley que presentamos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda, que es a dos de los apartados de la proposición no de ley del Grupo Mixto. Para fijar la posición sobre la proposición no de ley y explicar y defender la enmienda, tiene la palabra el señor Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: En principio, quería hacer constar que retiramos la segunda enmienda, la que se refiere a pasos a nivel y en la primera queremos que sea una enmienda de sustitución y, en caso de que no sea admitida, que pase a ser una enmienda de adición.

No puede ser más realista la descripción que ha hecho el compañero parlamentario Rodríguez, en el sentido de que el tren de Galicia, la modernización interior e incluso la conexión de las redes de Galicia con el exterior a través del AVE, padece un abandono absoluto. En el año 1995, con todo el arco parlamentario en el Parlamento gallego, se firmó un acuerdo que supone una reivindicación histórica para Galicia en materia de modernización de la red interior de Galicia. ¿Pero de qué vale la firma del PP en un acuerdo parlamentario si no se ha llevado en absoluto a su cumplimiento? El PP, en Galicia y en el Estado, no supo, o no quiso llevarlo a la práctica. En Galicia el tren es un clamor, es una necesidad. Nosotros estamos asistiendo allí en Galicia a una fiesta mediática en la que, por ejemplo, el señor Cuiña se descuelga diciendo que todo lo que pase de 160 km/hora ya es alta velocidad, como hizo el 8 de junio pasado. Es decir, todo han sido actuaciones en las que si se sumaran todas las cantidades que ha anunciado sucesivamente el PP, tendríamos la mayor red interior y exterior del mundo en cuestión no solamente ferroviaria sino probablemente del resto de las infraestructuras.

Apoyaremos la iniciativa del Grupo Mixto, porque es una demanda muy viva en Galicia. Sin embargo, si queríamos, en la enmienda de adición que planteábamos, partir de que el PP, el Gobierno del Partido Popular, tanto en Galicia como en España, es el responsable de que no se haya llevado a cabo una modernización y una conexión con garantía a la red de alta velocidad española y europea. En este capítulo tengo que decir que el Bloque Nacional Galego maneja en el segundo punto de su proposición no de ley conceptos que de alguna manera son peligrosos —entre comillas—. Es decir, es una proposición que si se llevase a cabo, aunque la vamos a apoyar, repito, incluiría la aceptación de las dos proposiciones que presenta Fraga y el Gobierno de Galicia, a pesar de ser una propuesta que se desmarca en el fondo de la llegada del AVE a Galicia.

En Galicia se han manejado conceptos como velocidad alta, alta velocidad, tren bala, tren rápido, es decir, trenes que en último caso no responden a la modernidad más absoluta que nosotros necesitamos. El Plan de infraestructuras, cualquier plan de infraestructuras,

debe cumplir como mínimo tres condiciones: ser integral, en el sentido de que es un proceso de unificación de varias entidades; ser estratégico, en el sentido de que es un proceso de regulación de decisiones óptimas en cada momento y con una finalidad política y económica reconocida; y ser coordinador, es decir, que es capaz de aglutinar esfuerzos, métodos y medios.

El Grupo Socialista sólo entiende un modelo de alta velocidad, que es el que se ha implantado en los proyectos realizados para la conexión de Madrid con Barcelona, con Sevilla o el proyectado para Valencia. El AVE moderno, en las investigaciones que se han hecho, prueba que se pueden proyectar trenes que demuestran viabilidad técnica y económica en velocidades de 350 kilómetros aproximadamente. En el nuevo siglo viajar a 350 kilómetros por hora debe ser lo habitual. En Francia ya están preparados precisamente para viajar a 400 kilómetros por hora. Es decir, los gallegos queremos competir en igualdad de condiciones que el resto. El error grave que plantea el PP es que el AVE tiene que competir con las autovías entre Madrid y Galicia. Nosotros queremos competir con el avión. Y si un tren de los que se señalan como alta velocidad tarda más de cuatro horas en llegar desde Vigo o desde A Coruña, como elementos extremos, a Madrid, entonces hay que reconocer que no será competitivo en absoluto. Un AVE es a un tren rápido lo que una autopista es a una vía rápida. Si aceptamos el modelo que proponen Fraga y el Gobierno del PP, quedaríamos en desventaja con el resto de España, evidentemente. Podríamos hablar de dos Españas entonces, la del noroeste y el resto. Y asistiríamos, evidentemente, a un agravio enorme, probablemente el más grande que se le puede hacer desde la mayoría de un Gobierno a otra mayoría de otro Gobierno en Galicia. No obstante lo anterior, se votará a favor del proyecto no de ley del Bloque Nacionalista Gallego.

No podía terminar sin meditar en que nos estamos jugando precisamente el futuro de Galicia y por consiguiente se deben considerar varias cosas. En primer lugar, que cuatro horas y media de tiempo de viaje, que nos anuncia el Gobierno, con un tren de altas prestaciones entre Galicia y Madrid, es el plazo de transporte que tenemos hoy día ya prácticamente con las autovías. ¿Qué sentido tiene hacer una inversión de semejante calibre para no superar lo que ya tenemos? En segundo lugar, que tenemos ya una vía, como la que hay por Zamora que, sin hacer una línea nueva cuando se concluyan algunas variantes, realmente nos aproxima a las cuatro horas y pico. En tercer lugar, que tan importante como la alta velocidad es que se lleve a Galicia el ancho europeo y que de no ser así quedaríamos en inferioridad de condiciones con el resto de España y con el resto de Europa. En cuarto lugar, los gallegos no podemos aceptar como excusa que el ferrocarril del futuro tiene que ser solamente de altas prestaciones, porque si no el transporte de mercancías se verá afectado negati-

vamente. ¿Por qué en Galicia se ha de emplear una filosofía distinta a la que se ha empleado en Cataluña, en Valencia o en Sevilla?

Por último, quiero decir que cualquier alternativa que se lleve a cabo no puede superar como mucho el tope máximo de las tres horas de plazo de transporte desde Coruña, Vigo o Pontevedra, si no queremos quedar marginados, máxime cuando somos los más alejados de los grandes flujos peninsulares económicos y sociales. Nosotros, aquí, ahora mismo, somos responsables ante nuestros descendientes de que la decisión que tomemos sea la acertada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Turno de fijación de posición. ¿Grupos que desean tomar la palabra? Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Plantea el Bloque Nacionalista Galego en su proposición no de ley tres peticiones. Una primera relativa a la elaboración urgente de un plan de modernización de la red ferroviaria de Galicia; una segunda reflexión sobre las redes de alta velocidad y, para finalizar, unas reflexiones sobre las comunicaciones ferroviarias con Portugal, refiriéndose a la comunicación con Porto y también al *eixe atlántico*.

Nuestro Grupo Parlamentario Popular dará una pormenorizada respuesta dentro del escaso tiempo que tenemos a todas las cuestiones que plantea el señor Rodríguez. Entendemos que quizá el texto de su exposición de motivos, incluso de las puntualizaciones finales, sea extemporáneo, en la medida en que ha sido redactado antes de la comparecencia del señor ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras. pese a todo, usted no ha rectificado el tenor literal de lo que ahí manifiestan.

Lo que sí es cierto, y usted no lo puede negar y no lo puede negar nadie en esta Cámara, es que desde la llegada del Partido Popular al poder en el año 1996, al Gobierno central, se produjo un cambio sustancial en lo relativo al ferrocarril en relación con nuestro país, con la Comunidad Autónoma de Galicia. Esto es una evidencia sobre la que no cabe ninguna duda. Si hoy estamos hablando de temas como la alta velocidad y la modernización integral de nuestra red, pero especialmente de la alta velocidad, es a consecuencia de la voluntad y de la decisión tomada por el Gobierno del Partido Popular. Señor Rodríguez, usted lo sabe, y también sabe que el Partido Socialista, que es el que ha gobernado aquí durante trece años, no ha hecho absolutamente nada en relación con la alta velocidad y las altas prestaciones para Galicia, pese a que ahora, con el discurso que se acaba de hacer, se quiere trasladar a los que acabamos de llegar al Gobierno del Estado hace escasos años todas las responsabilidades de unos atrasos, y de unos atrasos que vienen desde hace muchos,

muchos años. Lo que sí es cierto es que tanto el Gobierno central del Partido Popular como la Xunta de Galicia vienen trabajando desde hace años en la modernización y en el ferrocarril gallego. Y voy a referirme en primer lugar a la alta velocidad.

Mire usted, señor Rodríguez, el ministro de Fomento se lo puso de manifiesto en la comparecencia del día 15. El corredor ferroviario norte-noroeste tiene el mayor volumen inversor de todos los corredores ferroviarios que hay en estos momentos diseñados en el Plan de infraestructuras ferroviarias. Y yo le digo: ¡Y no podía ser de otra manera! Porque realmente nuestro déficit infraestructural es enorme y lo tenemos que superar a pasos agigantados. Pero no existe, como usted ha puesto de manifiesto, ningún tipo de voluntad discriminatoria del noroeste peninsular, sino por el contrario una voluntad de justicia y de tratamiento adecuado a esas zonas.

Es lo cierto que ha sido definido ya que el acceso de la alta velocidad para Galicia entrará por el sur, por el recorrido Zamora-Ourense, de modo que desde esa ciudad, de la que tengo el honor de ser diputado, se hará el reparto para el resto de las capitales de provincia de Galicia e incluso también se apunta la posibilidad de que esto finalmente llegue a la ciudad de Ferrol. Será un tren —y ya se lo he definido— de ancho europeo, con vía electrificada en todo el corredor hasta Santiago de Compostela, más los corredores transversales desde A Coruña hasta Pontevedra y Vigo y el de Lugo hasta Ourense, y con doble vía, salvo en aquellos lugares donde no sea viable por problemas de naturaleza urbana que impliquen duplicar el corredor. Tendrá esas velocidades de 220 kilómetros por hora, en cualquier caso las velocidades encajadas dentro de la normativa definitiva de redes de alta velocidad. Y permitirá cubrir esos objetivos de unir las capitales de provincia gallegas con la capital del Estado en unos tiempos no superiores a las cuatro horas en el caso de la ciudad más alejada; por ejemplo, desde mi ciudad, Ourense, será en 2,45. Así se produce realmente el fenómeno de tren competitivo con otros medios de transporte con los que realmente se debe asimilar y comparar.

La inversión que se va a hacer en el tramo Ourense-Madrid-Valladolid (400.000 millones), y refiriéndonos exclusivamente al acceso ya más cercano a Galicia, tramo Valladolid-Ourense (270.000 millones), tramo dentro de la red interior de Galicia de AVE, 291.000 millones, será de un total de 561.000 millones de pesetas. Una cifra que es importante, pero ya le digo, señor Rodríguez, que también la consideramos la adecuada para poder atender debidamente esta urgente necesidad que es la comunicación de Galicia por medio de una red de altas prestaciones, de alta velocidad.

Antes de que remate este año 2000, previsiblemente en este otoño, vamos a tener la oportunidad de ver cómo se suscribe un convenio entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia para pormenorizar pla-

zos de ejecución, proyectos y obras del tren de alta velocidad, así como un plan para la modernización de la red de ferrocarril convencional. Y es este convenio el punto de arranque de la concreción de extremos que evidentemente no pueden quedar de manifiesto en una simple comparecencia efectuada aquí el 15 de junio. Y estos trabajos ya han comenzado, ya han comenzado los estudios informativos: el de Ourense-Santiago, por 115 millones, ha sido licitado en marzo de 2000; el de Medina-Zamora-Puebla de Sanabria, de 105 millones, en septiembre de 1999; la salida sur de Vigo, que es el enlace Vigo-Porriño, ha sido también licitada por 168 millones en julio de 2000. Por lo tanto, todo esto está suponiendo pasos decisivos para adelantar el máximo posible la ejecución de la alta velocidad en Galicia.

Y no debe disgustarnos en modo alguno, señor Rodríguez, el que se haya anunciado en Galicia, después de unas conversaciones con el Ministerio de Fomento, que previsiblemente empezarán en la primavera del año que viene, del 2001, simultáneamente las obras en la parte de Madrid y en Galicia. Que en los tramos Santiago-Oroso y Orroso-Ordes se empiece a trabajar en la línea de alta velocidad debe movernos a todos a la satisfacción y a la alegría, y no a la queja ni a buscarle implicaciones dudosas, de publicidad, de engaño. Porque la ciudadanía de Galicia, elección tras elección, pasa factura y repasa lo que han sido compromisos contraídos y lo que son propuestas electorales de las alternativas políticas. Y nosotros pasamos todos esos exámenes constante y continuamente, y afortunadamente el pueblo gallego sigue respaldando nuestros proyectos, nuestras realizaciones y nuestras políticas. Y por lo tanto no actuamos en función de propagandas, sino de compromisos y de resultados.

Red interior de Galicia. Usted alude en su exposición de motivos a un único acuerdo entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento. Ahora enmienda y también reconoce la existencia, cómo no, del acuerdo entre Xunta de Galicia y Renfe: 30 y 30, 60.000 millones de pesetas, como usted manifestaba. Y esto son obras de modernización, algunas muy importantes, que están siendo ya ejecutadas, otras que están proyectadas, otras que están licitadas; son obras tan importantes como las de Monforte-Sarria, las de la variante de Canadal, que se está licitando, todas las obras de la línea férrea que va desde Monforte hasta el límite con la provincia de León, en Covas, donde se están ejecutando obras muy importantes para potenciar justamente esa línea, con otra importantísima de tráfico de mercancías. No es cierto, como usted afirma en su escrito con carácter genérico, que las velocidades en la red interior de Galicia sean de 50 kilómetros por hora. Nuestras medias están en torno a los 70-80 kilómetros por hora, con trenes Talgo que unen todas las capitales (A Coruña-Santiago, Santiago-Ourense, Vigo-Porriño, Porriño-Ourense) en velocidades siempre superiores a los 100 km/hora.

Esta voluntad de trabajar en la red interior de Galicia se pone de manifiesto con el protocolo firmado el 21 de junio de 2000 entre el presidente Fraga y el ministro Álvarez Casos, que supone incrementar la cuantía de los dos convenios inicialmente firmados hasta los 80.000 millones de pesetas, para modernizar integralmente la red gallega. Desde luego, le transmito que nuestro deseo es que ese montante económico se incremente todavía más, porque la modernización integral de nuestra red exigirá todavía un mayor esfuerzo. Pero es un gran paso que demuestra la voluntad de ambas administraciones de trabajar en pro de ese objetivo imprescindible de conseguir. Este plan de modernización no es necesario definirlo. El plan de modernización de la red ferroviaria interior de Galicia existe. Está actualizado, como lo pone de manifiesto este protocolo que se acaba de firmar. Respeta y amplía el acordado por todas las fuerzas políticas en el Parlamento Galego en el año 1995. Y confiamos en que el cumplimiento de este plan (es lo que hay que hacer, cumplirlo integralmente) permita alcanzar en el horizonte de 2007 esas velocidades de 160-180 kilómetros por hora dentro de la red interior gallega.

Y finalmente, en relación con el corredor atlántico, con el corredor que denominamos nosotros allí *eixe atlántico*, yo debo decirle que contrariamente a lo que usted pone de manifiesto, el Gobierno gallego tiene como una gran prioridad la conexión con Portugal. Y para reafirmar esto que acabo de decir permítame dos ejemplos. El Ministerio de Fomento está tramitando a petición de la Xunta de Galicia fondos comunitarios para el estudio de viabilidad y rentabilidad de las obras necesarias en el corredor ferroviario Vigo-Porto. Estas obras están en redacción, en estos momentos está redactándose el estudio que ha sido adjudicado a una unión temporal de empresas formada por una consultora portuguesa, dos españolas, por un importe de 170 millones de pesetas; se financiaría el 50 por ciento por la Unión Europea y el 50 por ciento restante, a partes iguales, entre Galicia y la región norte de Portugal. Este estudio que rematará en mayo de 2001. Y también otro ejemplo de actuaciones en este tema es la redacción del estudio informativo y proyecto consultivo de la denominada salida sur de Vigo que, eliminando el retroceso de Redondela para las relaciones de Vigo con Ourense y Madrid, así como en las relaciones con Portugal, ahorrará del orden de veinticuatro minutos en los dos trayectos. Estas relaciones con el norte de Portugal se tuvieron muy en cuenta para suprimir este retroceso, este *bypass*, como para suprimir el de Guillarei que, por cierto, ya ha sido adjudicado.

Dentro de las actuaciones convenidas con el Ministerio de Fomento, usted ya conoce que figura expresamente la actuación dentro del *eixe atlántico gallego*, que como usted ha dicho es el eje que tiene una mayor saturación, que tiene un volumen importante de tráfico y que efectivamente el Gobierno de Galicia, el Gobier-

no de la nación, el Gobierno español tiene voluntad de impulsarlo. La modernización de este eje es una prioridad para el Ministerio de Fomento, y prueba de ello es que se solicitó de la Unión Europea la inclusión de este eje entre otras actuaciones como proyecto alternativo al proyecto prioritario número 8 de los definidos en la Cumbre Europea de la ciudad alemana de Hessen.

En definitiva, para la conexión directa y el acortamiento del enlace de este *eixe atlántico*, para su combinación con la red interior, también está prevista la construcción de una nueva línea entre Curtis y Ordes, que uniría con la línea Monforte-Lugo. Por lo tanto, prioridad en las comunicaciones de Galicia con el norte de Portugal, con el que conformamos una clara euroregión social y económica. Prioridad también a la sensibilidad en relación con las demandas de organismos como el *eixe atlántico*, este *lobby* formado por las ciudades portuguesas y gallegas, que también contempla un plan de infraestructuras ferroviarias, que efectivamente propone un diseño de infraestructuras muy similar al del Gobierno central y al del Gobierno de la Xunta de Galicia.

En definitiva, señor Rodríguez, nosotros no vamos a apoyar su proposición no de ley porque todo lo que usted plantea está en este momento suficientemente impulsado, que en estos últimos meses ha recibido el apoyo más definitivo, el compromiso económico que esperábamos, la voluntad firme de ejecutar y de cumplir los plazos. El Ministerio de Fomento ha acelerado con sus decisiones recientes la incorporación de Galicia a las redes de alta velocidad, tanto españolas como europeas, y esto va a incidir de una manera fundamental no sólo en la mejora de nuestras infraestructuras sino en la creación de empleo y en el desarrollo de Galicia. Y también, cómo no, he de señalar la fenomenal sintonía, la extraordinaria sintonía de colaboración traducida en hechos que en este momento hay entre el Gobierno de Galicia, la Xunta, y el Ministerio de Fomento.

Por todo ello, repito, nuestro posicionamiento será en contra de la proposición no de ley planteada por el Bloque Nacionalista Galego.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Hernández, si no entendí mal, quedó retirada la enmienda número 2 al apartado 4 y queda viva la enmienda número 1, apartado 2. ¿Es así?

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Puede transformarse en enmienda de adición. Quería hacer de todas formas luego unas manifestaciones en torno a lo que ha dicho el señor Delgado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos con retraso, señor Hernández. Queda viva sólo la enmienda número 1, que se transforma en la enmienda de adición.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Exactamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Rodríguez, a efectos de decir si acepta o no la enmienda que queda viva del Grupo Socialista, tiene usted la palabra.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sí, señor presidente. Vamos a aceptar la enmienda que queda viva del Grupo Parlamentario Socialista, entendido que es con la redacción que dice: En relación con la conexión y entrada de Galicia en la red de alta velocidad de España y Europa, se firme urgentemente un plan en el que se recojan de manera clara y fehaciente los trazados, inversiones y plazos de ejecución del conjunto de actuaciones necesarias para el AVE, estableciendo como horizonte máximo el año 2006, y tenga su reflejo en los próximos Presupuestos del Estado. Si es esto, sí lo aceptamos, solamente con la salvedad de que es un añadido a una proposición no de ley que tenía el objetivo fundamental de clarificar el modelo ferroviario para el interior de Galicia, esto debe de quedar claro. Esperamos que en los próximos Presupuesto Generales del Estado aparezcan las partidas necesarias para enfrentar los problemas reales sustanciales del conjunto de la red de Galicia. Y solamente acabo diciendo una cosa al señor Celso Delgado. Si el señor Celso Delgado piensa que, efectivamente, el Partido Popular pasa los exámenes, yo no tengo nada que decir. Lo que no pasa el examen, y el lo sabe muy bien, es el ferrocarril en Galicia después de cinco años de Gobierno del Partido Popular, eso es indudable también, al margen de los antecedentes, que yo no solamente no discuto sino que comparto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Hernández, tiene la palabra para confirmar que la enmienda que el señor Rodríguez ha leído es efectivamente la que propone el Grupo Socialista.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Sí, sí. Pero quería hacer una pequeña intervención, si puede ser, de un minuto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): No, no, señor Hernández, no es posible, de verdad. No podemos convertir en norma lo que es excepción en el Reglamento. Si lo hacemos, estaremos haciendo un flaco favor a la Comisión.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Es simplemente para clarificar una cuestión que ha señalado el representante del Grupo Popular, brevísimamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Quiero que sean conscientes de que reabrimos debate, quiero que sean conscientes de eso. Y, por supuesto, cada vez que a alguien se le otorgue esa excepción de un segundo turno, lo tendrán, como es lógico, los

demás grupos. Yo le rogaría que, si es posible, no lo hiciera. ¿Es fundamental para fijar su posición?

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Yo creo que sí. Aprovechando que vamos bien de tiempo...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Qué me va a decir. Si yo hago esa pregunta todos dirán siempre que es fundamental. Tiene un minuto. (**Rumores.**)

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Probablemente menos. Referente a las afirmaciones que ha hecho el representante del Gobierno y del Grupo Popular, el Gobierno del PSOE, en lo que se conoce de la historia de España, solamente ha gobernado catorce años y, de ellos, una última parte en coalición con otros. Segundo. Si ha cambiado tanto el modelo que nos propone el representante del Grupo Popular sobre el tren en Galicia, yo quería recordarle que congresos tras congresos están manifestando su interés continuo; sin embargo, por más que se aprueban este tipo de resoluciones no hacen absolutamente nada. En el año 1996, tras el congreso de 1996, se hizo; en 1999, exactamente igual. Y por último quería aclarar una cosa sobre la alta velocidad. Si la propuesta del Grupo Popular es que entre Pontevedra, pongo el caso, o Vigo y Madrid hay una distancia de cuatro horas y entre Orense y Madrid el mismo ministro de Fomento señala tres horas, entre Pontevedra y Vigo sólo hay una hora; esa hora son 100 kilómetros. Si un tren de alta velocidad va a recorrer un trayecto en 100 kilómetros en una hora, ahora mismo cualquier empresa de transporte de autobuses lo recorre en cincuenta y cinco minutos. Yo creo que nos podríamos ahorrar la actuación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Delgado, tiene usted la palabra si lo desea.

El señor **DELGADO ARCE**: Han sido trece años de Gobierno del Grupo Socialista en la Administración central. No ha habido oportunidades de hacer todo lo que ustedes hubieran querido, estoy seguro, pero podían haber sentado las bases del diseño, de los estudios, de la definición de la alta velocidad y no han hecho absolutamente nada, de modo que el retraso que acumulamos se debe en buenísima parte a su absoluta inoperancia en materia de comunicación ferroviaria. Y esto no es lo que diga el diputado que habla, es lo que dice también el pueblo de Galicia.

— **SOBRE EL GRADO DE CUMPLIMIENTO DE LA NORMATIVA DE SEGURIDAD MARÍTIMA EN LOS BARCOS QUE PRESTAN SU SERVICIO ENTRE PUERTOS DE LAS ILLES BALEARS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000111.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la numerada como 11 en el orden del día, sobre el grado de cumplimiento de la normativa de seguridad marítima en los barcos que prestan su servicio entre puertos de las Illes Balears. Es autor el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Riera.

La señora **RIERA MADURELL**: Señorías, el Grupo Socialista presentó esta proposición no de ley a finales del pasado mes de mayo, cuando apareció en distintos medios de comunicación del Estado, y lógicamente en los de Baleares, la noticia más que alarmante de que un informe elaborado por una empresa especializada calificaba como inseguros a algunos de los barcos que cubren rutas regulares entre los puertos de las Islas Baleares. Según dicho informe, algunos de estos barcos no cumplían, desde el punto de vista de su equipamiento y de su estado de mantenimiento, los requisitos que en materia de seguridad marítima ha dictado la Unión Europea, ni tampoco cumplían determinados contenidos de los convenios internacionales, que en los aspectos que he mencionado y en los de salvamento de vidas en el mar resultan de obligado cumplimiento. Dicho informe, señorías, como ya he dicho antes, fue realizado por una empresa especializada, pero había sido encargado por el Real Automóvil Club de Cataluña, junto con otros clubes automovilísticos europeos, con el fin de conocer el nivel de seguridad de concretamente 49 buques, tipo ferry y tipo roll-on roll-off, que prestan sus servicios de transporte de pasajeros, de mercancías de carga rodada y de vehículos o autobuses de turismo entre puertos comunitarios. En las referencias de prensa donde se hizo público dicho informe se explicitan nombres concretos de determinados buques, que yo no voy a repetir aquí. Pero sí quiero decir en relación con uno de ellos, concretamente el que cubre uno de los trayectos más frecuentados de España entre dos islas Baleares, con cerca de un millón de pasajeros al año, que el informe decía que la seguridad del buque es alarmantemente baja, especialmente cuando el barco viaja con el máximo número de pasajeros permitido. Los autores del informe, señorías, vaticinan que si se produjera a bordo un incidente de consideración las deficiencias detectadas son tan numerosas que podrían provocar —y leo textualmente lo publicado— una catástrofe de gran importancia. Y en el estudio se hace referencia concreta a la escasez de chalecos salvavidas, a la no existencia de chalecos salvavidas para niños, a la no existencia de botes de alta velocidad, a fallos en el sistema de detección de humos y de alarma de incendios, a falta de información sobre las medidas de seguridad, de evacuación y de salvamento, etcétera.

Pueden imaginar, señorías, que tales informaciones han generado un notable estado de preocupación entre los usuarios de estos buques, preocupación que ha sido recogida en los medios de comunicación, por lo que el

Grupo Socialista considera absolutamente necesario un desmentido oficial por parte de la Administración marítima española. No basta, señorías, con la opinión expresada por el gerente de una de las navieras, concretamente de la propietaria del barco peor valorado, diciendo, a requerimiento de algunos medios de comunicación, que simplemente el informe es falso, porque no es más que una opinión de hace más de quince meses, cimentada en una visita de incógnito. El Gobierno, señorías, debe garantizar que todos los buques que prestan servicio de transporte de pasajeros y mercancías entre todos los puertos del Estado, y en particular entre las Islas Baleares, cumplan con todos los requisitos de seguridad marítima que exigen los convenios internacionales. Y esto, señorías, es justamente lo que pedimos en el primer punto de la moción. Y no nos basta, señorías, tampoco el argumento de que el barco ha pasado, como se ha dicho, las inspecciones de Marina Mercante. Naturalmente, señorías, que ha pasado inspecciones; si no, supongo que el barco no seguiría operando. Pero, señorías, si ha pasado las inspecciones y un organismo serio, como el RAC, encarga una inspección a una empresa especializada y las conclusiones son tan negativas, es que algo pasa, que algo no encaja, y entonces es cuando, como sucede en Baleares, se crea alarma social. Y nuestra obligación es dar seguridad a los pasajeros, es hacer que quede garantizada la seguridad de los pasajeros. Para ello, pensamos que debería ser un organismo, como la Dirección General de la Marina Mercante, quien debería extender una certificación en la que se acredite que los barcos que cubren las rutas regulares entre puertos de las Islas Baleares cumplen con todas las especificaciones de seguridad. Y si hay especificaciones, de las citadas en el informe, que no están en la normativa, el hecho de que especialistas en cuestiones de seguridad, como los que han elaborado el informe del RAC, las consideren importantes, debemos conocerlas para que desde esta Comisión se puedan dar los pasos necesarios para incorporarlas a la normativa. Y para ello, para tranquilidad de los usuarios, y porque es deber y derecho de esta Comisión, el Grupo Socialista considera importante que esta Comisión, la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, tenga conocimiento oficial del nivel de seguridad en que se encuentran todos los barcos que prestan servicio marítimo de pasajeros entre sus distintos puertos, tanto los de nuestro litoral peninsular como del insular. Esto, señorías, es justamente lo que proponemos en el segundo punto de nuestra proposición no de ley, que el Gobierno, en el plazo de un mes, presente un informe ante esta Comisión de Infraestructuras, informe que contenga una relación detallada de los equipamientos vinculados a la seguridad de los buques, de manera que quede claro el cumplimiento del equipamiento obligatorio en materia de seguridad y salvamento de cada uno de los barcos.

Señorías, estamos hablando de rutas, de trayectos marítimos a veces cortos, pero complicados, como es el caso del Canal des Freus entre Ibiza y Formentera, llenos de pequeñas islas que dificultan claramente la navegación. Estamos hablando de barcos que transportan principalmente turistas, que en su mayoría son gente sin experiencia en el mar. Estamos hablando de barcos que transportan niños, que transportan enfermos, porque no hay otra manera de comunicarse. Estamos hablando de barcos que transportan todo tipo de mercancías, porque ya he dicho que es el caso de que no hay otro transporte entre las islas, y entre estas mercancías está el combustible, por lo que cualquier incidente podría provocar, además de desgracias humanas, un impacto ambiental, por lo que toda seguridad es poca.

Por tanto, nos parece, señorías, absolutamente razonable nuestra propuesta y es por ello, que les pido su voto favorable a los dos puntos de esta moción.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos a hacer una brevísima pausa de dos minutos. Se suspende la sesión. **(Pausa)**.

Turno de fijación de posición. ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Estarás.

La señora **ESTARÁS FERRAGUT**: En primer lugar, he de decir que para ser serios en todos los temas que se plantean en este Parlamento, y concretamente en el que indica la ponente socialista, hay que ver siempre qué nos dice la legislación; si se cumple, vamos por buen camino.

El reglamento o la reglamentación española vigente, concretamente el Decreto 3384/1971, que es el Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, determina claramente las responsabilidades y obligaciones de los propietarios, de los armadores, de los capitanes y de los patronos de buque, así como las responsabilidades de los inspectores, con el objeto de garantizar el objetivo final, que es la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad marítima y la seguridad del medio. Dice ese reglamento que hay que seguir con otra reglamentación de la Unión Europea, cuáles son las obligaciones de todos esos colectivos, las obligaciones tanto de los inspectores como de los propietarios, armadores, capitanes y patronos de buque. Y dice también que todas esas obligaciones se acreditan con unos certificados que se exigen a los buques. Si estos buques tienen los certificados, esto significa y determina el buen estado del buque y de sus condiciones para prestar los servicios a los que está destinado. Muy bien, pues establece las obligaciones de todos los colectivos que he dicho, y esas obligaciones se cumplen y además los buques que prestan los servicios entre puertos de las Islas Baleares tienen establecidos los certificados. Esto deriva en que se garantiza en todo

momento la seguridad de la vida humana en el mar, la seguridad marítima y del medio.

Concretamente, el artículo 4.01, apartado d) cuando trata de la responsabilidad de los inspectores dice que el inspector de los buques o, en su caso, el auxiliar que tenga asignada o autorizada la inspección general de buques será responsable de todos los certificados que se expidan, con lo cual, los inspectores autorizados por ese reglamento, que son los únicos que están autorizados para hacer las inspecciones, no los inspectores de los que me habla la señora Riera, de un informe de unos señores que encargó el RAC, pero no tienen la categoría de inspectores según la reglamentación, no es el personal autorizado para hacer una inspección —por cierto, que no me ha dicho la señora Riera el nombre del inspector, quién es este inspector—, y según nuestras informaciones, parece que entraron en el barco diciendo que eran turistas. Mal debían hacer esta inspección; no eran inspectores autorizados según la reglamentación. En cualquier caso, que me diga el nombre de ese inspector, si estaba autorizado según la reglamentación, y entonces podríamos debatir el tema. Pero, claro, aquí el inspector es el único que tiene la categoría de inspector según el reglamento, y esos inspectores, que son los únicos que pueden hacer las inspecciones según la legislación vigente, comprueban que los barcos tienen toda una serie de certificados y al tener esos certificados aseguran con esto la vida humana en el mar, como he dicho, la seguridad marítima y la seguridad del medio.

También dice este reglamento en este apartado 4.01 d) que se harán reconocimientos especiales a los buques o embarcaciones en el caso de que haya abordaje, una avería, en el caso de que haya, y esto es muy importante, señora Riera, una reclamación de los tripulantes, de los pasajeros, de los cargadores, o una denuncia, dice textualmente el artículo, que merezca alguna confianza, si lo juzgan conveniente las autoridades de Marina o consulares. No ha habido ninguna reclamación de los tripulantes, de los pasajeros ni de los cargadores, y no ha habido una denuncia que merezca alguna confianza, a tenor de la autoridad marítima o consular. También se puede hacer la inspección si hay un requerimiento judicial. No lo ha habido. También cuando haya una avería en el motor. Ninguna de estas circunstancias se ha dado. En consecuencia, la administración de Marina realiza las inspecciones en los supuestos mencionados, con el propósito de garantizar, como he dicho, la seguridad de la vida humana. En relación con los buques de los que habla, no ha especificado cuáles son. Yo tengo aquí una relación de buques que hacen sus trayectos entre los puertos de las Islas Baleares, son numerosísimos: Nura Nova, Menorca Express, Arlequín Rojo, Ibiza, Espalmador, Ibiza Jet, Formentera Jet, Rápido de Menorca, Rápido de Formentera, Tagomago Jet, Joven Dolores, Illa Pitiusa, Illa de Formentera, Isla de Botafoc, Isla de Ibiza, Almudai-

na, Manuel Azaña o Punta Europa. Todos estos barcos prestan el servicio entre los puertos de las Islas Baleares. Hay un informe que yo le sugiero, si me lo permite, que lo solicite como documentación, donde se especifica claramente qué certificados poseen, y estos certificados, como he dicho, garantizan en todo momento la seguridad de la vida humana en el mar y la seguridad marítima y del medio. Por lo tanto, si usted pide este informe, tendrá, pues, toda la relación de certificados que poseen, la vigencia de los mismos y también, de alguna manera, toda la seguridad que dan estos certificados. Le recuerdo que los certificados de que debe disponer un buque, de acuerdo con la normativa española, son numerosísimos: certificado de arqueo, de navegabilidad, de líneas de máxima carga, de reconocimiento de material náutico, los extendidos de acuerdo con el Convenio Internacional para la Seguridad Marítima y la Vida Humana, de seguridad para buque de pasaje, de construcción para buques de carga, de seguridad de material de armamento para buque de carga, de seguridad radiotelegráfica para buque de carga, de seguridad radiotelefónica para buque de carga, de exención, el certificado ISM, el certificado del número máximo de pasajeros y tripulantes que el buque está autorizado a transportar, certificados de seguridad por su clase, certificados de revisión, de balsas de salvamento, certificado de seguridad del convenio que determina el número máximo de personas a bordo, de acuerdo con los elementos de salvamento de que dispone el buque o de las líneas de máxima carga de compartimentado, certificado de número máximo de pasajeros y tripulantes, que fija también el número máximo de personas a bordo en función de los espacios que para pasajeros y tripulantes disponga el buque, y también toda una serie de reconocimientos que marcan las normas complementarias Solas-74; también reconocimiento de los dispositivos de salvamento que marcan las mismas normas y otros reconocimientos en cuanto a instalaciones radioeléctricas, reconocimientos del casco, las máquinas y el equipo de buques.

Yo le sugiero, señora diputada portavoz del Grupo Socialista en esta Comisión, que pide ese informe a la autoridad competente mediante el mecanismo de solicitud de documentación y usted tendrá conocimiento de que todos y cada uno de estos barcos que prestan el servicio entre los puertos en las Islas Baleares tienen los certificados que acreditan la seguridad de la vida humana en el mar, barco por barco, tendrá además usted en este informe la vigencia de todos estos certificados y se quedará usted absolutamente tranquila. Es un buen sistema, yo creo, para funcionar en democracia tener el respeto a las leyes. Las inspecciones las hacen quienes marca la legislación vigente: las hacen los inspectores. Los certificados los tienen que expedir esos inspectores y, de acuerdo con esto, puede ir un señor a opinar, aunque sea con un informe muy documentado, pero no es un informe autorizado por la legis-

lación vigente. No olvide que todos los inspectores que hacen estas inspecciones, de acuerdo con el reglamento que le he mencionado, el 3384, son responsables de los certificados que expidan o de los que expidan sobre la base de su información. Si usted considera que se pone en duda la seguridad de la vida humana en el mar y quiere un reconocimiento, haga una petición o un requerimiento en el juzgado, pero no es sistema que un señor, muy preparado pero no reconocido como inspector según la legislación vigente, haga una inspección, diga que según él no cumple cierta normativa, y a partir de aquí tenga que desplegar efectos, cuando no estamos actuando con la normativa vigente. Así que votaremos en contra de su proposición no de ley en el primer punto, porque está garantizado, de acuerdo con los informes emitidos por la Dirección General de Marina Mercante, y, en segundo lugar, porque el informe que solicita está a su disposición en dichos servicios y puede usted solicitarlo por el cauce parlamentario cuando usted estime oportuno.

— **SOBRE LIBERALIZACIÓN DEL SUMINISTRO DE CARBURANTE EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000098.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos al siguiente punto del orden día, la proposición no de ley número 12, sobre liberalización del suministro de carburante en los aeropuertos españoles. Es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señorías, esta proposición no de ley sobre liberalización del suministro de combustible en los aeropuertos españoles no surge como consecuencia de la oportunidad política del momento en el que nos encontramos, en el que hay una contradicción evidente entre la política que quiere impulsar el Gobierno de liberalización del suministro de combustible a todos los medios de transporte con la realidad terca y dura, que es que esa liberalización llega muy tenuemente a los sectores hacia los que va dirigida.

Concretamente la proposición no de ley no hace más que reproducir otra que el Grupo Parlamentario Socialista presentó en la anterior legislatura. Tengo, señorías, en mi mano el boletín del Congreso de los Diputados, el «Diario de Sesiones» de la Comisión de Infraestructuras que se celebró el 24 de septiembre de 1998, en la que se debatió una proposición no de ley con un texto equivalente al que hoy sometemos a la resolución de esta Comisión, y en aquella sesión este diputado tuvo la oportunidad de argumentar extensamente la necesidad de la liberalización en el suministro de combustible en los aeropuertos. El presidente de la

compañía Iberia, que no fue precisamente nombrado por un Gobierno socialista, sino que fue nombrado presidente de la compañía, aún hoy de titularidad pública, en las primeras semanas del primer Gobierno del Partido Popular, allá por mayo de 1996, en reiteradas declaraciones públicas, en representación de la compañía aeronáutica española más importante ha venido demandando lo que pide este proyecto de resolución.

En los aeropuertos españoles, de hecho, existe una especie de oligopolio derivado del antiguo oligopolio de Campsa, porque la antigua empresa Campsa era la titular —hoy lo es la Compañía Logística de Hidrocarburos— de las conducciones y de toda la infraestructura que posibilitaba la llegada del combustible a los principales aeropuertos españoles, el de Barajas, el de El Prat, el de Gando o Reina Sofía, en Tenerife, o el de Málaga, Alicante, del orden de dieciocho o veinte aeropuertos. Esa situación de predominio ha casi imposibilitado de hecho que otros operadores dedicados a la distribución de queroseno, de combustible especializado en aviación, puedan implantarse en los aeropuertos españoles. Aún hoy esa es una realidad que cuesta implementar.

Nos resulta sorprendente que en estos momentos en la Cámara se está tramitando como proyecto de ley un proyecto de ley que surgió del real decreto-ley que aprobamos en el Pleno del Congreso de los Diputados el 25 de junio, me parece recordar, sobre políticas de liberalización en materia de suelo, transporte y demás. Concretamente en ese real decreto-ley que aprobó la Cámara, naturalmente remitido por el Gobierno, venía una modificación específica de un determinado artículo regulador de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante para posibilitar el libre suministro de combustible a los barcos en los puertos españoles. Curiosamente, no viene la norma pertinente a la que el Estado español está obligado como consecuencia de una directiva comunitaria, a la que el Grupo Socialista hace referencia en la exposición de motivos, que es la Directiva comunitaria 96/97 del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra de los aeropuertos de la Comunidad. Esa directiva comunitaria obliga al Gobierno español y a todos los gobiernos de los distintos países de la Unión Europea a posibilitar la libre competencia en todos los servicios que en tierra se presten a las aeronaves, a los usuarios de los aeropuertos. En esa línea se liberalizó el *handling* en tierra, que era un monopolio que venía siendo desempeñado por Iberia, y se comenzó por parte del Gobierno socialista, ya en el año 1994, tres años antes de la entrada en vigor de esta directiva, en el *handling* en tierra a las aeronaves. Pero queda todavía por poner en marcha el llamado comité de usuarios, que recoge esa directiva comunitaria, pero el tema que nos ocupa es el de la liberalización del suministro de combustible a las aeronaves.

Es una norma comunitaria y este diputado, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, ya el 24 de septiembre de 1998, y así se recoge en el «Diario de Sesiones» de la Comisión de Infraestructuras, argumentaba suficientemente las demandas de IATA, de la OACI y de las propias compañías españolas que, como Spainair o Air Europa y con fuerza Iberia, que tiene el mayor volumen de tráfico en el mercado interior español y en el externo hacia otros países, lo han venido demandando. Señorías, y con ello termino, dado que en aquel momento, en ese «Diario de Sesiones» al que he hecho referencia en dos ocasiones, lo argumenté suficientemente, no vamos a reiterarlo en estos momentos. Teniendo en cuenta la política que están demandando no sólo las compañías aéreas sino el propio Gobierno español, de liberalización en el suministro de combustible, nosotros reiteramos la petición que recoge nuestra proposición no de ley, que lego textualmente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que ponga en marcha y ejecute un plan de liberalización del suministro de carburante a las aeronaves con la fijación de, al menos, dos operadores por aeropuerto de más de dos millones de pasajeros/año, o de más de un millón y medio de pasajeros en el periodo máximo de seis meses de tráfico punta, a presentar en un plazo de tres meses, dando prioridad a los aeropuertos... (si me lo acepta la Presidencia, aquí hubo un lapsus en la redacción, queremos eliminar la palabra turístico) insulares y a los peninsulares con tráfico internacional, por el especial papel que en ellos tienen los costes aeroportuarios para el desarrollo de la actividad turística.

Señor presidente, señoras y señores diputados, esta es una línea que ha venido defendiendo el Grupo Parlamentario Socialista, que es menester implementar con todos los costes que ello suponga de confrontación con *lobbies* auténticamente consolidados en los potentes aeropuertos españoles, pero haríamos un gran beneficio a los pasajeros, usuarios, pues naturalmente las compañías tendrán que repercutir la disminución del coste de los combustibles de las aeronaves en las tarifas aéreas. Por otro lado, sería un elemento incentivador de flujos aeronáuticos hacia nuestros aeropuertos. El aeropuerto de El Prat, el de Gando, el de Palma de Mallorca, el de Málaga y el de Madrid son auténticos *hubs* distribuidores de tráfico aéreo. Hay que estimular ese papel de la libre competencia, que nos permitirá atraer flujos aeronáuticos que hoy se están yendo a aeropuertos franceses o italianos como consecuencia de los elevados costes por la situación prevalente que algunas compañías suministradoras de combustible mantienen en los aeropuertos españoles.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El Grupo Parlamentario de Coalición Canaria ha presentado dos enmiendas a la proposición no de ley que estamos debatiendo, aunque me parece observar que no hay presente en la Comisión ningún miembro de

dicha Coalición. ¿Es así? (**Pausa.**) Así pues, decaen las enmiendas.

Turno de fijación de posición. ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) El señor Ochoa tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Vasco.

El señor **OCHOA DE ERIBE ELORZA**: En favor de la economía del tiempo, que supongo que los miembros de la Comisión me agradecerán, voy a ser muy breve en mi exposición.

Nosotros vamos a apoyar la proposición del Partido Socialista, aunque entiendo que se queda corta, porque creemos que se debe ir más allá en esa reglamentación, liberalizando no sólo el suministro de combustibles en aeropuertos que superen el millón y medio o dos millones de pasajeros, sino que también hay que pensar, y muy mucho, en los aeropuertos que mueven carga en el Estado español. Nosotros concretamente, como Grupo Vasco, tenemos que hablar del aeropuerto que en este momento está despuntando como el primer puerto pesquero del Estado español, que es el aeropuerto de Foronda, o como el tercer aeropuerto en movimiento de carga dentro del Estado. Hay que decir que ese aeropuerto está sufriendo ese abuso de posición de la compañía CLH y esa discriminación que está practicando esta compañía claramente hacia aeropuertos y hacia compañías. No hay que olvidar que el precio del combustible es diferente en cada aeropuerto del Estado, que es algo que parece que pasa desapercibido. Y si el precio es diferente, en función del establecimiento de esos precios diferenciados, se está favoreciendo o perjudicando a determinados aeropuertos. En este sentido hay que decir que también se está perjudicando al tráfico interno, a los *hubs* de distribución, a los puntos de conexión intermodal de la descarga de mercancías, donde el Estado español podía jugar un papel importantísimo, dada la relación distancia-carga que hay hacia África vía Europa y la relación distancia-carga que hay hacia el continente americano, también vía Europa. Por tanto, en este momento estamos asistiendo tristemente a potenciación de aeropuertos de carga, como pueden ser Burdeos u Ostende, porque tienen un sistema tarifario que compensa a los aviones hacer un mayor recorrido aun a costa de, aumentando el volumen de combustible, perder volumen de carga, porque las cuentas les salen mejor en esos aeropuertos del resto de la Unión Europea que no pertenecer al Estado español.

Por eso nosotros, insisto, apoyaremos la proposición, pero pedimos que sea real esa reordenación que el Gobierno del Estado promete con abundante música y tambor en todos los medios de comunicación. Les puedo contar que, por ejemplo, en el aeropuerto de Foronda, que suele recibir el mayor avión de mercancías del mundo, la versión en mercancías del Antonov, el Samalot, asistimos en alguna ocasión al hecho de que ese avión tenga que ir a cargar combustible en el viaje de vuelta al aeropuerto de Burdeos, porque no hay que

perder de vista que en este momento una compañía no tiene por qué, obligatoriamente, por lo visto, suministrar todo el combustible que un avión le pide, y en este caso estamos haciéndole un flaco servicio al desarrollo de nuestros aeropuertos, de la red de carga y también, cómo no, de la de pasajeros. Por lo tanto, insistiría en que se piense en una remodelación, y eso sería un ruego al Gobierno y al partido que lo sustenta, pero una remodelación posterior más amplia y que introdujese toda la gama de aeropuertos nacionales y también, cómo no, que pensase en esos servicios en tierra, en esos *handlings*, donde a veces estamos asistiendo a espectáculos no muy edificantes, donde la compañía Iberia, que es la que tiene el servicio oficial, lo está subcontratando a otras compañías cobrando de un *handling* de rampa, de diez pesetas, ocho y subcontratando por dos. En fin, ese es otro tema del cual habrá que hablar en otro momento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Me toca en este momento fijar la posición en relación con la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre la liberalización del suministro de carburantes.

Hay que comenzar diciendo que la ejecución del modelo de liberalización en el suministro de carburantes adoptado en los aeropuertos españoles, se rige fundamentalmente por el Real Decreto 1161/1999 y corresponde al organismo administrativo AENA su ejecución. El acceso a la prestación de estos servicios debe hacerse mediante un proceso de licitación o de selección que sea causa de esta licitación siguiendo los procedimientos previstos en el artículo 14 del Real Decreto 1161.

Se puede ya adelantar, y ustedes lo saben, señorías, que los aeropuertos que básicamente cumplen las prescripciones previstas en la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista son 16 dentro de todo el Estado español y que de ellos ya tienen dos agentes para el suministro de combustible y lubricantes cuatro de ellos, que son Madrid-Barajas, Barcelona, Gran Canaria y Tenerife Sur. Tras la publicación del Real Decreto 1161, actualmente vigente, se puede decir que ya se aplica inmediatamente la posibilidad de solicitar y convocar los oportunos concursos. Por tanto, yo creo que el proceso de liberalización solicitado por el Grupo Parlamentario Socialista se está aplicando, entre otras cosas, porque el real decreto aprobado el 2 de junio del año 1999 es muchísimo más avanzado, digámoslo así, que la Directiva comunitaria.

Existe, pues, una intención por parte del Gobierno de proceder en el camino ya establecido de una mayor apertura en el suministro de carburantes en los aero-

puertos que así lo necesiten y no sólo quedarse fijados en aquellos que tengan un tráfico superior a un millón y medio o dos millones de pasajeros/año, sino también tener consideraciones como las que se han apuntado anteriormente por parte del representante del Grupo Vasco y asimismo en aquellos aeropuertos que tengan al menos un millón de pasajeros, y ello por una eficaz asignación de los recursos económicos y porque las empresas que pueden ser las concursantes tengan también algún interés económico en el tema. Por todo ello, como ustedes pueden comprender, hay aeropuertos que cumpliendo a lo mejor el requisito cuantitativo del millón de pasajeros/año, sin embargo no son rentables desde un punto de vista económico, por su lejanía, en el caso concreto de algunos aeropuertos de carácter insular. Por todo ello, el criterio que AENA va a seguir en la convocatoria y en las bases de los concursos va a ser el de grupo de aeropuertos, previsiblemente.

Queda fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular diciendo que rechaza la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, manifestando en definitiva, que todas las medidas liberalizadoras, y mucho más avanzadas incluso que las previstas en la proposición no de ley y en la Directiva comunitaria 96/67 están introducidas ya con anterioridad a este acto en el Real Decreto 1161/1999. Por otra parte, en ese real decreto no sólo se avanza en este camino de la liberalización, sino que se desarrolla la directiva comunitaria creando el marco jurídico que debe aplicarse a toda la liberalización del suministro de carburantes. Por último, AENA estará posiblemente en disposición, por las informaciones que tenemos, de publicar los oportunos concursos para la liberalización del suministro de carburante en aquellos aeropuertos que así lo requieran en el último trimestre del presente año.

— **SOBRE EL FUTURO DE LA SOCIEDAD ESTATAL PARA LAS ENSEÑANZAS AERONÁUTICAS (SENASA), CON ESPECIAL REFERENCIA A LA ESCUELA DE FORMACIÓN DE PILOTOS DE SALAMANCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000083.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos ahora a la última proposición no de ley, que figura en el orden del día como número 7, sobre el futuro de la Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aeronáuticas (Enasa), con especial referencia a la escuela de formación de pilotos de Salamanca. El autor es el Grupo Parlamentario Socialista y de inmediato iniciamos su debate. Para presentar la proposición no de ley y defenderla, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Gracias a los miembros de la Comisión por su amabilidad.

En realidad, esta proposición no de ley supongo que va a ser rechazada, y lo lamento de antemano profundamente, porque le he requerido a mi buen amigo y compañero don Fernando Fernández de Troconiz acerca de la posibilidad de presentar al menos alguna enmienda de aproximación y me dice que no es posible. Lo lamento. Es impropio de un espíritu tan liberal como el suyo y tan arriesgado en otras actividades. Aquí debería arriesgar un poquito en defensa de los intereses de su provincia.

La Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aeronáuticas deriva de la antigua Escuela Nacional de Aeronáutica, creada en 1974, hace veintiséis años. En el año 1990, creo que fue, se convierte en sociedad estatal. Es una sociedad que depende del Ministerio de Fomento y cuyas actividades básicas son la formación de controladores y técnicos de navegación aérea y aeropuertos, formación, promoción y apoyo a la aviación deportiva, formación de tripulaciones de líneas aéreas, alumnos pilotos y formación de pilotos en la escuela de pilotos de Salamanca, donde dispone de importantes instalaciones, tales como pistas, espacio aéreo, flota y simuladores de calidad. Haré un debate en relación con la situación del centro de Salamanca, pero también con carácter general sobre Senasa y lo que nos preocupa.

En la pasada legislatura un brillante parlamentario, don José Segura, portavoz en este momento del Grupo Parlamentario Socialista en esta Comisión, trajo a debate y requirió en reiteradas ocasiones una preocupación que tiene una importantísima incidencia en la actual situación de la aeronáutica española y que no se ha resuelto, cual es un debate para analizar la situación de las enseñanzas, y su rango académico, que se imparten en España en relación con las actividades indicadas: pilotos y controladores aéreos. En ese sentido, tanto en la Comisión de Infraestructuras en aquel momento como en el Pleno del Congreso de los Diputados, pedimos la comparecencia de responsables de la Administración al objeto de recibir información específica sobre esas enseñanzas, su inserción en el sistema educativo español, que no está resuelto y que entiendo es radicalmente necesario, y la proliferación de academias de formación aeronáutica, contra las que no tenemos nada salvo la garantía de la seguridad en la expedición de títulos formativos, que entendemos está mejor garantizada, valga la redundancia, si se concede un rango académico a la formación de estas enseñanzas.

Nos preocupa el funcionamiento de Senasa y nos preocupaba y nos sigue preocupando el déficit estructural en el número de controladores. Es una realidad que padece nuestro sistema aeronáutico. Hay un déficit estructural de controladores aéreos que este Gobierno no es capaz de resolver a pesar de las demandas insistentes a lo largo de varios años de este grupo parlamentario, porque creo que aproximadamente necesitamos

1.500-1.700 controladores aéreos que no conseguimos formar ni conseguimos incorporar a su actividad.

El boletín del Congreso de los Diputados del 14 de junio incluso publicó una moción en la que se solicitaba por parte de nuestro grupo, a petición del señor Segura, la constitución de una comisión de investigación, entonces sobre la situación de las infraestructuras aeroportuarias y del transporte, y se le atribuía a aquella la obligación de estudiar una larga serie de aspectos vinculados a la moderna gestión del transporte aéreo, a la moderna, repito, gestión del transporte aéreo, que creo tiene serias deficiencias en España, y entre las cuales figuraba el funcionamiento de Senasa, con especial atención a los cursos de especialización y formación de controladores. Fuimos derrotados por parte del Grupo Parlamentario Popular, situación habitual que ahora parece continuar, y no se constituyó dicha comisión y por tanto no pudimos conocer en esta Cámara, ni por esa vía ni por la vía de comparecencias y debates específicos acerca de esta situación, cómo se pueden mejorar los servicios del transporte aéreo que tan deficientemente han funcionado en los últimos años. Es verdad que la brutal deficiencia padecida en los años anteriores ahora parece que algo se ha corregido, no sé si tiene que ver con el cambio de ministro, pero algo parece que se ha corregido, aunque en nuestra opinión no suficientemente.

Hace pocos días (esta proposición no de ley se presentó el 30 de mayo de 2000) yo decía en la exposición de motivos: La escuela de formación de pilotos de Senasa, situada en Salamanca, comunicó a un importante número de trabajadores la amortización y extinción de sus puestos de trabajo. A ello se unían entonces, y se están haciendo tristemente realidad, las veladas amenazas de la dirección insinuando el traslado de dicha escuela a las instalaciones que Senasa tiene en Ocaña, así como el hecho de que la escuela de pilotos de Salamanca no recibe alumnos ya, no recibe alumnos para realizar el curso de pilotos, porque se ha creado una sociedad privada, Adventia, con participación de diversas compañías aéreas, que será en definitiva la que gestione esta escuela de pilotos. Para nosotros esto resulta inadmisiblemente, señorías. Como consecuencia además de una negligente gestión por parte del Ministerio de Fomento, y ante la necesidad de formar pilotos, controladores y especialistas de otras tantas materias específicas que facultan el desempeño de esta actividad, se ha optado por una simple reconversión de Senasa y por una privatización de sus actividades, sin información además, esta Cámara no la ha tenido, y sin que previamente haya mediado un mínimo replanteamiento en profundidad de las enseñanzas aeronáuticas, que eso es lo que verdaderamente nos preocupa. Por cierto, lo vienen solicitando diversos colectivos de distintas procedencias y de acuerdo además con la cada vez más compleja normativa europea. Para nosotros es inconcebible que hoy las únicas enseñanzas que conducen al ejerci-

cio de funciones cualificadas en estos sectores no se hayan insertado en la normativa académica global de las restantes enseñanzas de naturaleza tecnológica, que vienen regladas en la normativa académica española, imposibilitando así la consecución de la titulación académica pertinente.

Y ahora les explico a SS.SS. el contenido propositivo de la iniciativa. Nos gustaría que esta Cámara pudiera, primero, pedirle al Gobierno que por parte del Ministerio de Fomento se impartieran las oportunas instrucciones para dejar sin efecto la resolución de la dirección de Senasa por la cual se ha rescindido el contrato a una serie de trabajadores que prestan sus servicios en la escuela de pilotos de Salamanca. Y además, y creo que ello es lógico, que cualquier medida que afecte a la plantilla se negocie con la representación sindical de los afectados. En segundo lugar, nos gustaría que Senasa se mantuviera como una sociedad estatal, con sus funciones actuales, lo que supondría el mantenimiento de los centros de formación existentes, entre ellos, por supuesto, la escuela de pilotos de Salamanca, con independencia, fíjense SS.SS., de la posible participación de entidades públicas o privadas en la gestión de la misma, siempre, claro está, que se garantice el control mayoritario de Senasa sobre dicha escuela de pilotos, lo que no está sucediendo. Que se informe a esta Cámara, y a esta Comisión en concreto, sobre la situación de Senasa y los proyectos de modernización de la misma. El punto cuarto es al que yo le concedo más importancia, señorías, que se amplíen las enseñanzas de Senasa en Salamanca a otras especialidades, en especial controladores aéreos, porque hay un tremendo déficit estructural, como indicaba antes, de estos profesionales. Y por último, que Senasa proponga, y tiene una oportunidad extraordinaria para ello, a la Universidad de Salamanca la elaboración de un convenio de colaboración que posibilite la implantación de estas nuevas especialidades y la consolidación académica, creo que esto es lo verdaderamente relevante, de las actuales, en línea equivalente, por cierto, al que Senasa ha suscrito con otras universidades. Ello permitiría que una provincia como Salamanca, y el señor Troconiz lo sabe muy bien, que padece en estos momentos un severo azote de destrucción de empleos industriales, que padece una severa caída en su actividad económica e incluso en su población, y especialmente en su población activa, pueda optimizar los actuales recursos materiales y humanos, a la vez que ampliar las especialidades que en el referido centro se imparten en la actualidad. Nos permitiría mantener una actividad indispensable para la situación de la provincia de Salamanca y contribuir, como siempre hicimos desde nuestra provincia, a la relevancia y la importancia de la acreditación académica y el reconocimiento académico de unos títulos formativos a los que, sin duda, si fuera la Universidad de Salamanca —permítame esta pequeña digresión— quien los impartiera, les

daríamos un lustre muy importante por la tradición cultural, científica y humanística de tan extraordinaria universidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a esta proposición. Consta en la Mesa una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, pero parece ser que el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista no la conoce. El texto de modificación queda redactado de la siguiente forma: “El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se interese al máximo, a través del Ministerio de Fomento, en la mejora y calidad de las enseñanzas que desarrolla Senasa, para su continua mejora y para mantener la viabilidad de la empresa”. Esta es la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular. Para su presentación y defensa, tiene la palabra el señor Fernández de Troconiz.

El señor **FERNÁNDEZ DE TROCONIZ MARCOS**: No me voy a limitar a la defensa de la enmienda, sino que lógicamente voy a mostrar la posición de nuestro grupo en relación al texto íntegro de los cinco puntos presentados en la proposición no de ley del Grupo Socialista. Y quiero disculparme ante el señor Caldera porque antes efectivamente le indiqué que no tenía intención de presentar ninguna enmienda, como yo pensaba que efectivamente había sido. De todas formas, la enmienda que se presenta como texto alternativo y global a la proposición no de ley formulada por el Grupo Socialista ciertamente puede calificarse como de devolución con texto alternativo, por cuanto en poco se parece, por no decir en nada, a la proposición no de ley formulada por el Grupo Socialista.

Pero antes, señor presidente, señoras y señores diputados, querría resaltar tres cosas. Una es mi profunda satisfacción porque mi colega de circunscripción haya sido elegido recientemente nuevo flamante portavoz del Grupo Socialista, lo que me honra sobremanera, y que también estoy absolutamente honrado de poder debatir hoy con él en esta Comisión de Infraestructuras este asunto, que evidentemente no es un asunto que podemos calificar de interés general, pero sí es el primer asunto que debatimos conjuntamente el señor Caldera y yo; a pesar de haber sido adversarios políticos durante ya muchísimas legislaturas, nunca habíamos tenido ocasión de debatir, sin embargo, en este Congreso de los Diputados. Y la tercera cosa que quería decir es que lamento profundamente no poder hacer este debate con el también flamante nuevo portavoz de la Comisión de Infraestructuras, mi querido amigo profesor don José Segura. Dicho lo cual, vamos a entrar en la materia correspondiente a esta proposición no de ley.

La proposición no de ley, curiosamente, en su punto tercero pide que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a informar por parte del ministro de Fomento

a la Comisión de Infraestructuras de esta Cámara acerca de la situación de Senasa y de los proyectos de modernización de la misma. Hombre, yo creo que, ya por elevación, no ya el ministro de Fomento, sino incluso el propio presidente del Gobierno podría informar a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, honrándola por supuesto, acerca de la situación de Senasa. Señor Caldera, creo que sería mucho más conveniente no que viniera el ministro de Fomento e informara a la Comisión acerca de Senasa, sino aquella persona que más directa incidencia tiene en la marcha diaria de esta empresa pública, que es lógicamente su presidente; con lo cual además podrían obtener ustedes la información necesaria y suficiente para poder a su vez redactar esta proposición no de ley en su día, si es que tienen a bien volverla a formular. Porque de lo que adolece esta proposición no de ley, tanto en sus fundamentos como en su texto normativo, es de la información suficiente, adecuada y necesaria para poder opinar y para poder emitir criterio acerca de esta empresa pública. Se nota una vez más esta falta de consistencia que a ustedes les caracteriza, consistencia que lamentablemente se vuelve a manifestar en esta proposición no de ley, y créame que lo siento profundamente.

La empresa nacional Senasa tiene efectivamente, como ha dicho S.S., la misión de formar pilotos, entre otras misiones fundamentales tiene efectivamente esta misión la empresa nacional Senasa; pero, lamentablemente, la empresa nacional Senasa forma pilotos en competencia con empresas privadas que también se dedican a la formación de pilotos, títulos, por cierto, de pilotos de avión que homologa la Dirección General de Aviación Civil. Yendo aquí al asunto de las homologaciones y yendo aquí al asunto de las posibles titulaciones académicas respecto a los pilotos de Aviación Civil, yo le diría si esta enmienda, en cuanto se refiere a la homologación académica, no estará tal vez impulsada por algún sindicato, no precisamente de clase, que suele agrupar a estos pilotos de líneas aéreas. Porque por esta misma regla de tres podríamos pensar en la homologación académica de los títulos que habilitan para la conducción de camiones, para la conducción de vehículos de motor e incluso también, por qué no decirlo, para la conducción de motocicletas. Y es que al ser homologado el título por la Dirección General de Aviación Civil y pretender ustedes que tenga una homologación académica, lo que en definitiva tendríamos que hacer era extraer de la propia Dirección General de Aviación Civil la homologación de los títulos de pilotos de aviación para pasarla tal vez al Ministerio de Educación y Ciencia, a los órganos competentes educativos de las comunidades autónomas.

Le decía que ustedes están emanando a través de la proposición no de ley una falta absoluta de conocimiento en lo que se refiere a la situación actual de la empresa nacional Senasa, porque la empresa nacional

Senasa, precisamente por estar en concurrencia, en competencia, con empresas privadas de formación de pilotos ha debido cerrar su matrícula de pilotos porque los nuevos pilotos que entraban a formarse en la empresa nacional Senasa suponían una ruina absoluta para esta empresa nacional, por cuanto sus pérdidas se incrementaban como consecuencia de la admisión de nuevas matrículas de pilotos, básicamente y en esencia porque la formación de pilotos en esta escuela pública representaba un periodo de formación de aproximadamente tres años, cuando la formación en las escuelas privadas representa un periodo nunca superior a los dos años. Con lo cual, lógicamente, aquellas personas que desean obtener el título de piloto de aviación se forman en escuelas privadas en vez de formarse en esta pública, que a su vez ha recibido serios requerimientos por parte de la Comisión Europea en la medida de que sus enormes pérdidas, que si no recuerdo mal son 1.390 millones de pesetas en los últimos seis años, está en concurrencia realmente, una concurrencia no tolerable, una no libre concurrencia, con las empresas privadas, que sin embargo deben acudir al sistema de beneficios para poder atender su funcionamiento.

He de decirle que no me parece este ni el foro adecuado ni propicio para instar a una empresa pública a que cambie el criterio respecto a su posible reestructuración y en lo que se refiere a los despidos de unos trabajadores. Será, en su caso, bien a través de los acuerdos a que puedan llegar en la Unidad de Coordinación, bien a través de las sentencias que en su día, tal vez desgraciadamente si hubiera que acudir a la vía de Magistratura de Trabajo, deban dictarse, como deben resolverse los conflictos inter partes, y no precisamente a través de resoluciones o decisiones de este Congreso de los Diputados. Y he de decir también que la empresa nacional Senasa negociará con las centrales sindicales representadas en esta empresa nacional por parte de sus trabajadores siempre y cuando la legislación vigente así lo establezca. Si estamos en presencia de un despido colectivo en el que se hace necesaria la intermediación, la representación y el acuerdo con las centrales sindicales, así se hará; no en otro caso, porque evidentemente no se le puede exigir a una empresa, por muy pública que sea, un grado de exigencia superior al normal de lo que se exige a cualquier otro tipo de empresa sujeta al derecho privado. Por consiguiente, el punto primero de su moción hemos de rechazarlo, así como lo referente al punto tercero de su moción, porque será el procedimiento del artículo 44 del Reglamento, es decir, que ustedes solicitan la comparecencia de aquellas personas más representativas de la empresa nacional Senasa para que informen a esta Comisión, si ustedes lo estiman por conveniente, respecto de su situación y de sus proyectos de modernización.

Ustedes pretenden o quieren que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a mantener Senasa como una sociedad estatal, con sus funciones actuales, lo que

supondrá el mantenimiento de los diversos centros de formación existentes. Pues no hace falta redundar sobre algo que el Gobierno está absolutamente convencido de que debe ser así, y además lo han manifestado en multitud de ocasiones tanto la presidencia de Senasa como las diferentes autoridades del Ministerio de Fomento. Por supuesto que se quiere que Senasa se mantenga como empresa pública. Senasa, entre otras razones, debe mantenerse hoy por hoy necesariamente como empresa pública en cuanto que tiene el monopolio de la formación de los controladores aéreos. Y en lo referente a la escuela de pilotos de Salamanca, ya le he dicho además que está en trámite, como usted sabe perfectamente, la creación de una escuela privada con participación mayoritaria de capital público para que puedan formarse adecuadamente y en situaciones de no pérdida para las compañías, y en esta nueva compañía participará no solamente la empresa nacional Senasa, sino aquellas entidades representativas del sector y que posteriormente van a utilizar los servicios de los pilotos de aviación, la empresa de nueva creación denominada Adventia.

En cuanto a ampliar la enseñanza de Senasa en Salamanca, pues mire usted, señor Caldera, puestos a generar chauvinismo patrio y que todos empujemos hacia nuestra tierra y hacia nuestra circunscripción, no solamente ampliar las enseñanzas de Senasa, sino ampliar por supuesto y también todas las enseñanzas impartidas por la Universidad de Salamanca y, por qué no, trasladar la capital del Reino a Salamanca, que estaría desde luego mucho mejor ubicada que en esta, al menos, incómoda ciudad en la que actualmente nos encontramos.

Por último, y en lo que se refiere a que Senasa realice sus correspondientes acuerdos de colaboración con la Universidad de Salamanca, no me parece este, le repito, el foro adecuado para llevarlo a efecto. Será, lógicamente, esta empresa nacional quien gestione oportunamente con aquellas universidades que lo tengan a bien, aquello que mejor convenga a su función pública en todo lo relativo a la formación de las enseñanzas aeronáuticas. Que yo recuerde, y no recuerdo mal en este caso, en la Universidad de Salamanca no existe ningún tipo de escuela ni de ingenieros aeronáuticos ni nada que se parezca mínimamente a la aviación. Por consiguiente, difícilmente podremos encontrar un punto de acuerdo entre una cosa y otra, al menos que ustedes pretendan que en la Universidad de Salamanca —y convengo con ello, por supuesto— se cree una escuela superior y también intermedia de ingenieros aeronáuticos, tanto superiores como ingenieros técnicos aeronáuticos. Efectivamente, es bueno potenciar siempre la Universidad de Salamanca, pero no aprovechar que el Tormes pasa por Salamanca para juntarse a carros que no conducen a ningún sitio. Por tanto, hemos también de rechazar, lamentándolo mucho, porque efectivamente supondría no un revulsivo funda-

mental, ni siquiera importante posiblemente en lo referente a la Universidad de Salamanca, ni por supuesto para el futuro industrial de nuestra querida y depauperada provincia, el que Senasa redacte acuerdos de colaboración con la Universidad de Salamanca.

Y por último he de decirle que en toda Europa el título de piloto de aviación no constituye enseñanza reglada ni tampoco un título académico, sino que es básica y fundamentalmente un título privado avalado u homologado en cada país por las correspondientes autoridades de la enseñanza. Por todo lo cual, señor presidente, señoras y señores diputados, señor Caldera, lamento mucho no poder aceptar ninguno de los puntos de la proposición no de ley que usted ha formulado. Simplemente, si lo tiene a bien y porque ha sido ya presentada, le formulo una enmienda, si quiere usted transaccional, que consistiría en que se interese por parte del Congreso de los Diputados al Ministerio de Fomento en la mejora y calidad de las enseñanzas que desarrolla Senasa, para su continua mejora y para mantener la viabilidad de la empresa, que no es más que decir que el Gobierno siga haciendo lo que está haciendo en relación con Senasa.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para fijación de posición, ¿grupos que quieren intervenir? Por Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo no va a votar favorablemente la proposición, y voy a explicar por qué. En realidad, incluso quien les habla ha intervenido en la creación de un centro de estudios aeronáuticos con fundamento en la ciudad de Reus, con apoyo del ayuntamiento, de instituciones, de gente interesada en el esquema aeronáutico. Está ya creada una fundación, está creado el centro, tiene ya el reconocimiento de la Universidad Rovira i Virgili, tiene una titulación reglada y un título académico, y por lo tanto nosotros no queremos entrar en una proposición no de ley que establece una serie de esquemas interiores del funcionamiento de Senasa. Por cierto, señor presidente, a partir del punto segundo de la proposición no de ley hay algunos cambios de nombre, de Senasa a Senesa, que deberían corregirse técnicamente. Pero ya le digo que no quisiéramos entrar en este tema, porque no lo creemos ni oportuno ni elegante.

He de decir que hubiésemos votado afirmativamente la enmienda que presenta el Grupo Popular por cuanto es demostración de interés para que Senasa funcione, y en esto estamos nosotros totalmente interesados, en que las cosas vayan bien, enmienda que curiosamente yo tenía desde ayer, una enmienda con demostración del gran avance tecnológico que hoy tenemos en este país, porque ha logrado en su justificación decirnos entre líneas lo que el Grupo Socialista ha expresado en cuarenta y dos. Con una justificación de mejora técnica, en

tres líneas se resuelve todo. Es para congratularse que la tecnología haya avanzado tanto que podamos justificar las cosas de una manera tan simple. En todo caso, si hubiese avanzado la propuesta, que parece ser que no será aceptada, yo hubiese pedido *in voce* que se hubiese quitado la expresión al máximo, porque el texto que yo tengo dice que «se insta al Gobierno a que se interese al máximo, a través del Ministerio de Fomento», y yo creo que esta Cámara, cuando insta al Gobierno a que se interese por algo, no puede pedir que se interese al máximo. El señor que recibe el encargo se tiene que interesar siempre al máximo; el interés no tiene ni máximos ni mínimos, no podemos decirle al Gobierno: oiga, interélese un poquito por un tema. No, interélese, y por lo tanto el máximo queda implícito. Esa hubiese sido una corrección.

En resumen, hay que mantener la viabilidad y la mejora de Senasa, pero nuestro grupo en este momento no puede dar apoyo a los puntos de la proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Caldera, a los efectos de manifestar si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene usted la palabra.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Ya sé que no tengo un turno de réplica, sólo es para manifestar mi aceptación o rechazo. Porque, rigor por rigor, esto sí que es el rigor mortis, esta enmiendita frente a una proposición no de ley bien argumentada.

Y acabo diciendo: ya me gustaría, querido amigo Fernández de Troconiz, que pudiera comparecer aquí el presidente del Gobierno, por qué no. Les relato una anécdota: saben SS.SS. que la división geográfica entre España y Portugal en las provincias de Salamanca y Zamora tiene una denominación tradicional, es la raya, una zona de bastante pobreza, depauperación, subdesarrollo y abandono. Con ocasión de una cumbre comunitaria en la que el estaba señor presidente del Gobierno, y preguntado acerca de esa realidad, su contestación fue «¡ji, ji, le llaman la raya». Pues estaría mucho mejor que viniera aquí a hablar de verdad de los problemas de la provincia y del futuro de la escuela Senasa, que lamento que no pueda garantizarse.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Fernández de Troconiz, si lo desea, puede hacer una brevísima intervención.

El señor **FERNÁNDEZ DE TROCONIZ MARCOS**: Señor presidente, no me invite y cumplamos el Reglamento.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Le he invitado a que fuera brevísima. Muchas gracias, porque ha sido brevísima, señor Fernández de Troconiz.

Quiero recordarles que a petición del grupo propo- nente, el Grupo Socialista, la proposición no de ley con el número 10 ha sido retirada, y al hilo de ello se me ocurre solicitar su permiso para que, a través del presidente de la Comisión y en nombre de todos los miembros de la Comisión, podamos transmitir nuestro pésame a don Mario Edo por la muerte de su padre. **(Asentimiento.)** De acuerdo, pues así lo haremos.

Hemos agotado el orden del día de la Comisión. Hay un acuerdo de la Mesa y Portavoces que dice lo siguiente: Las votaciones se efectuarán al término del debate y, en todo caso, no antes de las 14 horas. Cumple ahora por tanto hacer efectivo ese acuerdo, así que reanudaremos la sesión a las 14 horas en punto para votar.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la votación de las proposiciones no de ley que han sido debatidas esta mañana.

En primer lugar, proposición no de ley sobre mantenimiento del centro de comunicación marítimo de A Coruña, que vamos a votar en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 18; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a adoptar las medidas oportunas en los servicios postales de Galicia tendentes a alcanzar los objetivos establecidos por la Directiva 97/67 de la Comunidad Europea, relativa a la mejora de la calidad del Servicio Postal Universal, que votamos en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Proposición no de ley sobre paralización del estudio informativo Cierre Norte de la carretera V-30, Barranco de Carraixet, (provincia de Valencia) y desestimiento de su construcción, que la votamos en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 25; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación votamos conjuntamente las proposiciones números 4 y 5, que se refieren a los horarios nocturnos de Renfe en el área metropolitana de Barcelona, que se votan con el texto de la enmienda transaccional que dice: La Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que estudie un plan de servicio global que determine las necesidades del servicio público nocturno en el área metropolitana de Barcelona, así como cuáles son los medios de transporte más idóneos para atender la demanda que se genera en estas circunstancias.

**Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.**

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

Votamos la proposición no de ley sobre medidas para corregir los problemas ocasionados tras la implantación del Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima, y lo hacemos en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley sobre el futuro de la Sociedad Estatal para las Enseñanzas Aero-náuticas (SENASA), con especial referencia a la escuela de formación de pilotos de Salamanca, y lo hacemos en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley sobre la elaboración de un plan de modernización de la red ferroviaria de Galicia, la vamos a votar con la enmienda socialista de adición al apartado segundo. **(El señor Ortiz González: Hay una transaccional.)** No, yo aquí no tengo ninguna transaccional. Señor Ortiz, proposición no de ley sobre elaboración de un plan de modernización de la red ferroviaria de Galicia, y se vota con la enmienda socialista de adición al apartado segundo.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, en el debate recuerdo que hubo una propuesta de transacción de mi grupo, o de adición, no sé exactamente los términos, que fue aceptada por el Grupo Socialista. **(Denegaciones.—Un señor diputado: A la número 9, pero no a la número 8.)** Entonces, no he dicho nada.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley sobre el desdoblamiento de la carretera N-232 entre Zaragoza y Burgo de Ebro, y lo hacemos conforme al texto de la enmienda transaccional, que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: uno, licitar en el más breve plazo posible el proyecto de desdoblamiento de la N-232 entre Zaragoza y el Burgo de Ebro; dos, iniciar también el estudio para convertir en autovía la mencionada carretera entre la ciudad de Zaragoza y la de Alcañiz, en Teruel.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 36; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley sobre el grado de cumplimiento de la normativa de seguridad marítima en los barcos que prestan su servicio entre puertos de las Islas Baleares, la vamos a votar en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Y por fin votamos la proposición no de ley sobre liberalización del suministro de carburantes en los aeropuertos españoles, lo hacemos en sus propios términos con supresión del adjetivo turístico, como ya quedó claro en el debate.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

**Eran las dos y quince minutos de la tarde.**

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles, 20 de septiembre de 2000, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**