



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 146

---

## INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA DE DON VICTOR MORLAN GRACIA  
VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 14

celebrada el martes, 15 de marzo de 1994

---

### ORDEN DEL DIA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Sobre la necesidad de reducción de las tarifas portuarias en el puerto de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió. (BOCG serie D, n.º 52, de 11-2-94. Número de expediente 161/000111) .....               | 4631          |
| — Sobre la reducción de las tarifas portuarias del puerto de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, n.º 52, de 11-2-94. Número de expediente 161/000113).....  | 4631          |
| — Sobre construcción de un enlace, con prestaciones de autovía, entre Cáceres capital y Trujillo. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, n.º 52, de 11-2-94. Número de expediente 161/000118) .....                         | 4638          |
| <b>Comparecencias:</b>   |               |
| — Del señor Director General de Obras Hidráulicas (Baltanas García), para informar sobre la realización del trasvase del río Guadiaro al río Guadalete. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000360) ..... | 4641          |

De la señora Presidenta de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, RENFE (Sala i Schnorkowski), para:

- Dar cuenta de la veracidad o no de las noticias relativas a una posible venta de los terrenos comprados por la Sociedad Española de Equipamientos de Estaciones, S. A. (EQUIDES A) o su posible expropiación, en el año 1990, a fin de ejecutar el proyecto de ferrocarril Madrid a San Sebastián de los Reyes, así como de la situación de la ejecución de dicho proyecto. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000314) ..... 4649
- Dar a conocer diversos aspectos del funcionamiento de la citada empresa pública respecto de los usuarios de sus servicios. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 212/000327) ..... 4655

Preguntas:

- Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre previsiones para el término de las obras que se ejecutan en la N-234 en el tramo entre Gilet y Soneja. (BOCG serie D, n.º 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000032)..... 4656
- Del mismo señor Diputado, sobre previsiones para la ejecución de la variante de Nules (Castellón) en la N-340. (BOCG serie D, n.º 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000033)..... 4657
- Del mismo señor Diputado, sobre fechas previstas para la terminación completa de la autovía Madrid-Valencia, así como trazado de su denominado tramo central. (BOCG serie D, n.º 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000039) ..... 4659
- Del mismo señor Diputado, sobre empleo de la A-7, especialmente en el tramo que discurre por la Comunidad Valenciana. (BOCG serie D, n.º 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000040) ..... 4663
- Del señor Alegre Galilea (Grupo Parlamentario Popular), sobre motivos por los que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente permite que en algunos Intercitys no funcionen los servicios de vídeo y se haya deteriorado tanto el servicio de bar-cafetería. (BOCG serie D, n.º 46, de 28-1-94. Número de expediente 181/000314) ..... 4666
- Del señor Matilla Rodríguez (Grupo Parlamentario Popular), sobre criterio que seguirá la Administración en relación al transporte ferroviario en Galicia. (BOCG serie D, n.º 46, de 28-1-94. Número de expediente 181/000319) ..... 4668
- Del señor Alegre Galilea (Grupo Parlamentario Popular), sobre motivos por los que en el contrato de adjudicación de los servicios de cafetería y restaurante de la Estación de Logroño se han conculcado las normas que rigen los concursos públicos. (BOCG serie D, n.º 46, de 28-1-94. Número de expediente 181/000351) ..... 4673
- De la señora Posada Moreno (Grupo Parlamentario Popular), sobre cierre de la línea férrea Valladolid-Ariza. (BOCG serie D, n.º 48, de 7-2-94. Número de expediente 181/000429) ..... 4674

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

El señor VICEPRESIDENTE (Morlán Gracia): Vamos a empezar esta nueva sesión de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente bajo mi Presidencia; espero y deseo que para la próxima semana esté ya recuperado el Presidente y, por tanto, se incorpore a la Mesa de la misma.

El primer punto del orden del día, proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, a petición formulada en la última reunión de la Mesa de la Comisión, se planteó que

fuera retrasada a otra fecha. Si no hay ningún inconveniente por parte de los portavoces de los distintos grupos, esta proposición no de ley se incorporaría a sesiones sucesivas de la Comisión.

Señor Posada.

El señor POSADA MORENO: Señor Presidente, entendemos que se incorporará a alguna sesión en el futuro cuando sea procedente.

El señor VICEPRESIDENTE: De acuerdo, señor Posada

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

- **SOBRE LA NECESIDAD DE REDUCCION DE LAS TARIFAS PORTUARIAS EN EL PUERTO DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO). (Número de expediente 161/000111.)**
- **SOBRE LA REDUCCION DE LAS TARIFAS PORTUARIAS DEL PUERTO DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000113.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos, pues, al segundo punto del orden del día, que es una proposición no de ley sobre la necesidad de reducción de las tarifas portuarias en el puerto de Tarragona, que está íntimamente relacionada con la siguiente proposición no de ley sobre reducción de tarifas portuarias del Puerto de Tarragona. La primera de dichas proposiciones está presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y la segunda por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Si no hay ningún inconveniente, uniríamos el debate de ambas proposiciones y tomaría la palabra en primer lugar el grupo parlamentario que ha presentado la primera proposición, es decir, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), después el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que ha presentado la segunda proposición no de ley y, a continuación, los restantes grupos de la Comisión. **(Pausa.)**

Para defender la primera proposición no de ley tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: La realidad es que en los momentos industriales en los que se desenvuelve y sitúa la economía del país, y de aquellas regiones como la del Campo de Tarragona especialmente industrializada, en temas que hacen referencia a la industria química y a la transformación de productos derivados del petróleo se necesita o se debe establecer un especial cuidado con todo lo que significa y representa el elemento básico, que es la competitividad a nivel de todos los países y, por tanto, la competitividad que rige los valores y los precios del mercado de los elementos que se fabrican en las industrias químicas de Tarragona.

Señor Presidente, creo que resulta innecesario recordar a la Comisión que el polígono químico de Tarragona es el más importante de España y que en él se encuentran ubicadas la mayoría de empresas multinacionales del sector, y especialmente también la mayor empresa nacional del sector del petróleo como es Repsol en sus diferentes variantes de Repsol-química, de Repsol-petróleos, etcétera.

La realidad es que el Puerto de Tarragona es un elemento esencial de la infraestructura del trabajo de la industria química y que debido a sus elevados costes, está dando lugar a una falta de competitividad de los elementos pro-

ducidos —insisto— en la industria química comparado con los restantes países europeos pero, sobre todo y especialmente, comparándose el Puerto de Tarragona con los restantes puertos que en Europa establecen competitividad con el puerto y con la propia industria química.

En un principio desearía dejar sentado que no pediríamos una disminución de las tarifas del Puerto de Tarragona si comprendiéramos que esta disminución crease dentro de la estructura económica del propio puerto males económicos no solucionables; pero la realidad incontestable es que el Puerto de Tarragona está teniendo unos resultados económicos en los años 1990, 1991 y 1992 de 2.400 millones de pesetas, 3.000 y 3.200 millones de pesetas, incluidas las cantidades que se transmiten a Puertos del Estado. Dos mil, tres mil y tres mil millones de pesetas en estos ejercicios podrían ser unas cantidades pequeñas si se valorase de otra forma el resultado, pero la realidad es que, sobre unos ingresos totales de 4.700 millones de pesetas, el resultado del beneficio del año 1990, fue de 2.400 millones de pesetas; que, sobre unos ingresos totales, en el año 1991, de 5.367 millones de pesetas, el resultado del beneficio fue de 3.018 millones de pesetas; y en el año 1992, sobre unos ingresos totales de 5.700 millones de pesetas, se obtuvieron unos beneficios de 3.214 millones de pesetas, siendo idéntico el resultado del año 1993, al obtener 2.000 millones netos, aparte de los 1.200 remitidos a Puertos del Estado.

La industria química, como todo el sector industrial de este país, está pasando una crisis importante y debemos colaborar todos a que se solucione pero también a que no se agrave. Lo que no es posible es que cuando todos los sectores de servicios que están alrededor de la industria química de Tarragona están trabajando para mejorar sus precios y, por tanto, para ayudar a esta necesaria subsistencia, sea el Puerto de Tarragona el único que no colabore no sólo porque no lo desea sino en función del monopolio que tiene por el obligado paso de los productos.

En palabras del propio Ministro de Industria las tarifas eléctricas de uso industrial han bajado el 0,2 por ciento, por tanto, ha sido la industria energética la primera en colaborar para una mayor competitividad del sector industrial.

El Consorcio de Aguas de Tarragona, entidad que compone la propia industria química, la Generalitat y las mancomunidades así como los ayuntamientos del sector, ha rebajado las tarifas el 20 por ciento, gracias a una aportación económica realizada por la Generalitat de Cataluña.

Estamos todos intentando ayudar para que el sector de la industria química de Tarragona funcione y es el Puerto el que reiteradamente insiste en no rebajar sus tarifas; muy al contrario, a pesar de sus beneficios reales, que porcentualmente superan, en el año 1993, el 56 por ciento, decide incrementar sus costes.

Hemos pedido el 20 por ciento de rebaja porque es la cantidad que posiblemente se ajuste a las necesidades económicas de la industria química y porque, además, es la cantidad que puede rebajarse —creemos nosotros— sin necesidad de vulnerar las disposiciones ministeriales al respecto.

El Consejo de Administración, la autoridad del Puerto de Tarragona puede «motu proprio» rebajar esta cantidad. Ahora bien lo no aceptable es que para que quede fuera de juego la posibilidad que concede el «Boletín Oficial del Estado», en la orden ministerial, de reciente publicación, el Puerto de Tarragona haya realizado una revalorización de sus activos a fin de hacer ver que disminuye su rentabilidad. Ha sido precisamente este año cuando se han producido estas revalorizaciones de los activos inmovilizados que impiden, precisamente, la aplicación de la normativa del boletín.

No es, señor Presidente, señoras y señores miembros de la Comisión, que pidamos que sea el Puerto de Tarragona el único que rebaje sus tarifas; no se caiga en esa contradicción. No quieran justificar un voto de oposición a esta proposición planteando que es el único puerto que rebajaría sus tarifas. No es así; no es cierto. El Puerto de Tarragona es en estos momentos el único que no ha rebajado sus tarifas aplicando las revalorizaciones que no necesitaba aplicar. Hoy día el Puerto de Tarragona es uno de los más caros del Mediterráneo, más caro que el de Barcelona, más caro que el de Valencia.

Lo que no se puede consentir, desde un punto de vista de estructura económica, es que para conseguir la rentabilidad de los Puertos de Estado, aquellos que son rentables carguen con la economía de los demás. Sobre la base de intentar solucionar la falta de rentabilidad de determinados puertos del Estado cargando con costes innecesarios o abusivos a los puertos que son rentables, lo único que conseguiremos será convertir estos puertos rentables en no rentables y, por tanto, que al final se convierta en una bola de nieve que alcance a todos los puertos.

También desearía insistir en otro tema. En estos momentos en el Puerto de Tarragona se están realizando una serie de inversiones que perfectamente podían haberse suspendido o, al menos, aplazado en el tiempo tal como han pedido el sector químico, la Cámara de Comercio, como han pedido los diferentes ayuntamientos y la Generalitat. Pero aun en el supuesto de que todas estas inversiones sean necesarias y admisibles, lo que no es factible, lo que no es aceptable es que el Puerto de Tarragona se esté dedicando a comprar grúas a otros puertos por importe de 435 millones de pesetas, que se estén comprando al Puerto de Gijón dos pórticos, para graneles, por 200 millones de pesetas, cuando todos nosotros sabemos que estas grúas resultan inservibles y que no se utilizan, cuando en estos momentos se están realizando adaptaciones que no sirven; y en estos momentos, en que la crisis económica aconseja moderación en la inversión, se dé precisamente un pistoletazo de salida que provoque este incremento de los costes.

Nosotros hemos tenido oportunidad de leer la argumentación, la enmienda alternativa que presenta el Grupo Parlamentario Socialista. Para avanzar (y con esto concluyo, señor Presidente, sin perjuicio de que le agradezca me dé la posibilidad de intervenir nuevamente), diré que nosotros podríamos plantear la aceptación provisional dentro de esta Comisión de una enmienda que, recogiendo el planteamiento que realiza el Grupo Socialista, dijera: es lógico y está absolutamente dentro de norma el hecho de

que el Gobierno inste al Ministerio, inste a los puertos del Estado para que realicen un análisis de puertos españoles en comparación con los puertos europeos. En todo caso, tengo a disposición de los miembros de esta Comisión y de la propia Presidencia el informe realizado por la autoridad portuaria del puerto de Tarragona y encargado por ella misma a la Cámara de Comercio de Tarragona, que la autoridad portuaria ha repartido por todas partes y donde se reconocen las diferencias sustanciales que existen entre los precios del puerto de Tarragona y los del resto de Europa. Si este informe, encargado por la propia autoridad portuaria, no vale al Grupo Parlamentario Socialista, no vale al Gobierno, bueno será que se encargue otro informe y que éste se incorpore si es necesario.

Ahora bien, todo esto supone alargar el tiempo como para que se realice tal informe y venga la cuestión nuevamente a Comisión. Por tanto, sería aceptable por nuestra parte que mientras se realiza este informe a nivel europeo, este informe a nivel del Mediterráneo, mientras se analizan y valoran todas estas disposiciones que puedan afectar a los puertos del Estado, se establezca que, provisionalmente y para el año 1994, atendida la especial circunstancia de la industria química de Tarragona, atendidos precisamente estos beneficios, que superan los 12.000 millones de pesetas, obtenidos en los últimos cuatro años, en el Puerto de Tarragona se realice, como mínimo, una disminución de los costes de las diferentes tarifas del 20 por ciento; como digo, a nivel absolutamente provisional durante el año 1994 y a resultas de lo que puedan determinar los propios estudios. Lo que no es justo es que plantee como una medida dilatoria el estudio para que en este momento el nivel de competitividad del puerto siga en el grado que está y continúe perjudicando las industrias de nuestra comarca.

En todo caso, señores Diputados, sepan que en determinadas ocasiones resulta mucho más rentable...

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Nadal, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **NADAL I MALE**: Concluyo, señor Presidente.

Decía que resulta mucho más rentable que las empresas de servicios colaboren en la solución de los problemas infraestructurales que pueda tener una industria y no que, posteriormente, el Gobierno tenga que acudir al arreglo de la industria, como tendrá que hacer el Ministro de Industria y Energía en el asunto de Linares. Resulta mucho más rentable buscar las soluciones con anterioridad que acudir a soluciones posteriores, como en Linares, como en Seat y como en diferentes casos que se pueden plantear. Al menos, que nadie diga que los políticos no hemos intentado solucionar «a priori» el problema que plantea la industria química de Tarragona y su competitividad.

Perdone, señor Presidente, y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Nadal, puesto que ha planteado una especie de enmienda transaccional al texto del Grupo Socialista, le agradecería que en unas bre-

ves líneas, nos dijera el contenido de la misma, con el fin de que puedan conocerlo los distintos grupos.

El señor **NADAL I MALE**: Señor Presidente, es muy sencillo. Aceptamos lo que dice la enmienda del Grupo Socialista, añadiendo que mientras tanto se realice ese estudio, y durante el año 1994, se practique una rebaja en los costes tarifarios del puerto de Tarragona del 20 por ciento; provisionalmente durante 1994. (El señor **García-Arreciado Batanero**, pide la palabra.)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Una cuestión de orden, señor Presidente, para poder entender la propuesta de *Convergència i Unió*. ¿Mientras se realiza el estudio, o durante 1994?

El señor **NADAL I MALE**: Durante 1994, o hasta que esté finalizado el estudio, como usted quiera, se lo pongo fácil. Hasta que esté finalizado el estudio, o desde enero de 1994 hasta que esté finalizado el estudio. Así iremos de prisa.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: De acuerdo.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Fabra tiene la palabra.

El señor **FABRA VALLES**: Como se ha podido observar, el Grupo Popular presenta una proposición no de ley con las mismas características, aunque con unos resultados finales diferentes de la que acabamos de escuchar, y en la que el Grupo Popular, previo estudio, por supuesto, cree que la reducción de tarifas debería ser del 25 por ciento.

El Grupo Popular observa que la Ley 27/1992 de política tarifaria y precios contiene serios defectos, como puede ser la rigidez en materia de fijación de cánones, que no tiene en cuenta la diversidad económica y social de los distintos puertos, regiones, sectores comerciales e industrias relacionadas con los puertos; adolece también de la posibilidad de fijación de tarifas competitivas con terceros países, al tratarse de cuantías generales en lugar de ser establecidas por cada uno de los puertos, en virtud de sus circunstancias económicas; y falta también la debida autonomía de las autoridades portuarias, ya que los presupuestos de los puertos han de ser aprobados por el ente público.

Hoy día, en cualquier discusión que podamos mantener, vemos que existe un denominador común: la competitividad. Estamos viendo de qué forma, en ese esfuerzo titánico que estamos realizando todos los países por mantener los niveles de bienestar de la sociedad, se llega a un punto final que siempre es el mismo, y es la competitividad en la ley de competencia entre los diferentes países. Ante ello, difícilmente el puerto de Tarragona, aparte de cumplir con su destino final, puede ayudar en esta lucha por conseguir el bienestar de los ciudadanos siendo competitivo y consi-

guiendo el máximo de atraques y, por tanto, de trabajo para la zona de Tarragona, que en realidad es para media España. Así nos encontramos con que, por ejemplo, el puerto de Tarragona es el 29 por ciento más caro que el de Amberes, el 37,6 más caro que el de Marsella —y lo tenemos a tiro de piedra—, el 48,8 más caro que las tarifas de El Havre y, qué casualidad, el 5,25 más caro (aquí la diferencia es más reducida) que el puerto de Génova, pero es que el puerto de Génova, en estos momentos, está pendiente de una resolución del Tribunal de Luxemburgo por posición dominante y prácticas prohibidas establecidas en los artículos 86 y 90 del Tratado de la Comunidad Económica Europea. Si ese puerto en estos momentos, se encuentra pendiente de una resolución del Tribunal de Luxemburgo, yo creo que es algo que avala lo que aquí hoy día estamos presentando, aparte de que, como he dicho al principio, celebramos coincidir con el Grupo Catalán (*Convergència i Unió*) en esta propuesta. Pero es que además estamos coincidiendo con todas las instituciones a nivel local, provincial, regional y nacional que también están de acuerdo en la situación de franca falta de competitividad en que hoy se encuentra el puerto de Tarragona respecto del resto de puertos que compiten con él.

¿Cuál es el motivo de que presentemos nosotros un 25 por ciento y que, de entrada, no aceptemos el 20 por ciento que propone *Convergència i Unió*? Pues muy sencillo. El estudio que hemos hecho nos lleva a la conclusión de que para ser competitivos necesitamos acercarnos lo máximo posible a los puertos de competencia. Realizado el análisis nos sale que la cifra es tremenda, rápida e inmediatamente asumible por parte de la autoridad, y esa cifra es de un 25 por ciento.

El Puerto de Tarragona es uno de los cinco más rentables de España. No digo que esa cifra que últimamente se está pasando al fondo del resto de puertos, que es de 1.000 millones de pesetas, no se siga pasando —me parece correcto que se ayude y se colabore con el resto de puertos—; pero no podemos llegar al caso chusco de que por ayudar a los otros puertos, el de Tarragona dejara de ser competitivo y poco a poco fuera dejando su trabajo portuario en beneficio, no ya de otros puertos nacionales, sino de otros puertos del resto de la Comunidad Europea.

Creemos que este tráfico puede aumentar fácilmente un 9,72 por ciento, rebajando las tarifas el 25 por ciento, y nos daría un resultado de 4.050 millones de pesetas; es decir, que, incluso suponiendo que no hubiera ningún incremento por la rebaja de tarifas, solamente habría una rebaja en los beneficios de 500 millones de pesetas, con lo cual el Puerto de Tarragona seguiría siendo rentable y podría continuar ayudando al fondo común de todos los puertos españoles con esos 1.000 millones de pesetas con que ya está colaborando.

Creemos también que en la Ley hay un problema, no sé si es un error o es que está mal explicado. Lo que sí está claro es que cuando alguien quiere argumentar una rebaja y la cuantía de esa rebaja, hay que entrar en lo que la Ley llama rentabilidad, en la letra r) que establece la Orden Ministerial de 17 de enero de 1994, y que sirve para deter-

minar las reducciones máximas en las tarifas —y esto lo leo con todo detalle, porque ahí es donde está el problema— que se obtienen como el cociente del resultado de las actividades ordinarias, incluyendo el gasto de aportación al fondo de contribución y el valor del inmovilizado neto afecto a la explotación. ¿Por qué me refiero a ello? Porque tal vez la única diferencia que podría existir entre la propuesta de *Convergència i Unió* y la propuesta del Partido Popular, entre este 20 y este 25 por ciento, podría parecer la posible la rebaja del 20 por ciento que pide *Convergència i Unió* sin necesidad de modificar la ley, o sea, que estaría dentro de las posibilidades que hay en cuanto a la rentabilidad llegar a aceptar una rebaja automática de tarifa del 20 por ciento.

Sin embargo, hemos aplicado escrupulosamente lo que dice la letra y resulta que esa rentabilidad no es mayor de seis, la rentabilidad es del 1,3. Por eso, creo que realmente la rentabilidad no es del 1,3, lo que pasa es que la letra de la orden ministerial está mal expresada. Así pues, creemos que, pase lo que pase hoy, lo que sí está claro es que hay que aclarar qué quiere decir la orden ministerial, cuál fue el espíritu del legislador en su momento.

Por otro lado —y acabo ya, señor Presidente—, creemos que deberíamos instar al Gobierno a que, de la misma forma en que esta orden ministerial cuenta con tres anexos (el primero está definiendo esencialmente la cuantificación y coeficientes de las tarifas, el segundo anexo es para Ceuta y Melilla y el tercero para los tráficos entre Ibiza y Cala Sabina), por la importancia del Puerto de Tarragona, podría establecerse un cuarto anexo para el Puerto de Tarragona. Eso quiero decirlo también por esta enmienda transaccional que parece hay en estos momentos.

Si tenemos que ir a un estudio, dadas las características del puerto de Tarragona, como muy bien ha dicho el anterior interviniente, de que el 90 por ciento de la empresa petroquímica está establecida en Tarragona y todos sabemos la importancia que tiene esta industria petroquímica en los resultados totales de trabajo de la economía del Estado que, por tanto, se vería gravemente afectada si continúa el deterioro en la competitividad, creemos que este estudio habría que tener en cuenta —y acabo ya— un anexo en el que se pudiera estudiar la diferenciación del puerto de Tarragona.

El Grupo Popular, señor Presidente, cómo no, apoya su proposición no de ley pero teniendo en cuenta que como está en la misma línea y que más vale el 20 que nada, apoya también la del anterior proponente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: A la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*), ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, el señor Sabaté tiene la palabra.

El señor **SABATE IBARZ**: En efecto, nosotros presentamos una enmienda de sustitución porque no podemos aceptar, en principio, las proposiciones no de ley que han presentado el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) y el Grupo Popular. ¿Por qué? En primer lugar, los

datos a que se refieren tanto la introducción como los que se han puesto hoy de manifiesto aquí, no son datos reales. Se hace referencia a un estudio que, querría precisar, no ha hecho la autoridad portuaria de Tarragona; se ha hecho referencia también a un estudio que por lo visto tiene el Grupo Popular, que no sabemos tampoco cómo se ha realizado. Sí sabemos cómo se ha realizado el estudio encargado por la autoridad portuaria, pero que no hizo ella, sino los servicios de la Cámara de Comercio de Tarragona, que al final de ese estudio lo relativiza y advierte que en algunos de sus extremos puede estar equivocado, entre otras cosas, porque —es un dato muy fundamental— no se habían contemplado, porque era imposible en aquel momento, las sucesivas devaluaciones de la peseta.

Otro aspecto que hace que relativicemos el valor de ese estudio es que ni un solo dato ha sido pedido o consultado con la autoridad portuaria. Se han hecho encuestas diversas con algunos usuarios y esos mismos datos, a la hora de contrastarlos con los propios que tiene los servicios de la autoridad portuaria, difieren en tantos por cientos muy considerables y muy notables. Solamente a título de ejemplo diré que el Ministerio y la autoridad portuaria, después de haber consultado dicho estudio, después de las devaluaciones de la peseta, han podido certificar que las tarifas del puerto de Tarragona son el 12 por ciento más baratas que los puertos de Marsella y El Havre, un 5 por ciento más baratas que el de Rouen, el 20 por ciento más baratas que el de Trieste, el 25 por ciento más baratas que el de Génova. No sabemos cómo ha obtenido esos datos el Grupo Popular pero las tarifas del puerto de Tarragona, en su conjunto, en estos momentos son un 25 por ciento más baratas que las de Génova, son más caras que las del puerto de Amberes y no tengo los datos, pero por mi experiencia en los puertos sé que son más baratas que las de Rotterdam. Cualquiera, por poco iniciado que esté en este tema, sabrá por qué se producen estas diferencias con los grandes puertos europeos: se deben a las grandes economías de escala que consiguen, por la modernización, por su proximidad a los grandes centros de población, etcétera. Es más, hay algunos estudios realizados por expertos internacionales, aquí tengo el de un gremio granelero francés que hace tres o cuatro años comparó el puerto de Barcelona con sus puertos, con los puertos franceses, y en todos ellos el puerto de Tarragona continuaba siendo más barato.

Es incierto también que repercuta la cantidad que se ha dicho, las cantidades que han circulado durante estas últimas semanas en los medios de comunicación catalanes y en los de Tarragona, en concreto, en la competitividad de los productos. La repercusión en el valor final de los mismos es muy pequeña. Existen estudios concretos —señalaré unos pocos para no alargarme en mi intervención— según los cuales, por ejemplo, las tarifas que se cobran actualmente en el puerto de Tarragona sobre el precio final de un automóvil de un valor de un millón y medio repercuten 1.250 pesetas, sobre un televisor de 50.000 pesetas repercuten 51 pesetas, o sobre un litro de gasolina «súper» repercuten siete céntimos. Son datos que, por lo menos, sabemos cómo se han realizado, cuáles han sido las bases

de las que se ha partido y desde nuestro punto de vista merecen mayor credibilidad.

Los proponentes, al menos por parte del Grupo Popular, creo que también están en un error cuando hablan de las cantidades exactas que podrían repercutir en la recaudación final del puerto de Tarragona. Hablar de un 25 por ciento supone en estos momentos 1.100 millones de pesetas, ya que lo que se recaudó el año pasado en concepto de las tarifas T-1, T-2 y T-3, que se pretenden reducir, fueron 4.500 millones, y un 25 por ciento, repito, son 1.100 y algo más millones de pesetas, un 20 por ciento serían novecientos.

Por otra parte, estas tarifas fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la autoridad portuaria, como bien conocen los proponentes, un consejo de administración donde los representantes de Anesco, la Asociación Nacional de Empresarios Estibadores y Consignatarios, votó a favor; donde el representante de la CEOE votó también a favor; donde los representantes de la Cámara de Comercio de Reus se abstuvieron, y el representante de la Cámara de Comercio de Tarragona no estaba presente en la votación, aunque hubiera votado en contra por lo que manifestó posteriormente, pero los principales usuarios del puerto de Tarragona, insisto, votaron a favor de esas tarifas.

Tampoco es cierto el argumento de que el puerto de Tarragona pueda permitírselo. El año 1993 fue el primero en la historia de dicho puerto en el que fueron superiores los gastos a los ingresos, y eso en una cantidad por encima de los 1.300 millones de pesetas, por lo que se tuvo que usar el fondo de tesorería para equilibrar esa situación.

El argumento de parar o disminuir la inversión (el año pasado fue de 3.800 millones, se lo hemos podido oír estas últimas semanas y también hoy en esta Comisión a algunos de los proponentes) creo que no es de recibo. Uno de los problemas más importantes que tenemos en la competitividad de nuestro país es precisamente no tener unas infraestructuras adecuadas, y tenemos que continuar invirtiendo para mejorarlas. Es absolutamente necesario no sólo mantener dicha inversión, sino aumentarla si ello es posible, la crisis así lo aconseja, por lo menos nosotros, desde un punto de vista progresista, siempre lo hemos creído así y, por tanto, contenerla o disminuirla sería contraproducente.

El puerto de Tarragona necesita modernizarse más, necesita prepararse para el futuro, de lo contrario, la competitividad, que en estos momentos se pone en duda, va a ser todavía mucho más difícil y nunca vamos a poder reducir las distancias con los otros puertos que pueden estar compitiendo actualmente, sobre todo los del arco mediterráneo. Los retos del futuro no se pueden afrontar desde nuestro punto de vista sin continuar realizando ese esfuerzo inversor que puede hacer que nuestros puertos, y en concreto el de Tarragona, sean competitivos con los del resto de Europa.

Particularmente en Tarragona —donde el puerto ha sido muy sensible a la industria química desde su implantación, con políticas que han favorecido su desarrollo— creemos que se debe seguir invirtiendo no solamente para mantener

esa actividad, sino para aumentarla si es posible, pero principalmente para la propia supervivencia del puerto, para armonizar sus actividades con el entorno urbano y muy especialmente para favorecer la diversificación de las actividades industriales y de los servicios. Tarragona es una aspiración de todos los ciudadanos que vivimos allí y no puede continuar dependiendo tan en exclusiva de la industria química. Este monocultivo industrial tiene que diversificarse, y no hay manera de conseguir eso si no es a base de invertir más, de contar con unas mejores infraestructuras para poder captar otro tipo de industria. En ese sentido me atrevería a decir que más bien se tendría que buscar un planteamiento específico para otras mercancías y para otras actividades que favorecieran esa diversificación.

Desde nuestro punto de vista, señor Presidente, señores Diputados, no está fundamentada la proposición no de ley ni creemos que existan argumentos suficientes para apoyarla, ya que el aumento medio de este año ha sido muy moderado, del orden de entre el 3,5 y el 5 por ciento según cada una de las tarifas, y la enmienda de sustitución que proponemos, en cambio, busca un estudio fundamentado de la realidad, que ahora desconocemos si nos atenemos al estudio al que se ha hecho referencia encargado por la propia autoridad portuaria, pero que a nosotros nos parece que está absolutamente devaluado. Sólo en base a datos fehacientes, homogéneos y de clara comprensión se pueden obtener conclusiones creíbles y razonables, y por ello hemos preparado esta enmienda de sustitución, que ya no es la inicial que habíamos consultado con los otros grupos proponentes antes de empezar la Comisión, pero que pensamos que puede ser aceptada.

En concreto, diría lo siguiente: El Congreso de los Diputados, consciente de que el coste de las tarifas de los puertos influye sobre la competitividad de las industrias ubicadas en su zona de influencia, manifiesta la necesidad de que se proceda con urgencia a evaluar la competitividad del conjunto de las tarifas del puerto de Tarragona —si es que se quiere que sea el puerto de Tarragona; nosotros pensábamos que se tendría que hacer un estudio general— con objeto de adecuarlas a las vigentes en los puertos de la Unión Europea con quienes compiten. Los resultados de esta evaluación deberán ser comunicados a la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente en el plazo de dos meses.

Creemos que dos meses es un tiempo corto, pero que puede, sin embargo, ser suficiente para tener esos datos fehacientes, homogéneos y de clara comprensión a los que nos referíamos antes.

Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Qué grupos desean fijar posición? (**Pausa.**)

Por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: He seguido con atención las disertaciones de los portavoces de los diferentes grupos y creo haber oído razonamientos positivos por



parte de todos ellos a raíz de la proposición no de ley planteada.

Yo celebro que en el Grupo Socialista se haya planteado, aunque sea en forma de enmienda, la necesidad de que el Congreso de los Diputados intervenga, de alguna manera, en la forma en que se están proyectando las diferentes tarifas portuarias en el conjunto de los puertos de España. En esta segunda enmienda que presenta únicamente lo ciñe a Tarragona, pero en su primera exponía que debería ser un estudio del conjunto de los puertos españoles.

Creemos que es positiva esa posición del Grupo Socialista después de que este mismo Grupo hubiera sido sostén fundamental de una ley de puertos en la que las autoridades portuarias se segregaban de una forma importantísima del entorno social en el que viven. Nosotros entendemos que los puertos no pueden vivir alejados del entorno social y, que el conjunto del cuerpo social debe participar en un elemento tan importante como es la formación de tarifas. Esta autonomía prácticamente absoluta, que este sentido le otorga la Ley de Puertos a las autoridades portuarias, pensamos que muchas veces se da de frente con las necesidades sociales que viven las ciudades que están junto a los puertos.

Yo creo que esta proposición no de ley es un exponente claro de este tema. Es una proposición no de ley que quizá no sería la más racional ni la que defendería Izquierda Unida (que defendería una proposición no de ley que afectara al conjunto de los puertos españoles, no exclusivamente a uno), pero no está en nuestra mano el traerla, ni la trayectoria política de esta Legislatura hace pensar que si Izquierda Unida trajera una proposición no de ley de esta naturaleza triunfaría en esta Comisión de Infraestructuras. Solamente la trae quien tiene el poder político de hacerla triunfar.

Nosotros creemos que esta proposición rompe la posición de absoluta autonomía que le ha otorgado la Ley de Puertos a las autoridades portuarias, y en muchas ocasiones no está en armonía con el entorno social en el que viven. Entendemos la posición de la industria de Tarragona, que considera que el puerto no es un fin en sí mismo, sino que es un elemento básico de desarrollo industrial, como lo veo continuamente en el puerto de Cádiz, en el puerto de Algeciras o en el puerto de Bilbao, donde las mismas sociedades consideran, repito, que el puerto no es un fin en sí mismo, sino que es una necesidad para la creación de puestos de trabajo e industriales en esos entornos en que viven. Pero para que no nos quedemos con el mal regusto de que solamente aprobamos una reducción de tarifas para un único puerto, les anuncio que mi Grupo Parlamentario va a presentar hoy mismo una proposición no de ley ante el Pleno para que se revisen la totalidad de las tarifas de todos los puertos españoles, previo estudio y en una reducción equitativa con la que hoy, si tiene éxito esta proposición no de ley, se decida en esta Comisión. En ese momento, todos los grupos parlamentarios tendrán oportunidad de hacer equidad con el conjunto de los puertos españoles.

Después de anunciarles esto, les anuncio también que mi voto será favorable, ya sea si se aceptan las enmiendas del Grupo Socialista, que creemos que están en un sentido de razón con el que se siente más solidario Izquierda Unida, o ya sea, si no se aceptan las enmiendas del Grupo Socialista, la proposición no de ley de los grupos que la han presentado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para manifestar si acepta o no la modificación de la enmienda de sustitución que plantea el Grupo Socialista a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: Yo desearía saber si el resultado del planteamiento del señor Sabaté es para Tarragona o para todo el conjunto del sistema portuario. Yo creo que el estudio se entiende para todo el conjunto del sistema portuario, pero no estoy seguro.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Sabaté, aclárelo brevemente, por favor.

El señor **SABATE IBARZ**: Si es que resulta más fácil la asunción por parte del proponente, sería para Tarragona, pero creemos que tendría mayor sentido que ese estudio comprendiera el sistema tarifario español.

El señor **NADAL I MALE**: En ese caso, señor Presidente, nosotros aceptaríamos la propuesta planteada por el Grupo Socialista, siempre y cuando se añadiera nuestra transaccional que propone establecer una rebaja tarifaria provisional durante el año 1994 o, alternativamente, hasta que esté concluido el informe previsto anteriormente, del 20 por ciento.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Sabaté, tiene la palabra para aceptar o rechazar la transaccional del Grupo Catalán.

El señor **SABATE IBARZ**: Nosotros no podemos aceptar este añadido porque supondría vulnerar la Orden Ministerial, es decir, la normativa vigente. En todo caso, esto ha ido saliendo a lo largo del debate y el representante del Grupo Popular ha hecho referencia a ello, por lo cual pensamos que hubiera tenido mayor sentido pedir que se modificara la Orden Ministerial. Si el puerto de Tarragona, de acuerdo con la aprobación de esta proposición no de ley tal como la plantea el Grupo Catalán (Convergència i Unió), vulnera la Orden Ministerial, creemos que se puede desencadenar aquí un proceso de consecuencias imprevisibles en todo el sistema tarifario de los puertos españoles, y por la responsabilidad que tenemos no podemos aceptar este añadido. **(El señor Nadal i Malé pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Nadal, tiene la palabra.



El señor **NADAL I MALE**: Señor Presidente, creo entender que no se acepta lo planteado por este Diputado en estos momentos y, por tanto, no puede pasar a votación.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Lo que sucede, señor Nadal, es que, a la vista de la no aceptación de la enmienda transaccional ni la modificación de la misma que ha introducido el Grupo Socialista, se someterá a votación la proposición no de ley en los términos en que viene contemplada originariamente.

El señor **NADAL I MALE**: En este caso, señor Presidente, el Grupo Catalán retira su proposición y se adhiere a la proposición no de ley del Partido Popular.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATE IBARZ**: Señor Presidente, quisiera saber exactamente cuál es el redactado que se pasa a votación, porque el tanto por ciento estaba en la exposición de motivos, si no recuerdo mal, en ambas proposiciones no de ley. Si se incluye me gustaría saber dónde se hace, de qué manera y cuál es, repito, el redactado exacto.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Sabaté, el texto que se somete a votación es el siguiente: «El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para que se haga efectiva en el Puerto de Tarragona una reducción sobre las tarifas T-1, T-2 y T-3 (entrada y estancia de barcos, atraque y mercancías, respectivamente) hasta alcanzar los niveles de competitividad necesarios con los puertos de referencia, para el movimiento portuario de la industria petroquímica de Tarragona. El límite mínimo de la reducción debe ser el 25 por ciento de su cuantía real, después de ajuste y bonificaciones, en 1993.» (El señor **García-Arreciado Batanero pide la palabra.**)

El señor **García-Arreciado** tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, por si sirve de algo, diré que este Grupo votaría a favor del texto de *Convergència i Unió*, pero si lo retiran y votan el del Grupo Popular, ellos sabrán lo que hacen.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: En aras de conseguir una unanimidad, tengo que decir que el texto que habíamos propuesto nosotros coincidía en parte con el del Grupo Socialista y en parte con el del Grupo Popular, y creo que era aceptable por todos. Lo único que ocurre es que nos tendríamos que poner de acuerdo de una vez. (El señor **Posada pide la palabra.**)

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Posada tiene la palabra.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, yo creo que este tema está lo suficientemente debatido y que procede pasar a las votaciones de una de las proposiciones o de las dos.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, vamos a intentar sacar, en la medida de lo posible, el mayor consenso para la votación de esta proposición no de ley.

Si el Grupo de *Convergència i Unió* mantiene la postura de votar su proposición no de ley, a la vista también del planteamiento del portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, me gustaría saberlo, y entonces pasar a votar su proposición no de ley y, si no, pasar a votar la proposición del Grupo Popular.

El señor **NADAL I MALE**: Señor Presidente, una de las cosas que me están enseñando últimamente es tratar de llegar a unanimidades, que creo que es lo bueno.

Yo creo, señor Presidente, que una fórmula para llegar a la unanimidad era que el Grupo Socialista aceptara precisamente la enmienda que planteamos nosotros a la suya de sustitución, y que el Grupo Popular, de una forma u otra, aceptara esta disminución del 25 al 20 por ciento. Pienso que saldríamos todos con una unanimidad completa y valdría la pena. (El señor **Posada pide la palabra.**)

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Posada tiene la palabra.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, me da la impresión de que estamos volviendo una y otra vez a la misma situación. Yo creo que lo que procede (me permito señalarlo a la Presidencia) es que diga el Grupo de *Convergència i Unió* si mantiene su proposición no de ley y pasemos a votarla, y luego votemos la nuestra, que mantene-mos en sus términos.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Nadal, ¿mantiene usted para votación su proposición no de ley?

El señor **NADAL I MALE**: Señor Presidente, yo mantengo en lo posible... (Rumores.)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por favor, señorías, ruego silencio.

El señor **NADAL I MALE**: Señor Presidente, la retiro y me adhiero a la del Partido Popular.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos a votar la proposición no de ley planteada por el Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 17.**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda aprobada dicha proposición no de ley.

— **SOBRE CONSTRUCCION DE UN ENLACE, CON PRESTACIONES DE AUTOVIA, ENTRE CACERES CAPITAL Y TRUJILLO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000118.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la siguiente proposición no de ley sobre construcción de un enlace, con prestaciones de autovía, entre Cáceres capital y Trujillo, planteada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, los miembros de esta Comisión conocen perfectamente que está en fase de construcción —construcción avanzada— la autovía de Madrid a Badajoz, puesto que prácticamente están sólo pendientes dos tramos, uno difícil, que es el de Almaraz... **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Un momento, señor Camisón.

Señorías, por favor, les ruego silencio. Siga, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Decía, señor Presidente, que solamente faltan por construir dos tramos, uno importante, el más difícil de todos, que es el de Miravete, entre Almaraz y Jaraicejo, y otro más afable entre Miajadas y Mérida. Una vez que se construya y se termine, en su día, estarán servidas, a nivel de autovía, las ciudades de Mérida, Trujillo y Navalmoral —de Badajoz— y quedarán marginadas de un servicio directo de autovía las ciudades del norte de Extremadura, Cáceres, capital de una de las dos provincias extremeñas, y Plasencia, núcleo de atracción demográfica del norte de Extremadura.

También se nos ha dicho, y los miembros de la Comisión lo conocen, que en el plan puente, en tramitación, se van a incluir como preferentes algunos de los tramos de la futura autovía Ruta de la Plata, y uno de ellos el tramo Plasencia-Cáceres. Pero a fuer de ser realistas esto está en planificación y para ser un hecho pasarán bastantes años.

Por tanto, con esta planificación lo que ocurre, en cuanto a las perspectivas de Cáceres capital de ser servida por autovía, es que tendrá, en su momento (años vista), una salida en dirección Salamanca y otra en dirección Mérida, pero no en dirección centro del país, ni dirección Madrid, cuando se da la circunstancia de que sólo le separan de esa futura autovía el tramo Trujillo-Cáceres, escasamente de 45 kilómetros, y se da, además, el hecho de que esta salida de Cáceres capital es la que tiene un futuro de más intensidad de tráfico, con lo cual, con esta planificación se comete el error de darle salidas futuras a Cáceres en dos direcciones y no se le da en la dirección de una de las máximas intensidades de tráfico; por tanto, no se está

dando una solución racional a la conexión de Cáceres capital a través de servicio o prestaciones de autovía.

Creo que los miembros de esta Comisión son conscientes de que esta proposición no de ley planteada por el Grupo Parlamentario Popular adopta una postura de máxima prudencia, ya que sólo habla —repito que con mucha prudencia— de iniciar estudios previos, y no conlleva ni un céntimo de inversión. Se trata solamente de una previsión racional para esos escasos 45 kilómetros.

Otro hecho que está ahí es que una prestación de autovía entre Trujillo y Cáceres enlazaría con la carretera nacional de Cáceres a Valencia de Alcántara, la CC-521, que está también siendo acondicionada a través de un proyecto avanzado de ejecución, pues entre Cáceres y Valencia de Alcántara exclusivamente falta un tramo de 21 kilómetros entre Herreruela y Sarolino, con lo cual la unión con prestación de vía de capacidad alta a través del norte de Extremadura con la zona portuguesa lo que haría sería aumentar la permeabilidad hispano-lusa, justamente, repito, entre la zona norte de Extremadura y la zona portuguesa de Castelo Branco, Portoalegre, Abrantes, Santarem y Lisboa.

O sea, señores Diputados, que estamos ante la denominada, con razón, ruta corta entre Madrid y Lisboa. Por tanto, no tendría sentido ponerle pegas justamente al corredor de mínima distancia, repito, entre Madrid y Lisboa.

Ante estos hechos, y dándose la doble circunstancia de ser sólo 45 kilómetros, por una parte, y tratarse, por otra, de una topografía semiplana, en un futuro, cuando se ejecutase esta obra, el coste sería moderado, con lo cual, a la vista de este coste y de la intensidad previsible en dirección al centro del país desde Cáceres capital, estamos ante un proyecto de tasa de rendimiento interno muy positivo y una relación beneficio-coste también muy favorable.

Por último, señorías, existe también una motivación de coherencia política. En el programa de gobierno del Partido Socialista para conseguir el Ayuntamiento de Cáceres, uno de sus compromisos más importantes fue justamente apoyar esta prestación de autovía entre Cáceres capital y Trujillo.

Por tanto, hago una llamada a la coherencia en este caso al Grupo Socialista de esta Comisión para votar afirmativamente esta proposición no de ley, porque lo contrario sería una contradicción de muy difícil presentación.

Esto es, señor Presidente, todo lo que tengo que exponer en relación a esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar posición? **(Pausa.)**

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Se nos pide en la proposición no de ley un enlace entre Cáceres y Trujillo entre dos vías en construcción o programadas, como son las autovías de Extremadura y la de la Plata, de conformidad con lo anunciado en el PDI. Ese enlace, desde nuestro punto de vista, que se justifica tan necesario en la proposición, ya está previsto, insisto, en el PDI; queda reflejado

como una vía de enlace en todos los esquemas del mismo. Por esto creemos que no procedería en estos momentos instar al Gobierno a hacer algo que ya tiene previsto. **(Rumores.)** Así pues, nuestro voto será negativo. Este voto negativo que anuncio en este momento conlleva una respuesta muy respetuosa y afectuosa al Diputado señor Camisón, que ha presentado la proposición no de ley.

Por otra parte, he de comentar algo más, otro motivo por el cual... **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, les agradecería un poco de silencio, y que si tienen algo que hablar lo hagan fuera de la sala.

El señor **SEDO I MARSAL**: Otro motivo por el cual nos parece que tampoco procedería nuestro voto positivo es el contenido de un documento que textualmente dice: La aritmética parlamentaria de este período político nos ha puesto en escena una cohabitación oculta entre recetas socialistas y nacionalistas.

A lo largo de este documento —es un artículo de un periódico— se habla de que el Gobierno socialista se ha hecho cargo de todas las deudas del Gobierno catalán, de que ha dado unos 10.000 millones para la operatividad de los Mozos de Escuadra; 6.000 millones para obras hidráulicas de El Maresme; 4.000 millones para sanear el barrio de San Cosme —tan degradado, por cierto—; 3.000 millones más para mejoras de la red de vía estrecha, y un largo etcétera que afecta a carreteras locales, juzgados y teatros municipales, hasta llegar a la perversa cesión del 15 por ciento del IRPF. Un total de 50.000 millones en partidas presupuestarias cuyo destino geográfico es Cataluña y cuyo origen no es otra cosa que el peaje político que el socialismo paga por la ventanilla del Estado al nacionalismo convergente para garantizar su oculta cohabitación parlamentaria, que otros llaman ayuda a la gobernabilidad estable.

Parece ser que estar en cohabitación es un grave pecado. Yo, pobre de mí, democristiano, me siento en el deber de no querer aumentar el número de pecadores, porque si votase favorablemente, según los criterios del autor del artículo, Ramón Aguirre, diputado por Cáceres, entonces me encontraría muy incómodo, porque sería un peaje socialista al señor Aguirre. Así pues, ya que él no quiere peajes, que no los quiera.

Nuestro voto es negativo anecdóticamente por esta segunda parte. Nuestro básico voto negativo he dicho que es por el aspecto técnico, pero no podía dejar de hacer un comentario de total rechazo a escritos fuera de lugar.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Intervengo para anunciar que mi Grupo Parlamentario apoyará la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, y no lo hará por motivos espirituales y en la línea que ha planteado el señor Sedó, sino por motivos puramente terrenales, como corres-

ponde al sustrato del pensamiento político que sustentamos, pensamientos terrenales de solidaridad entre las diferentes autonomías del Estado. Al igual que planteamos en el anterior punto una votación que beneficiaba claramente a Tarragona, como nuestro pensamiento es más universal que todo eso, ahora no tenemos ningún inconveniente en apoyar a Extremadura, a pesar de que este portavoz sea andaluz. Por tanto, sabiendo que es una propuesta que ya está en el PDI, creemos que no daña el que se inste al Gobierno a que adelante estos estudios, a pesar de que los índices de tráfico que tiene actualmente esta vía no son aún los suficientes como para justificar el que se plantee una vía de esta naturaleza. Pero, como bien sabemos —y ya se planteó cuando se aprobó por parte del Gobierno alguna infraestructura como fue el AVE—, hay muchísimos tráficos inducidos que se plantean una vez que se mejora la calidad de las vías, en este caso, las vías de coches. Por tanto, creemos que no daña el que se abunde en pedir que se estudie el desarrollo del trazado de esta carretera y apoyaremos esta proposición no de ley que presenta el Grupo Popular.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Intervengo para fijar la posición de nuestro Grupo respecto a esta proposición no de ley.

Comenzaré diciendo que nuestro Grupo no va a apoyar la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, en primer lugar porque creemos que es innecesaria —algunos portavoces ya han hecho alusión a ese tema—, y a lo largo de mi intervención explicaré el porqué es innecesaria, pero antes quisiera hacer una pequeña historia, un repaso y algunas puntualizaciones y aclaraciones a las intervenciones que se han producido especialmente por parte del Grupo Popular.

Yo creo que convendría recordar cómo ha evolucionado la planificación de infraestructuras —en concreto las carreteras— en nuestro país en estos últimos años; también habría que recordar que se aprobó por esta Cámara un Plan General de Carreteras que ha tenido un desarrollo que todos conocemos y cuya conclusión se ha presentado el año pasado con altísimo grado de ejecución y de terminación, y que estamos en puertas de la iniciación de las contrataciones de un plan de actuaciones prioritarias que permitirá la continuidad de esa planificación hasta la próxima, ya aprobada por el Consejo de Ministros, que es el Plan Director de Infraestructuras. A lo largo de esta historia de planificación, que se ha ejecutado de forma flexible, adaptándola a la realidad de los tráficos y de la evolución socio-económica en nuestro país, hay una historia paralela de propuestas o de alternativas del Grupo Parlamentario Popular que son las siguientes: aceptar en aquel Plan de 1986 el programa de autovías y replantear esporádicamente autopistas a lo largo de 1987-88; en el año 1988, al aprobarse un Real decreto para añadir financiación y agilizar el programa, se presenta un llamado plan alternativo que incrementaría en más de 3.000 kilómetros las autovías

previstas en ese Plan; en las elecciones generales de 1989 se presenta un programa electoral hablando de autopistas de peaje; en las elecciones locales de 1989 se habla de autopistas libres y se nos presenta en la Comisión de Industria, Obras Públicas, de la legislatura anterior, un programa por capítulos, autonomía a autonomía, de autopistas libres; por fin, en 1993 se presenta un programa electoral donde se habla de vías con características de autopistas o similares, que en Extremadura se traduce en autopistas de peaje; en el programa electoral que el Grupo Popular presenta en Extremadura se habla de que va a haber una autopista de peaje —la N-630—, con un ramal, también de peaje, entre Cáceres y Trujillo.

Concretando en Extremadura, también convendría recordar en esta historia que en esos planes alternativos de los años 1988 y 1989, en la Nacional-630 —que se propone unas veces como autovía, otras como autopista, unas veces de peaje y otras libre— se proyectaba un trazado curioso, que era Benavente-Cáceres y allí abandonar la 630 para enlazar con Trujillo, con la N-V, con Mérida y volver hacia Sevilla por la Nacional-630, es decir, abandonando en esa programación incluso el tramo Cáceres-Mérida.

Posteriormente, las propuestas de gobierno del XI Congreso del Partido Popular, en febrero de 1993, curiosamente no incluye el enlace Cáceres-Trujillo en vías que se dice que tienen características de autopistas. En el programa electoral de junio de 1993, como decía antes, el Partido Popular en Madrid dice: vías con características de autopistas, en general, y en Cáceres dice: autopista de peaje en la Nacional-630 con ramal de peaje a Trujillo.

Esto coincide también con otro anuncio hecho por el Partido Popular en Extremadura en diciembre del 92, para la Asamblea de Extremadura, en que proponía también este tramo de carretera nacional, junto con otros más de carreteras regionales, como autopista de peaje incluso con financiación privada. Al ser de peaje no es una autopista estatal, sino con financiación privada y hasta se hablaba de cotizar en Bolsa. Imagínense esto en una carretera de la que daremos sus datos de tráfico a continuación.

Esta es un poco la historia de la alternativa a esa planificación coherente que el Gobierno ha venido manteniendo y que ahora se plasma en otra, que es el Plan Director de Infraestructuras donde esta vía de la que estamos hablando está contemplada como una vía de las llamadas de conexión entre dos vías, dentro de la red de vías de gran capacidad, que serán la 630 y la autovía de Extremadura a la Nacional V, las dos con características de autovías. Esta vía, en principio, dado su tráfico, está contemplada como una vía convencional de dos carriles, con carriles lentos, con pasos a distinto nivel, es decir, con características adecuadas al tráfico existente en la actualidad y previsible en estos próximos años y pensando que en función de la evolución de la aplicación de este plan flexible, como los anteriores, se pueda convertir, en cualquier momento, en una auténtica autovía de conexión entre dos autovías. Por tanto, esos estudios previos a los que se refiere el Grupo Popular están hechos y por parte del Gobierno el plantea-

miento que se hace es la primera parte de esos estudios para llegar al final a una autovía.

Quisiera aclarar, señor Presidente, para terminar, algunos datos que creo que son erróneos, para que conste en el «Diario de Sesiones» y los conozca la Comisión. Esa salida entre Cáceres y Trujillo tiene un tráfico llamado de agitación en sus primeros kilómetros que no supera los 6.000 vehículos/día; mientras que las otras salidas de Cáceres en la 630 tienen tráficos superiores a los 20.000 vehículos/día; es decir, hay que seleccionar prioridades cuando el propio Partido Popular en su programa habla de manuales de selección de inversiones con razonamientos técnicos, económicos y sociales, tendrá que ponderar y plantear prioridades y al hacerlo deberá renunciar a algo y decir qué es lo que se hace primero, no todo a la vez y al mismo tiempo.

Hay carreteras en Cáceres, como la Nacional-630, con más de 20.000 vehículos/día en las entradas y salidas, en ese tráfico de agitación, mientras que ésta de la que hablamos tiene, en ese tráfico de agitación, menos de 6.000 vehículos/día, y en el resto de la carretera menos de 4.000 vehículos/día. Por tanto, parece que esa solidaridad a la que se refería el señor Andreu se está practicando con Extremadura, se ha practicado ya con la Nacional V, se ha practicado con la planificación de la Nacional-630 como autovía y se practica con la conexión entre ambas mediante una vía de gran capacidad, no autovía todavía, pero sí primera calzada de autovía con pasos a distinto nivel y carriles lentos donde sean necesarios que, teniendo en cuenta que hay una orografía bastante favorable, serán necesarios en pocos sitios. Por tanto esa solidaridad se practica y el estudio que se pide en la proposición, señorías, está hecho. En este caso, ojalá fuera real lo que dice el señor Andreu de los tráficos inducidos, pero realmente parece que no será posible dada las características de población, etcétera, que allí existen y que no son las cubiertas por el AVE como se ha hecho referencia.

Por último —ya termino, de verdad, señor Presidente—, respecto a la permeabilidad hispano-lusa creemos que las condiciones de la 521 en toda su longitud son las adecuadas para esos tráficos que, unido a la permeabilidad conseguida con la Nacional V y a la que se va a conseguir con la carretera de la autovía Tordesillas-Salamanca-Fuentes de Oñoro, garantizan la permeabilidad de la frontera portuguesa con la española, a lo que unimos carreteras regionales como la de: Navalmoral de la Mata, Plasencia, Monfortiño hacia Castelo Branco, con características de carretera Redia pero de competencia regional.

Por tanto, señorías, nuestro voto negativo a esta proposición es fundamentalmente por innecesaria, puesto que a lo largo de mi exposición he demostrado que esos estudios están hechos y conducen, dadas las características actuales de esa vía, sin renunciar, por supuesto, a que eso sea en el futuro una autovía de conexión entre las dos ya planificadas —una casi terminada y la otra planificada—, a demostrar que hacemos las cosas seleccionando las inversiones con razones económicas y sociales adecuadas y con solidaridad

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación, señorías. (El señor Camisón Asensio pide la palabra.)

¿Señor Camisón?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Un segundo, señor Presidente, para aclarar una cuestión y que no quede la confusión en el ambiente.

Se ha cometido un error, seguramente de forma involuntaria, por alguno de los intervinientes al afirmar que en el PDI está incluida como autovía Cáceres-Trujillo y no es así. Quede constancia de que no está incluido como autovía.

El señor **VICEPRESIDENTE**: De acuerdo, señor Camisón.

Vamos a proceder a la votación de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular. (Pausa.)

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 18.**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular.

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS (BALTANAS GARCIA), PARA INFORMAR SOBRE LA REALIZACION DEL TRASVASE DEL RIO GUADIARO AL RIO GUADALETE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000360.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señorías, pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la comparecencia del señor Baltanas, Director General de Obras Hidráulicas.

Como se encuentra presente en la sala, le agradecería que se incorporara a esta mesa. (Pausa.)

El Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya ha pedido la comparecencia del señor Director de Obras Hidráulicas para que informe sobre la realización del trasvase del río Guadiaro al río Guadalete.

Damos la palabra al señor Baltanas para que informe sobre la petición formulada por el Grupo de Izquierda Unida, y después fijarán sus posiciones los distintos grupos de la Cámara.

Tiene la palabra el señor Baltanas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS** (Baltanas García): El trasvase del río Guadiaro al río Majaceite, que es un afluente por la margen izquierda del río Guadalete, está justificada por tres puntos: por la necesidad de hacerlo, que es, naturalmente, lo más importante; por la viabilidad técnica, administrativa y concesional, puesto que hay recursos disponibles para

hacerlo, y, finalmente, porque ahí hay un paquete de medidas preventivas y correctoras que se han previsto con el fin de reducir al mínimo los impactos que pudieran derivarse de este trasvase, como de cualquier otra obra importante de infraestructura, no sólo hidráulica, sino de tipo civil. Cualquier tipo de infraestructura produce una serie de impactos y ésta también y, naturalmente, se han previsto una serie de medidas para corregirlos. Analizaré sucesivamente los tres puntos.

El primer punto decía que era la necesidad de hacerlo. En estos momentos hay un déficit de recursos hidráulicos en la cuenca del Guadalete, que recuerdo que sus necesidades principales en cuanto a disponibilidades de agua son, por un lado, el abastecimiento de todo lo que se llama zona gaditana, que, además de incluir toda la bahía de Cádiz, incluye Jerez y todas las ciudades del interior —son unos 800.000 habitantes de derecho, que llegan a ser más un millón en verano y, por tanto, éste es uno de los puntos fundamentales de la demanda—, y, por otro lado, el riego de unas 27.000 hectáreas que en estos momentos están en explotación en la cuenca del Guadalete, de las que aproximadamente una tercera parte se riegan con aguas subterráneas y dos terceras partes con aguas superficiales.

Para hacer frente a estas necesidades tenemos fundamentalmente los siguientes embalses: Zahara de la Sierra, que es el más alto, el de Bornos y el de Arcos, que están aguas abajo, y en el río Majaceite los embalses de Los Hurones y el de Guadalcaçín. El embalse de Zahara de la Sierra y el recrecimiento del Guadalcaçín, el llamado Guadalcaçín 2, son dos embalses que han entrado en servicio, desgraciadamente, en esta última época de sequía, por tanto, aunque están ya en operación, la falta de precipitaciones en estos momentos no permite todavía contar con ellos como recurso. Paralelamente, hay un incremento de las necesidades de riego, derivadas de unas casi 10.000 hectáreas que ya están prácticamente transformadas —no son nuevos regadíos sino que están ya transformados— y que tienen que entrar en servicio. Esas 10.000 hectáreas se refieren fundamentalmente —si no recuerdo mal— a unas 3.000 hectáreas en la zona de Villamartín, 6.000 hectáreas en la zona que se llama noroeste, en la provincia de Cádiz, y unas casi 1.000 hectáreas en la zona de Chipiona.

Si consideramos la situación actual y fijamos un horizonte de unos cinco, seis o siete años a partir de ahora, por un lado, se va a producir que entren plenamente en servicio —cuando se produzcan las aportaciones correspondientes— los dos nuevos embalses a que me he referido anteriormente (Zahara de la Sierra y Guadalcaçín 2), y por otra parte, se producirá también la puesta en servicio de estas 10.000 hectáreas que he mencionado, con lo cual, la superficie total de regadío pasaría de las 27.000 hectáreas a las 37.000. Pues bien, tanto en la situación en que nos encontramos en estos momentos como en esa otra situación que se plantearía fijando un horizonte de unos cinco, seis o siete años, el déficit de recursos que hay para atender esas demandas, teniendo en cuenta los recursos propios disponibles de la cuenca del Guadalete, puede fijarse en un 20 o un 25 por ciento de las necesidades, lo que viene a equivaler a unos 70, 75 u 80 hectómetros cúbicos

de agua que, insisto, es un déficit que existe ya y que se va a seguir manteniendo en estos cinco próximos años porque, vuelvo a repetir, al mismo tiempo que entran en servicio estos dos embalses, también se van a incrementar unas necesidades que ya están ahí presentes.

Para un horizonte más allá de cinco o diez años, este déficit del 20 ó 25 por ciento actual pasaría incluso al 40 por ciento, si se llevaran a cabo todas las transformaciones en regadío previstas. Sin embargo, como luego explicaré, incluso aunque se haga el trasvase, no va a ser posible hacer frente a esas necesidades de todas las transformaciones previstas; por consiguiente, ese déficit del 40 por ciento nunca se producirá porque hemos tomado una serie de medidas de corrección. ¿Qué medidas son éstas? Por un lado, mejorar los sistemas actuales de abastecimiento y regadío. Los regadíos actuales, sobre todo los del Guadalquivir, son unos regadíos antiguos que hay que modernizar; en este momento se está elaborando un proyecto de mejora y modernización de regadíos del Guadalquivir, que son los que están en peores condiciones, puesto que los de Bornos o los que ya están en marcha en la zona noroeste, se encuentran en condiciones mucho mejores, como lo demuestra el hecho de que la dotación media actual por hectárea y año es del orden de unos 7.000/7.100 metros cúbicos, que es una dotación ciertamente no exagerada pero que se puede reducir haciendo el esfuerzo correspondiente. Precisamente a ese esfuerzo corresponde este proyecto de modernización del Guadalquivir, en el que se van a invertir unos 7.000 u 8.000 millones de pesetas. Si bien todavía no disponemos de una cifra exacta puesto que es un proyecto que aún está en fase de elaboración, nuestras previsiones son que esas inversiones no serán menores de los 7.000 u 8.000 millones de pesetas, con lo cual se prevé que, en un horizonte de aquí a cinco o diez años, la dotación media de los regadíos de la cuenca del Guadalete se pueda reducir de los 7.100 metros cúbicos por hectárea/año —insisto en que es una dotación no muy alta teniendo en cuenta las condiciones climáticas de la zona y la tasa de vapor-transpiración— a unos 6.500/6.400 metros cúbicos por hectárea y año; bajar de ahí es técnicamente imposible, teniendo en cuenta las condiciones climáticas y la situación de estos regadíos. El primer punto, por tanto, sería ahorrar del orden del 10 por ciento (bajar de 7.100 a 6.500/6.400 metros cúbicos por hectárea y año), lo que va a exigir una inversión —insisto— de unos 7.000 u 8.000 millones de pesetas.

En paralelo, y aunque sea menos importante desde el punto de vista cuantitativo, está también el esfuerzo en reducir las pérdidas del sistema de abastecimiento. Este mismo año 1994 el Ministerio va a contratar la mejora de las grandes conducciones que enlazan Bornos, Hurones, Guadalquivir, etcétera, con todo el sistema de la zona gaditana, y va a licitar obras por valor de 2.500 millones de pesetas para mejorar algunas de estas conducciones, estando prevista para el año que viene o dentro de dos, mientras redactamos los proyectos que están actualmente en curso, unas inversiones análogas de otros 2.500 millones de pesetas, más o menos, con lo cual, en total, estaría-

mos en 5.000 ó 6.000 millones de pesetas destinados a la mejora de los sistemas de abastecimiento.

Con ello, las pérdidas se van a reducir en orden al 10 por ciento —y me estoy refiriendo a pérdidas netas por lo que ahora explicaré—, que es prácticamente el máximo técnico que se puede conseguir; me explicaré en el sentido de que muchas veces se manejan cifras de pérdidas, especialmente en el sistema de abastecimiento, que engloban dos conceptos: engloban pérdidas auténticas, en el sentido de agua que se pierde por las conducciones, por las juntas y que, por consiguiente, hasta un cierto nivel técnico se pueden reducir sustancialmente con estas obras de mejora a las que me he referido antes, y a veces se incluye otro concepto que verdaderamente no son pérdidas, sino que es el agua no facturada; es decir, hay una serie de volúmenes de agua, fundamentalmente para usos municipales de los propios ayuntamientos, que no se facturan, lo cual no quiere decir que se pierdan, simplemente que no se facturan, puesto que son para los propios usos municipales. Es muy frecuente que se incluya en el mismo concepto de pérdidas cuando en realidad lo que podemos corregir, lógicamente, son las pérdidas auténticas, las pérdidas netas. En el caso que estamos comentando del sistema de la zona gaditana, con estas inversiones de 5.000 ó 6.000 millones lograríamos reducir al máximo técnico posible estas pérdidas, que es un 10 por ciento.

En cuanto a la reutilización de aguas residuales, que es la tercera línea de actuación para aprovechar al máximo todos los recursos disponibles de la Cuenca del Guadalete, son relativamente limitadas en este caso porque se trata de reutilizar aguas residuales urbanas en usos agrícolas o de jardinería, aunque estos últimos, lógicamente, son mucho menores. La máxima concentración de la demanda, del consumo se produce prácticamente a la cota del mar, puesto que es en torno a la bahía, aparte de la ciudad de Jerez. Entonces, reutilizar todas esas aguas, aparte del propio coste de depuración terciaria, como es lógico, es prácticamente inviable en una gran proporción, puesto que exigiría remontarlas aguas arriba en unas condiciones que a veces son aceptables, pero en este caso, dada la localización de los regadíos del Guadalquivir y los puntos de depuración de esas aguas, es un proyecto prácticamente inviable. De modo que, fundamentalmente, lo que se puede aprovechar es la reutilización de las aguas de la ciudad de Jerez, y ahí está previsto reutilizar entre 10 y 15 hectómetros cúbicos de agua, con lo cual estaríamos hablando prácticamente del 75 por ciento de las necesidades de Jerez en situación normal, porque ahora hay restricciones, como todos ustedes saben. En situación normal, son del orden de 20 hectómetros cúbicos, de los cuales reutilizaríamos entre 10 y 15 hectómetros cúbicos.

Con esto creo que he expuesto todas las posibilidades que hay de aprovechar al máximo los recursos propios de la cuenca del Guadalete y, tomando ya en consideración todas estas posibilidades, todas estas líneas de actuación, subsiste un déficit que, vuelvo a repetir, dada la situación actual y de aquí a cinco años, no va a ser en ningún caso inferior al 20 o al 25 por ciento y sería todavía mayor si no tomáramos todas estas medidas.



Además de ello, por lo que se refiere a nuevas transformaciones en regadío, había planteado en el proyecto de directrices de la cuenca del Guadalete, como consecuencia de los planteamientos hechos tanto por la Junta de Andalucía como por las propias administraciones locales, poner en transformación en regadío otras 17.000 hectáreas, fundamentalmente en las zonas de Bornos, margen derecha, Guadalcazín 2 y Guadalete bajo. Ahí había otras 17.000 hectáreas. A estas 17.000 hectáreas de entrada ya se ha renunciado, de modo que, en principio, éstas no se van a transformar porque no hay recursos, incluso contando con los del trasvase. De modo que el trasvase Guadiaro-Majaceite que tiene en curso el Ministerio lo único que contempla es resolver definitivamente y con un margen de seguridad adecuado, como es lógico, las necesidades de abastecimiento; aquí tenemos que ser obligadamente conservadores, no podemos ser imprevisores con una prioridad tan básica como la del abastecimiento, y cubrir además las necesidades de esas 10.000 hectáreas que dije al principio que aunque no han entrado en servicio, actualmente están prácticamente transformadas. Pero estas 17.000 hectáreas adicionales que estaban previstas inicialmente en el proyecto se ha renunciado ya a transformarlas porque no hay recursos con el trasvase, ni el trasvase se ha planteado para atender a esas 17.000 hectáreas porque sería un planteamiento un poco absurdo.

Desde el lado de la necesidad creo que está claro cuáles son los parámetros y el marco de esas necesidades. Desde el lado de la viabilidad de los recursos disponibles en la cuenca del Guadiaro, creo que las cifras son totalmente concluyentes. La cuenca del Guadiaro tiene unos recursos propios del orden de 720 hectómetros cúbicos al año y las máximas necesidades que se prevén en los escenarios más desarrollistas —y lo digo en el sentido peyorativo de la palabra— para el año 2012 serían del orden de 90 hectómetros cúbicos. Repito, 90 hectómetros cúbicos frente a 720 de disponibilidades que tiene la cuenca del Guadiaro y esos 90 —insisto— en un escenario absolutamente desarrollista que yo creo que no es ni siquiera —a pesar de lo reducido que es— coherente con el planteamiento general del Plan Hidrológico Nacional y de la política hidráulica actual.

En estos momentos, esas necesidades de la cuenca del Guadiaro ni siquiera llegan a la mitad de esos 90 hectómetros cúbicos, lo cual da ya una idea del margen tremendo de seguridad que hay entre las necesidades actuales y este techo máximo de necesidades que se plantea para el año 2012. Pero, aun así, estamos hablando de 90 hectómetros cúbicos contra 720. Con ese margen de seguridad parece obvio que el detraer y conducir por necesidades imperiosas hacia la bahía de Cádiz 110 hectómetros cúbicos, que es lo que se prevé en el trasvase Guadiaro-Majaceite, nos deja absolutamente dentro de la seguridad por lo que se refiere a las necesidades de la cuenca del Guadiaro que cubre, perfectamente, sin el menor asomo de duda, las necesidades que pueda tener esta cuenca. Quiero subrayar que, por ejemplo, las necesidades de la bahía de Algeciras no se suministran desde el río Guadiaro, sino que se suministran desde el río Guadarranque y desde el embalse de Charco

Redondo, o sea están perfectamente garantizadas a través de otro sistema del Guadarranque y Charco Redondo. Este era el segundo punto, la viabilidad de hacerlo desde el punto de vista de los recursos disponibles en el Guadiaro.

Hay otro punto de vista que hay que tener en cuenta en cualquier infraestructura que hagamos. La autovía que se estaba comentando hace un momento aquí o cualquier otro proyecto de infraestructura, sea de transportes o de puertos o de aguas hidráulicas, tienen una serie de impactos que sólo se justifican, como es lógico, por la necesidad de llevar a cabo la infraestructura que creo que en este caso está plenamente demostrada. Pero, sin perjuicio de eso, es obligado tomar todas las medidas correctoras y preventivas adicionales para que esos impactos sean los mínimos imprescindibles. En este sentido, se ha hecho un estudio de impacto ambiental del cual se han derivado varias conclusiones que son las que actualmente presiden los criterios de ejecución del trasvase y de explotación.

El primero y más importante, a mi modo de ver: no se van a derivar aguas del río Guadiaro mientras el caudal que circule por el río no sea de cinco metros cúbicos por segundo, es decir, sólo se van a derivar aguas altas, aguas en avenida. El túnel tiene una capacidad de trasvase de 30 metros cúbicos por segundo con objeto de aprovechar al máximo esas aguas altas, y ese mínimo de cinco metros cúbicos por segundo que se respeta, en cualquier momento y en cualquier estación, creo que es verdaderamente holgado para cubrir todas las necesidades de tipo ambiental que existan en cada estación en la cuenca del Guadiaro; incluso hay estudios hechos por organizaciones ecologistas no gubernamentales que cifran esas necesidades en mucho menos de los cinco metros por segundo; prácticamente los cinco metros cúbicos por segundo se requieren en enero, febrero, quizás marzo. Insisto, de acuerdo con estos estudios, con estas evaluaciones de las organizaciones no gubernamentales, en los restantes meses el caudal que se requiere para mantener los ecosistemas del río es muy inferior. De todas maneras se va a mantener ese criterio conservador y prudente de no derivar aguas más que por encima de cinco metros cúbicos por segundo. Creo que ésta es la medida fundamental y más importante. Hay otra que, aunque tiene menos relevancia, sin embargo considero que también es importante destacarla. En el proyecto inicial estaba previsto construir un azud nuevo, una presa pequeña para derivar los caudales hacia el túnel. Este azud tenía unos doce metros de altura sobre el caudal y quince o dieciséis metros sobre cimientos, de modo que estaba a caballo entre lo que se llama administrativamente una gran presa —que es la que tiene 15 metros de altura; la que les estoy hablando tiene doce sobre el caudal y dieciséis sobre cimientos— y una presa pequeña. En cualquier caso, esa idea inicial se ha abandonado. No se construye ese azud nuevo, y se va a aprovechar el que ya tiene Sevillana de Electricidad, el llamado azud de Bruitreras, donde tiene un salto la compañía sevillana, se va a reacondicionar para que, además de poder seguir produciendo energía, sirva para los fines de derivación del túnel. Este es un segundo punto de cierta importancia: renunciamos a hacer este azud



que inicialmente estaba previsto porque era más económico y menos costoso.

Hay toda una serie de medidas de acompañamiento durante la construcción que son las habituales y las que creo que ya vienen siendo normales en cualquier infraestructura hidráulica que acometemos en estos momentos. Se limitó al máximo la necesidad de abrir caminos de acceso para la obra. En este caso el problema es relativamente sencillo puesto que no va a haber más que dos puntos de ataque de la obra: la boca de salida en las proximidades de Übrique y la boca de entrada en las proximidades de Cortes de la Frontera, de modo que basta con hacer un camino a cada uno (creo que el más largo de ellos tiene 500 metros desde la red actual de comunicaciones) y, por consiguiente, el efecto de nuevos caminos es mínimo. Este es un punto. Otro punto es ajustar las voladuras que puedan afectar sobre todo a los tramos de entrada y salida —porque las que se producen en el interior del túnel no tienen ninguna afección hacia el exterior— y ajustarlas en los períodos en que sea menos agresivo para las aves y el resto de la fauna que existe en la zona. Un punto importante es la ubicación especialmente diseñada y estudiada de la escombrera en la que se van a recoger todos los productos de excavación del túnel. Estamos hablando del orden de unos 360.000 metros cúbicos que supone la excavación de los doce kilómetros que tiene el túnel con unos cinco metros de diámetro. Está previsto en la boca de salida, puesto que la excavación se va a hacer desde esa boca, y se ha estudiado con todo detalle dónde iría el emplazamiento de esta escombrera que sería recubierta —aparte de distribuirla y que destacara lo menos posible respecto de la topografía natural de la zona— por toda la tierra vegetal que se va a recoger y conservar en todos aquellos sitios en los que por la propia ejecución de las obras haya que remover esta tierra vegetal. Esta se va a retirar previamente, se va a acumular, se va a guardar en caballones debidamente protegidos para, posteriormente, emplearla para cubrir como montera la escombrera. Naturalmente esto irá acompañado de unos trabajos complementarios de revegetación para que aquello tenga el mejor aspecto posible acorde con el entorno natural.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Baltanas, le ruego vaya concluyendo.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS** (Baltanas García): Ya he concluido precisamente en este momento. Estos eran los tres puntos de mi intervención.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Probablemente nos hubiéramos ahorrado esta comparecencia si se hubiera realizado un estudio de impacto medioambiental, si dicho estudio se hubiera hecho público y hubiéramos sabido las consecuencias reales que tiene el posible trasvase del río

Guadiaro al Majaceite. Pero hay una obstinación bastante fuerte por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en no realizar este estudio de impacto medioambiental y en negar continuamente la necesidad del mismo. La verdad es que nosotros no entendemos mucho esa obstinación cuando se está comprobando día tras día, mes tras mes, año tras año, que ese proyecto del Guadiaro al Majaceite necesita continuas reformas, si es que realmente es necesario. De hecho, entre el planteamiento que usted ha formulado y el que se hacía hace aproximadamente dos o tres años hay diferencias extraordinariamente notables y, sin embargo, el Ministerio de Obras Públicas en ningún momento ha reconocido que fuera necesario ese estudio de impacto medioambiental y que pudiera haber efectos negativos por el posible trasvase entre el Guadiaro y el Majaceite sobre la naturaleza que lo circunda. Lo ha negado sistemáticamente a la vez que ha ido rehaciendo el proyecto y aceptando modificaciones.

El que ya no se tenga que hacer un azud, el que ustedes hayan renunciado a hacer un azud de ninguna manera justifica, en nuestro criterio, el que no se deba realizar ese estudio de impacto medioambiental porque, entre otras cosas, ese trasvase tiene que pasar por dos parques naturales, a la vez que no sabemos qué incidencia va a tener sobre la cuenca del Guadiaro. Usted nos dice que esa cuenca tiene 720 hectómetros cúbicos, pero ¿dónde están medidos esos hectómetros cúbicos? ¿Están medidos en el nacimiento o en la desembocadura? ¿En qué punto están medidos? Usted sabe que el río Guadiaro ha sufrido importantísimas agresiones por la extracción de áridos y de gravas y que tiene importantes problemas de suministro desde el freático. ¿Usted realmente nos puede asegurar que hay caudal suficiente en todos los puntos del Guadiaro, no solamente en la desembocadura sino también en el nacimiento, que lo hay cuando tiene que regar los frutales que están en San Martín del Tesorillo y en toda esa zona? ¿Usted realmente tiene garantías de eso? ¿Sobre qué previsiones lo hace? ¿Sobre qué estudios de impacto medioambiental lo hace? Porque nosotros desconocemos esos estudios de impacto medioambiental; solamente conocemos la reiterada negativa del Ministerio a realizarlos.

¿Se han tenido en cuenta las modificaciones que va a significar la PAC, la política agraria comunitaria, sobre el conjunto de regadíos que existen en la zona noroeste gaditana, sobre el conjunto de regadíos que existen en Chipiona y en Bornos? ¿Es razonable el número de hectáreas de regadío que se sigue planteando en toda esa zona? Nosotros tenemos serias dudas sobre ese tema. ¿Cuánto es lo que se destina del trasvase a regadíos y cuánto es lo que se destina a consumo humano? Nosotros entendemos que las previsiones en desarrollo agrícola y concretamente en desarrollo de regadíos realmente no pueden ser lo optimistas que se plantean en las hipótesis de partida de este embalse. Tenemos serias dudas sobre ese tema. Probablemente, si se hiciera un estudio de impacto medioambiental profundo y serio sobre el abastecimiento que necesitarían los regadíos tendríamos datos importantes con los cuales podríamos evaluar la necesidad del trasvase entre el Guadiaro y el Majaceite y también sabríamos las necesidades

reales que existen de ese pantano de Guadalcaçín II, que es un pantano inmenso, solamente justificable en el caso de que haya importantísimas zonas de regadío. Lo cierto es que la bahía de Cádiz, lo que usted llama la zona gaditana, que es más extenso que la bahía de Cádiz (es Jerez, Chionona, etcétera), lleva más de dos años con restricciones de agua. Todo el mundo se ha enterado de que en Sevilla existen más o menos restricciones de agua, pero por lo visto se ignora a nivel nacional que en esa zona gaditana llevamos más de 24 meses en los que al menos durante 10 horas no se suministra agua. Probablemente si se hubiera abordado el problema con racionalidad desde hace muchísimo tiempo, si no hubiera habido esa obstinación por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en no abordar el problema en toda su complejidad, en no hacer los estudios de impacto medioambiental necesarios, a lo mejor tendríamos la solución consensuada entre todos los estamentos que necesitan el trasvase o que necesitan tener la seguridad de que no va a haber un impacto grave sobre el río Guadiaro. Sin embargo, esa obstinación creo que hace que todavía existan importantes sectores sociales reticentes a la idea de trasvasar agua.

Yo le pido al señor Baltanas que nos aclare si realmente se van a hacer esos estudios de impacto medioambiental o si ustedes siguen renunciando a hacerlos, y si están en condiciones reales de garantizar que no va a haber impacto sobre la cuenca del Guadiaro, que no se va a perjudicar todo el entorno de ese río que afecta a muchísimos municipios del Campo de Gibraltar, y también que manifieste en qué momentos va a poder realmente solventarse el problema del abastecimiento a esa zona gaditana.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Baltanas, aun estando muy de acuerdo con las preocupaciones que ha manifestado el portavoz de Izquierda Unida en esta comparecencia, yo quisiera añadir varias cosas porque realmente lo que más nos debe preocupar es la situación en que se encuentran los regadíos de toda esa importante zona gaditana y la situación de desabastecimiento de más de 800.000 habitantes.

En primer lugar, quiero recordar al señor Baltanas que esas inversiones multimillonarias que se hicieron en la ampliación del Guadalcaçín para mejorar y aumentar la capacidad de regadío de nuestra provincia no tenían ningún sentido y los expertos sabían —y usted también como experto, antes de tener las responsabilidades que tiene ahora en el Ministerio de Obras Públicas— que no servían para nada si no había ese trasvase. Eso se sabe desde el año 1980, y ese estudio está en los cajones del Ministerio y de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir desde ese momento. Se ha perdido demasiado tiempo y se han sembrado demasiadas incógnitas en los gaditanos de una y otra zona.

En segundo lugar, tengo que decirle que en su exposición hablaba del saneamiento y de la utilización de las

aguas residuales del río Guadalete, pero no nos ha hablado nada de las del río Guadiaro. El río Guadiaro en su desembocadura tiene mucho caudal de agua, pero, como decía el representante de Izquierda Unida, no pasa lo mismo en algunas zonas del río Guadiaro. Usted sabe mejor que nosotros, porque además tiene la obligación de saberlo, que en la cuenca del río Guadiaro ninguno de los ayuntamientos que vierten las aguas a ese río tiene el saneamiento realizado. Por tanto, las aguas del río Guadiaro en la zona baja son prácticamente una cloaca y no pueden ser utilizadas en el regadío por los vecinos y regantes de la zona, con lo cual todavía tienen mayores dudas porque, según las informaciones aparecidas y después de numerosas discusiones con ustedes de los que están preocupados en la zona por cómo va a quedar el cauce del río Guadiaro y la disponibilidad de agua, no se les ha hablado para nada de eso. Si se va a mejorar, con una inversión en cinco, seis años o en diez —no sabemos cuántos— por valor de 12.000 millones de pesetas, la red de regadío y la red de suministro, no tiene ningún sentido que desde el Ministerio, ni desde la Junta de Andalucía ni desde la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, no nos hablen de qué planes tienen de saneamiento integral para el río Guadiaro. No tiene ningún sentido porque si se van a hacer esas inversiones, que son necesarias, tiene que ser para una utilización de los recursos de forma equilibrada y de forma lógica, ya que llevamos diez años esperando a que se nos solucione el problema de regadío y de abastecimiento de la bahía de Cádiz y llevamos muchos dineros gastados en la presa del Guadalcaçín, más de 7.000 millones de pesetas. Como usted dice, las presas de Zara y de Guadalcaçín actualmente no nos solucionan ningún problema porque, aparte de haberse retrasado las obras, en este momento el agua acumulada es insuficiente y la del Guadalcaçín, sin el trasvase, no va a tener una capacidad suficiente de agua como para solucionar nuestros problemas. Tengo que decirle que nosotros, igual que muchos expertos, muchos ciudadanos y muchas coordinadoras de ciudadanos tenemos serias dudas de las disponibilidades de agua de la cuenca del Guadiaro, porque la verdad es que los datos de esas directrices de cuenca de la Confederación Sur y de la cuenca del Guadalete-Barbate no son de fiar. Esos documentos que hemos manejado no son como para que nosotros pensemos que son fiables los datos que esas directrices de cuenca nos dan. Por tanto, mi primera incógnita son los datos que nosotros disponemos a través de las directrices de cuenca que están sometidas en este momento a las alegaciones. Tenemos serias dudas porque, como ha dicho el señor Andréu, se ha ido reformando el proyecto inicial de acuerdo con las demandas y las incógnitas de los distintos sectores sociales.

En tercer lugar, que yo quiero que no se nos quede en el tintero, es que ya no podemos más. Lo que haya que hacer, que se haga, pero que no se nos diga en junio del año pasado que se aprueban unas medidas urgentes para paliar la sequía y los daños de la sequía en la zona de la bahía, y a esta fecha en que estamos todavía no tengamos el estudio de impacto ambiental para dejarnos tranquilos, todavía no se nos haya dicho si va a haber un plan de saneamiento

integral para la cuenca del Guadiaro, y todavía no se nos hayan dicho tantas y tantas cosas. Lo único que hoy sabemos es que cada vez que ustedes se reúnen con los responsables (ayuntamientos, mancomunidad de la zona del Campo de Gibraltar) se nos prometen nuevos datos, nuevas reformas del proyecto y se licita la obra, pero en realidad cualquier acción ciudadana en contra de ese proyecto, tan necesario, no va a tener una aceptación por parte de las distintas administraciones porque no se está presentando sobre la mesa el estudio de impacto ambiental. Nosotros no queremos que eso ocurra. Desde el Grupo Popular queremos (lo hemos manifestado antes de la aprobación de ese decreto de medidas urgentes y lo seguimos manifestando) que se trasvase el agua que se tenga que trasvasar, con las garantías de que están cubiertas las necesidades actuales y futuras de la cuenca del Guadiaro; que se haga el saneamiento integral de la zona al mismo tiempo que se ahorra en las conducciones de la zona de la bahía y del riego de la zona del Guadalcaçín, todo a la vez. Son muchos miles de millones de pesetas y nosotros queremos garantías, no queremos reticencias entre dos zonas tan importantes de nuestra provincia, porque si no difícilmente el Ministerio de Obras Públicas, el Ministro Borrell y el Gobierno socialista, de momento, pueden asegurar a los españoles que cualquier trasvase que se haga en el resto de España va a ser con garantías, porque si en una misma comunidad autónoma, en una misma provincia, con dos cuencas de influencia no saben ustedes garantizárnoslo, vamos a tener serias dudas de que en el resto de España se pueda vertebrar la sequía, como dijo una ilustre Diputada de nuestra provincia del Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Santos Jurado.

El señor **SANTOS JURADO**: En primer lugar, en nombre del Grupo Socialista quisiera agradecer al Director General de Obras Hidráulicas la información detallada y —según he podido comprobar cuando estaba en la Mesa— memorizada que nos ha hecho de todo el proyecto de trasvase, lo cual indica la seriedad y el interés que se ha puesto en la realización del mismo.

En cuanto al proyecto, nosotros queremos dejar claro que siempre hemos apoyado e incluso reivindicado este trasvase porque hemos tenido claro que, tratándose de un bien tan necesario e imprescindible como el agua, el concepto de solidaridad tiene que imponerse y ejercerse sin más reservas que las propias que se derivan de las necesarias garantías medioambientales que, como hemos comprobado por la información que hemos recibido, se están llevando a cabo con el respeto debido a la legislación vigente. Creo que aquí se han dado datos bastante concluyentes. Los márgenes de seguridad en cuanto a los caudales que se van a detraer hacia la bahía de Cádiz son importantes y razonables. Se insiste en la inexistencia del estudio de impacto medioambiental cuando acabamos de oír que sí existe y yo, que soy de la zona del Guadiaro, del Campo de Gibraltar concretamente, he oído una serie de peticiones a los grupos ecologistas que se ven satisfechas en las con-

clusiones del estudio de impacto medioambiental, como ha dicho anteriormente el Director General: que no se deriven aguas mientras el caudal no sea superior a los cinco metros por segundo, el aprovechamiento del azud de Buitreras, que se hagan los mínimos caminos posibles para que el impacto medioambiental sea el menor posible, etcétera. Creo que eso satisface en gran medida aquellas posiciones a la defensiva en relación a este proyecto.

Siendo así, nosotros pensamos que se trata de una obra pública que conlleva una inversión importante, como hemos comprobado, y que no es sólo necesaria sino imprescindible para evitar la paradoja de que media provincia nade en la abundancia mientras la otra media, casi un millón de habitantes en una zona importante de regadíos, viva con permanentes restricciones de agua por su escasez. Por tanto, en nombre del Grupo Socialista tengo que decir que nunca hemos tenido reservas al respecto, más que las que he dicho antes de las necesarias garantías medioambientales. Vamos a seguir apoyando este proyecto, dejando claro también (queremos que se tome nota de ello y tenemos garantías de que se está tomando buena nota) nuestro interés en que se lleve a cabo con todas las garantías de respeto hacia el medio ambiente, no sólo en el proyecto y en el estudio de impacto medioambiental sino en el seguimiento de las obras a realizar.

Finalmente, nosotros no vamos a caer en ningún tipo de contradicción en relación con este proyecto, como hemos observado en otros grupos. Nosotros no vamos a decir una cosa en la zona que necesita agua y otra muy distinta en la zona que tiene que desprenderse de esa agua, sino que vamos a seguir con el mismo mensaje: que es necesario ese proyecto y que la solidaridad en un tema tan importante, tan necesario, tan imprescindible como el agua hay que ejercerla. No hacer demagogia sobre este tema me parece fundamental. Desde luego, lo importante es no engañar a los ciudadanos de una zona ni de otra, sino tratar de que este proyecto se lleve a cabo con la mayor información posible, con la mayor transparencia posible. Hay que dejar constancia también de la serie de reuniones y la información que se ha venido dando en ambas zonas, en relación con este proyecto, a las organizaciones ecologistas para que tenga el mayor apoyo posible, la mayor comprensión y que no haya reservas de ningún tipo. En este sentido vamos a apoyar claramente este proyecto y así se lo queremos hacer saber al Director General de Obras Hidráulicas.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a las preguntas e inquietudes que se han manifestado, tiene la palabra el señor Baltanas.

El señor **DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS** (Baltanas García): Me referiré primero a lo que creo que es verdaderamente importante y luego comentaré algunos aspectos colaterales que se han mencionado.

Creo que lo importante es el problema del déficit que existe en la cuenca del Guadalete y que no hay ningún asomo de duda sobre que hace falta aportar unos recursos complementarios a esa cuenca porque, si no, no tendremos

suficientes recursos para resolver esos problemas. Hago un inciso para referirme a lo que dijo el Diputado de Izquierda Unida sobre la política agraria comunitaria. Aquí no tiene mucho que ver esto puesto que nos hemos autolimitado, y lo he dicho antes, a nuevas transformaciones en regadío. A las 17.000 hectáreas adicionales que estaban previstas en Bornos, etcétera, se ha renunciado. Es decir, no hay duda en si se van a transformar o no, de momento se ha prescindido de eso porque no hay recursos suficientes. Con el trasvase sólo se pretende resolver el problema de los regadíos que ya existen y del abastecimiento, porque las 9.000 hectáreas que no han entrado en servicio todavía están prácticamente transformadas, de modo que aunque no estén consumiendo agua es como si fuera una demanda que ya existe. No quiero entrar en el tema de la PAC, que da de sí para una reunión monográfica, pero aquí no nos afecta el problema de la PAC, trabajamos sólo sobre las necesidades actuales, no sobre el incremento de posibles necesidades futuras.

El segundo punto importante es que las necesidades de la cuenca del Guadiaro están absolutamente garantizadas porque no hay que perder de vista, cuando se habla de agua en un país como el nuestro absolutamente irregular, que lo importante son los estiajes. En invierno sobra agua prácticamente en todos los sitios muchas veces, otras veces no, pero el verdadero problema es garantizar los recursos en verano. En verano el caudal natural del río Guadiaro es de 200, 300 litros, un metro cúbico por segundo a su paso por Cortes de la Frontera. Estamos hablando de esas cifras. Estamos diciendo que no se va a trasvasar agua mientras no pase de cinco metros cúbicos por segundo. Es decir, no hay el más mínimo problema. Están absolutamente garantizadas las necesidades de los usuarios aguas abajo. Por supuesto, no van a estar peor que ahora, en absoluto. Otra cosa es que para cubrir esas necesidades haya que regular también el río en garganta —que posiblemente habrá que hacerlo—, pero sería para mejorar la situación actual. La situación actual no se va a empeorar en absoluto por este trasvase, que es sólo de aguas en avenidas, aguas altas, cuando el río lleva más de cinco metros cúbicos por segundo. Esto es lo básico.

Hay aspectos colaterales o más o menos anecdóticos. Yo, sinceramente, no creo que haya ningún encabezamiento por parte del Ministerio en no hacer el estudio de impacto ambiental y en no mejorar el proyecto. Yo creo que si se han introducido modificaciones en ese proyecto, hay dos formas de verlo: que seguimos encabezados en no cambiar el proyecto o, al revés, que verdaderamente hemos recogido una serie de propuestas y sugerencias que se han hecho, que el Ministerio agradece y que cree que es su obligación incluir porque mejoran el proyecto. Pero yo creo que es un motivo para felicitarnos todos, no para decir que estamos cambiando un proyecto todos los días; más bien es un motivo para felicitarnos. El Ministerio lo hace consciente de su responsabilidad y cree que con eso se mejora el proyecto y por eso lo recoge.

En el proyecto inicial había un estudio de impacto ambiental —lo había ya—. Determinadas organizaciones ecologistas y algunos grupos políticos plantearon que

hacía falta un estudio más amplio. Se ha terminado recientemente y estará a disposición de todo el que lo desee próximamente. Pero ya el Ministerio dijo desde el primer momento, y lo sigue manteniendo, que esa ampliación del estudio de impacto ambiental no ponía en cuestión la viabilidad ambiental del proyecto, porque, insisto, en el proyecto inicial ya había un primer estudio. Se ha ampliado más, se ha hecho con más detalle, sobre todo pensando en los problemas de ejecución de la obra y de medidas correctoras y preventivas. Pero no por lo que sería el verdadero impacto, que es el impacto sobre la cuenca y los usuarios del Guadiaro. Se sabía perfectamente desde el primer momento que no había un problema importante en este sentido.

A mayor abundamiento, en el período de información pública ya se dijo, en la contestación a las alegaciones por parte de la Confederación, que se estaba estudiando el establecimiento de un caudal mínimo, por debajo del cual no se podría derivar, de entre uno y cinco metros cúbicos por segundo; ya se dijo en el período de información pública. Posteriormente, como consecuencia de todas las conversaciones que ha habido con los partidos políticos, entre ellos con el Partido Socialista Obrero Español, que ha sido uno de los que más ha presionado en este sentido (hemos tenido varias reuniones con el PSOE para hablar de este asunto y usted, señor Andreu, también ha estado en mi despacho hablando de este asunto, de modo que hemos hablado con todo el que ha tenido interés en hacerlo), como consecuencia de reuniones con las organizaciones ecologistas —yo recuerdo ahora mismo una que tuve yo personalmente en Jimena de la Frontera, donde estaba el Consejero de Obras Públicas y los dos presidentes de las dos confederaciones, del Guadalquivir y del Sur—, como consecuencia de todo esto, que entiendo que es lo que tenemos que hacer, un debate social, hablando con unos y con otros, se ha decidido adoptar el límite de cinco metros cúbicos por segundo. Insisto, me parece que es un motivo para felicitarnos todos. No creo que sea un motivo de crítica sino lo contrario.

Se ha mencionado varias veces el asunto del Guadalcañ II. Es absolutamente indispensable para regular los recursos propios de la cuenca. Pero, además de eso, son necesarios los 110 hectómetros cúbicos del trasvase. De modo que estamos todos de acuerdo. En España, sobre todo de Madrid para abajo, los embalses son hiperanuales, es decir, que no se llenan todos los años; se llenan unos años y valen para otros. Por consiguiente, el embalse del Guadalcañ y muchos otros estarán vacíos unos años y llenos otros. Es imprescindible para la regulación de los propios recursos. De modo que no es que se haya hecho Guadalcañ para las aportaciones del trasvase; se ha hecho para regular los recursos propios y, además, se necesita la aportación del trasvase.

Otro asunto que se ha comentado es el que se refiere a los parques naturales de Los Alcornocales y de Grazalema. Efectivamente se ha establecido contacto, como es lógico, durante todo este tiempo con el AMA andaluz. Este estudio de impacto ambiental al que me he referido se ha remitido ya, junto con el proyecto definitivo de construcción, al

AMA andaluz para que haga su informe y, en definitiva, proceda a la autorización de la obra. Quiero destacar que esta obra no está sujeta a declaración de impacto ambiental. Podemos hacer estudios de impacto ambiental, podemos hacer evaluaciones, pero no está sujeta administrativamente a declaración de impacto ambiental. De acuerdo con el Decreto legislativo de 1986, con el Decreto que lo desarrolla de 1988 y la Ley de conservación de la naturaleza de 1991 —si no recuerdo mal— o de 1989 —no me acuerdo bien ahora mismo—, las únicas infraestructuras que en este momento están sujetas a impacto ambiental son las grandes presas —y ya hemos dicho que aquí no hay presa porque se va a utilizar el agua de Buitreras; por consiguiente, no se va a hacer ninguna presa nueva, sin perjuicio de la discusión de si es o no grande la que estaba prevista inicialmente— y las transformaciones en regadío superiores a 100 hectáreas. Aquí, naturalmente no estamos hablando de ninguna transformación en regadío; estamos hablando de hacer un trasvase.

De modo que este proyecto no está sujeto a declaración de impacto ambiental, pero, dadas las circunstancias que concurren en el parque de Los Alcornocales y en el parque de Grazalema y en la Ley de 1989 de la Junta de Andalucía de Protección de los Espacios Naturales andaluces, naturalmente, la Junta tiene que informarlo y se le ha dado ya traslado del proyecto definitivo —hasta ahora no tenía sentido puesto que no era el proyecto definitivo— y del estudio del impacto ambiental a que me he referido antes.

Con respecto al saneamiento del Guadiaro, en estas mismas conversaciones que ha habido con los grupos políticos y las agrupaciones ecologistas se ha acordado también llevar a cabo toda una serie de actuaciones de saneamiento en la cuenca del Guadiaro. No me he referido a ellas porque no es competencia administrativa mía —lo es de la Dirección General de Calidad de las Aguas—, pero, si yo no recuerdo mal, en el programa-puente del año 1994 de infraestructuras hidráulicas ya están recogidas algunas de esas actuaciones en saneamiento y, desde luego, en el programa que está prácticamente terminado de todo lo que van a ser las actuaciones en el primer quinquenio del plan hidrológico nacional —es decir, el período 1994-98 —ahí están recogidas estas actuaciones. De todas formas, daré traslado al Director General de Calidad de las Aguas para que envíe a la señora Diputada la información que hay sobre saneamiento, pero, desde luego, esto está absolutamente previsto. No me he referido a ello, primero, porque no es competencia mía y, segundo, porque estábamos hablando del trasvase en sí, no de la cuenca del Guadiaro.

Otro asunto que se ha mencionado es el de los datos fiables. Los datos son tan fiables como que yo me los he leído antes de venir aquí. Esta pequeña exhibición de buena memoria que he hecho, según ha recordado el Diputado del PSOE, es porque los he consultado cinco minutos antes de venir aquí. De modo que para mí son absolutamente fiables. Me he limitado a reproducir los datos que existen en los planes.

Creo que con esto está todo dicho. Simplemente quiero recordar, si me permite el señor Presidente, que precisamente mañana se cumplen los dos años de las restricciones

impuestas a Cádiz. El primer año fueron de ocho horas y el segundo —y estamos en ello— son de 10 horas. Si algún motivo quedaba pendiente para justificar este trasvase, me parece que éste por sí solo sería suficiente.

Nada más. (El señor Andreu Andreu pide la palabra.)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Andreu, ¿con motivo de qué pide la palabra?

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, creo que incluso el Grupo que plantea la comparecencia debería hablar reglamentariamente antes que el ponente, si me lo permite.

Simplemente quiero hacer una réplica brevísima.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Andreu, el turno es para aclaraciones, muy breves, de la intervención del señor Baltanás. Luego le agradecería que fuera muy breve porque estamos pendientes de la siguiente comparecencia.

El señor **ANDREU ANDREU**: Simplemente intervegno para manifestar que mi Grupo Parlamentario queda a la espera de conocer ese estudio de impacto medioambiental que usted ha anunciado para montar un nuevo juicio de valor sobre este asunto.

Quiero manifestarle también que cuando me refería a la obstinación, quería decir que todas las modificaciones que se han planteado a este proyecto ha habido que sacarlas con sacacorchos por parte de los diferentes grupos, y nosotros no podíamos participar de ninguna de las maneras del principio en una posición de apoyo total, como parece ser que tienen otros grupos parlamentarios. Creo que se ha visto que muchas de las críticas son razonables y seguramente todavía será posible plantear razonadamente muchísimas cuestiones en este trasvase.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Martínez, tiene la palabra muy brevemente.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Baltanás, en su responsabilidad actual, yo espero, en nombre del Grupo Popular, que todas esas garantías que nos ha dicho tanto en cuanto a las disponibilidades de agua como a los proyectos a realizar se adopten y se dejen claras lo antes posible para que el año que viene no tengamos que tener doce horas de restricción.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Baltanás, ¿quiere añadir alguna cosa más?

El señor **DIRECTOR GENERAL DE OBRAS HIDRAULICAS** (Baltanás García): Quizá sobre las previsiones de ejecución del propio túnel, porque mientras no se termine, salvo que se modificaran drásticamente las condiciones meteorológicas, no se arreglaría, como es lógico. Simplemente quiero decir que el período de ejecución previsto es de tres años y que en los meses de abril o mayo podrán iniciarse las obras. Es una obra compleja, lo

que no excluye que a lo mejor haya complicaciones, porque es un túnel de doce kilómetros y estas obras son siempre complejas. Si fuera así, en el año 97 estaría resuelto el problema definitivamente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Baltanás, por su detallada información.

**COMPARECENCIA DE LA SEÑORA PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) PARA:**

— **DAR CUENTA DE LA VERACIDAD O NO DE LAS NOTICIAS RELATIVAS A UNA POSIBLE VENTA DE LOS TERRENOS COMPRADOS POR LA SOCIEDAD ESPAÑOLA DE EQUIPAMIENTOS DE ESTACIONES, S. A. (EQUIDES A), O SU POSIBLE EXPROPIACION, EN EL AÑO 1990, A FIN DE EJECUTAR EL PROYECTO DE FERROCARRIL MADRID A SAN SEBASTIAN DE LOS REYES, ASI COMO DE LA SITUACION DE LA EJECUCION DE DICHO PROYECTO. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000314.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente comparecencia, de doña Mercé Sala, que veo que se encuentra en la sala y a la que agradecería se incorporara a esta Mesa. (Pausa.)

Señorías, vamos a continuar con la siguiente comparecencia de doña Mercé Sala. Agradecería al portavoz de Izquierda Unida que nos indicara si estima oportuno que sus dos peticiones de comparecencias se celebren en una sola intervención o separadamente.

El señor **ANDREU ANDREU**: En una.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Andreu.

La primera comparecencia, señora Sala, de las solicitadas por Izquierda Unida es para que dé cuenta de la veracidad o no de las noticias relativas a una posible venta de los terrenos comprados por la Sociedad Española de Equipamientos de Estaciones, S. A. (Equidesa), o su posible expropiación, en el año 1990, a fin de ejecutar el proyecto de ferrocarril Madrid a San Sebastián de los Reyes, así como de la situación de la ejecución de dicho proyecto.

La segunda está relacionada con dar a conocer diversos aspectos del funcionamiento de la citada empresa pública respecto de los usuarios de sus servicios, haciendo referencia a Renfe. (El señor García-Arrecciado Batanero pide la palabra.)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arrecciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Aunque el Grupo que solicita una comparecencia es obvio que tiene el derecho de hacerla en los términos en que considere más oportuno, con objeto de que mi Grupo pudiera ir formando criterio sobre la segunda de las comparecencias que está redactada en unos términos extraordinariamente ambiguos e imprecisos, le rogaría a la Presidencia que diese un turno de palabra al Grupo de Izquierda Unida, aunque fuese de unos minutos, para conocer qué es lo que hay detrás de la segunda de las comparecencias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Andreu, por el portavoz socialista se plantea la posibilidad de que respecto a la segunda comparecencia haya un breve turno que concrete un poco más el contenido de la misma. Si fuera tan amable de precisar un poco los términos en que ha de desarrollarse la comparecencia, se lo agradeceríamos.

El señor **ANDREU ANDREU**: Entonces, señor Presidente, haríamos las comparecencias separadas. Haríamos primero la que se refiere a los terrenos de Equidesa y luego la siguiente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: De acuerdo, señor Andreu.

Señora Sala, su intervención se realizaría en función de la primera comparecencia que viene en el orden del día, para lo que tiene la palabra.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Buenos días, señoras y señores Diputados.

La comparecencia ya la ha leído el Presidente de la Mesa aunque la voy a volver a leer, porque así quedará más claro el tema del que se trata.

Creo advertir que se contienen tres preguntas, cuya formulación podría ser la siguiente: primera, si la sociedad Equidesa tiene pensado vender los terrenos de su propiedad en el término municipal de San Sebastián de los Reyes, en Madrid; segunda, si el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes tiene pensado expropiar a la sociedad Equidesa los terrenos antes citados y, tercera, cuál es la situación de la ejecución del proyecto de ferrocarril de Madrid a San Sebastián de los Reyes. No obstante la respuesta a estas preguntas, han de tener en cuenta, al menos, los siguientes presupuestos: primero, que Equidesa, empresa participada al cien por cien de su capital social por Renfe, es una sociedad mercantil con personalidad jurídica propia y plena capacidad de obrar, que, en consecuencia, dispone de órganos de dirección y administración a quienes compete de forma inmediata la gestión de la compañía, y, segundo, que la decisión sobre el planeamiento y la ejecución en su caso del proyecto de ferrocarril de Madrid a San Sebastián de los Reyes no es competencia, de acuerdo con la legislación vigente sobre la materia, de Renfe.

Sentado esto, he de comenzar diciendo, en cuanto a la primera pregunta, que no me consta la existencia de nin-



gún acuerdo formal por parte de los órganos de gobierno y administración de Equidesa que manifieste la voluntad de la sociedad de proceder a la enajenación de los terrenos que la misma adquirió en el término municipal de San Sebastián de los Reyes en 1990; ni siquiera se me ha comentado la intención de proceder en tal sentido, y esto es todo lo que puedo decir como Presidenta de Renfe. Es decir, que no hay ningún acuerdo formal por parte de los órganos de gobierno y administración de Equidesa que manifieste la voluntad de la sociedad de proceder a enajenación.

Sobre la segunda pregunta les puedo informar de lo siguiente. Primero, que existen dos expedientes que afectan a los tantas veces citados terrenos que Equidesa posee en San Sebastián de los Reyes y que de acuerdo con la ordenación urbanística vigente a día de hoy tienen la calificación de suelo no urbanizable. La modificación puntual octava del Plan General de San Sebastián de los Reyes, actuación denominada OP-1 Dehesa Vieja, y la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián de los Reyes son los dos expedientes que existen.

Segundo. Sobre la modificación puntual octava del plan cabe decir que fue objeto de aprobación inicial por el Ayuntamiento en pleno de San Sebastián de los Reyes el 23 de septiembre de 1993; que fue publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid el 5 de octubre de 1993, con apertura del período de información pública durante el plazo de un mes para deducir alegaciones; que tiene como finalidad establecer una nueva calificación de los terrenos incluidos en la actuación OP-1 Dehesa Vieja como suelo urbanizable no programado y el sistema de actuación fijado en la misma es el de expropiación.

Tercero, que con fecha 5 de noviembre de 1993 el Presidente de Equidesa presentó, en nombre y representación de la sociedad, escrito de alegaciones en el que solicitaba al Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes que desistiese del proyecto de modificación puntual del plan, y ello por no ajustarse éste a la realidad urbanística del municipio, así como por carecer de objeto y justificación suficiente que legitimase la actuación propuesta. Al mismo tiempo se solicitó que Equidesa fuera invitada, en su caso, a la participación en el establecimiento de las bases de un posible convenio entre la Administración municipal y los propietarios afectados por la modificación.

Cuarto, que con fecha 19 de enero de 1994 el Ayuntamiento en pleno de San Sebastián de los Reyes adoptó, entre otros, los siguientes acuerdos: desestimar las alegaciones presentadas por la sociedad Equidesa, aprobar con carácter provisional la modificación puntual octava del Plan General de Ordenación Urbana que afecta a la actuación denominada OP-1 Dehesa Vieja y remitir copia del expediente instruido a la Consejería de Política Territorial de la Comunidad de Madrid, a efectos de su aprobación definitiva.

Quinto. El segundo expediente que afecta a los meritorios terrenos es la revisión del Plan General de Ordenación Urbana de San Sebastián de los Reyes. Con relación al mismo se ha de señalar que el 5 de octubre de 1993 se publicó en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid

la apertura del plazo para formular sugerencias y alternativas al planteamiento sobre los trabajos preliminares de revisión. En tal revisión los terrenos comprendidos en el ámbito de actuación denominado OP-1 son clasificados como suelo urbanizable programado a desarrollar en el primer cuatrienio, con el objeto de declarar al municipio de nuevas áreas residenciales donde predomine la vivienda de protección oficial. Se propone una actuación pública y conjunta a tal efecto con la Comunidad Autónoma de Madrid, estando abierto el consorcio a formar a la participación de particulares. El sistema de actuación fijado es el de expropiación a través de tasación conjunta, pudiéndose pagar mediante terrenos edificables en la misma área de reparto o, si así lo convienen las partes, en otras áreas.

Sexto. El 18 de noviembre de 1993, el Presidente de Equidesa, en nombre y representación de la sociedad, presentó un escrito de sugerencias a la revisión del plan, relativas a población, vivienda y datos económico-financieros, en el que se pedía que se rectificaran los presupuestos, hipótesis y objetivos de la revisión, al tiempo que ofrecía su participación en un diálogo sobre tal objeto.

En síntesis —como bien habrán podido comprender las señoras y señores Diputados, si he sido capaz de explicarme en un asunto de cierta aridez y que en buena medida me es ajeno—, la situación es la siguiente.

El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes ha manifestado, a través de un doble expediente urbanístico, su voluntad de cambiar la calificación de los terrenos propiedad de Equidesa en el término municipal, que en la actualidad es suelo no urbanizable. El sistema de actuación propuesto en ambos expedientes es el de expropiación. Equidesa ha manifestado de igual modo su desacuerdo con las intenciones del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes y se ha ofrecido para un diálogo en busca de soluciones más ventajosas para los afectados. Los expedientes recibidos (la modificación puntual y la revisión del plan) están en fase de tramitación y sobre ninguno de ellos ha recaído aprobación definitiva. La determinación de la actuación a seguir por Equidesa, en caso de que se confirmen en sus términos actuales tanto la modificación puntual como la revisión del plan, corresponde a los órganos de gobierno y administración de Equidesa.

Por último, en cuanto a la tercera pregunta, que era la relativa a las expectativas sobre el proyecto de ferrocarril de Madrid a San Sebastián de los Reyes, no puedo sino reiterar lo que he dicho al principio de mi intervención, y es que este asunto no es competencia de Renfe, de acuerdo con la legislación vigente sobre la materia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Yo creo que la señora Sala, en tanto en cuanto Presidenta de Renfe —sociedad que, si no recuerdo mal, es el accionista mayoritario, si no total, de Equidesa—, sí tiene cosas que decir sobre este asunto, que, desde luego, no le es ajeno, porque ella es Presidenta del grupo absolutamente mayoritario en una



empresa como Equidesa. Por tanto, señora Sala, no puedo aceptar de ninguna manera que usted se considere ajena a este asunto. La consideración que usted hace es extraordinariamente subjetiva, ya que cualquier persona, con un mínimo grado de objetividad y que analice cuantitativamente la masa accionarial de Equidesa, podrá comprobar que usted no puede ser en absoluto ajena a lo que allí haya podido pasar.

La situación —sin meternos en otro tipo de asuntos que no vienen al caso— es que se pagó por esos terrenos una cantidad que la noticia periodística de 2 de octubre de 1993, a que hace referencia nuestra petición de comparecencia, cifra en 6.971 pesetas metro cuadrado; ésa es la cantidad que paga Equidesa por esos terrenos, sin meternos en cómo se compraron, que es ya un asunto pasado, aunque no sé si completamente marchito. Sin embargo, a través de ese proceso de expropiación que se plantea por parte del Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes, se pueden pagar unas 1.000 pesetas metro cuadrado; por tanto, entiendo yo que ahí existe un negocio absolutamente ruinoso para Equidesa, en el que pierde muchísimo dinero, y le recuerdo que Equidesa es una empresa que está participada prácticamente al cien por cien por Renfe.

Por todo ello, señora Sala, yo le pregunto lo siguiente. ¿Van a pedir ustedes algún tipo de responsabilidad por la compra de esos terrenos sin ningún tipo de garantías urbanísticas para que llegaran siquiera al valor de compra que tuvo Equidesa con respecto a esos terrenos? ¿Van a pedir algún tipo de responsabilidad, o consideran que ésta es una actuación absolutamente azarosa, sin ningún tipo de responsabilidad y que podía haber pasado a cualquiera? ¿Lo van a pedir, ya que no se pudieron obtener responsabilidades en su momento sobre aquella compra de terreno? Considero que Renfe, a lo mejor, se puede sentir engañada como principal accionista de la empresa Equidesa. ¿O es que ustedes no se consideran engañados en esa compra que luego ha tenido tan nefastos resultados?

Señora Presidenta, usted plantea que las competencias del ferrocarril de San Sebastián de los Reyes son del Ministerio de Transportes, que Renfe ya no es la responsable de que se proyecte una línea ferroviaria a San Sebastián de los Reyes. Lo cierto es que, independientemente de la trayectoria que ha tenido la compra de terrenos de San Sebastián de los Reyes, aquella compra se planteó con la finalidad, entre otras cosas, de subvencionar aquella línea. ¿Renfe se considera absolutamente desmarcada de este asunto? Considero que no, señora Presidenta. Entonces, tendría que solicitar la comparecencia del Ministro de Transportes sobre este asunto. Si usted considera que esto es así, lo que hará será retrasar la respuesta. A lo mejor a usted formalmente le parece interesante el asunto y yo no tengo ningún inconveniente en retrasarlo formalmente. Si usted pudiera responder, se lo agradecería, y le agradecería que nos manifestara si realmente entra dentro de sus previsiones prestar algún día ese servicio a San Sebastián de los Reyes. Si se escuda formalmente diciendo que es competencia del Ministerio de Transportes, tendré que pedir la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes para que nos manifieste cuáles son sus planes

al respecto, pero creo que no avanzamos demasiado si adopta ese tipo de actitudes.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señora Presidenta de Renfe, le saludamos con toda cordialidad parlamentaria.

Realmente es muy difícil venir aquí a tratar un tema de terrenos en San Sebastián de los Reyes sin que uno recuerde el famoso «caso Renfe». No obstante, a pesar del cúmulo de irregularidades que supuso aquel caso, creemos que está políticamente agotado. Bien es verdad que en el Pleno de esta Cámara se llegó a una decisión que, a nuestro modo de ver, fue «degollar» totalmente el caso. No obstante, por respeto democrático, aceptamos, como es lógico, la decisión del Pleno, aunque no la compartamos. A pesar de todo esto, estamos ante un caso políticamente agotado.

Lo realmente importante, después de oír la información de la señora Presidenta, es que ha habido un deterioro impresionante del valor de estos terrenos, que, además, es una de las consecuencias que se dan en este caso. Luego, además de todo este cúmulo de irregularidades, se trata de un caso triste que termina de esta forma. Creo que ahora es momento de mirar hacia adelante y para nuestro Grupo lo fundamental es que se haga lo que proceda, lo que corresponde al Gobierno —y Renfe es parte del Gobierno— y que se mire de qué forma se puede dotar de un corredor ferroviario a San Sebastián de los Reyes con la capital del Estado. No olvidemos que la causa del «caso Renfe» y de las supuestas especulaciones de terrenos era intentar por todos los medios crear un nuevo corredor. Creemos que sería interesante que, al final, se sacara algo positivo de aquel debate nacional. No olvidemos que estamos ante uno de los accesos a Madrid, importante, que si estuviera bien conectado con el centro de la capital, podría ser utilizado como actuación disuasoria a la hora de entrar en Madrid y, por tanto, sigue teniendo el mismo interés que tenía antes y, si cabe, ahora muchísimo mayor. Por tanto, estoy de acuerdo con el portavoz de Izquierda Unida también en que no cabe echar balones fuera. Creo que Renfe, por lo menos, en esta posibilidad de dotar a la zona norte de Madrid de un acceso importante hacia el centro, tendrá que opinar, puesto que estoy seguro de que el Gobierno, a la hora de tomar una decisión, no lo va a hacer en contra de la opinión de Renfe.

Aprovechando la presencia de la señora Presidenta de Renfe quisiera plantear una cuestión. Sé que es posible que el señor Presidente de la Comisión o la señora Presidenta me puedan decir que me salgo de la cuestión, pero lo hago en un afán de evitar una nueva comparecencia y con idea de efectividad a la hora de la actuación parlamentaria. Le pediría, si nos pudiera informar, si es tan amable en este caso, qué noticia nos puede dar no de los planes específicos de San Sebastián de los Reyes, sino en general, de toda la política que viene anunciando la Presidenta de Renfe

sobre ventas y alquiler de inmuebles hasta el año 1998. Creo que sería interesante aprovechar la oportunidad para que conociéramos detalles de este anuncio que hace, porque no parece muy coherente que se haga en los medios de difusión y no se haga en esta Comisión. Si decidiera no hacerlo —está en su derecho— nosotros nos veríamos obligados a formalizar una nueva solicitud de comparecencia. No olvidemos que se está hablando de una venta de pisos o de terrenos que pueden totalizar hasta 50.000 millones de pesetas, incluso de alquiler de 700 estaciones a ayuntamientos; luego estamos ante una operación trascendente. Yo le ruego, señora Presidenta, que aproveche para informarnos de esta cuestión, ya que ha informado a los medios de difusión.

El señor **VICEPRESIDENTE**: En esta comparecencia se trata del tema planteado por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y lo que es cierto es que la contestación de la Presidenta tendrá que ir en dirección de la comparecencia que ha solicitado Izquierda Unida. No obstante, si ella no puede, porque le faltan datos o por la razón que sea, hay trámites parlamentarios que pueden suplir esta deficiencia que se puede plantear en este momento.

El señor García-Arrecitado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECITADO BATANERO**: Gracias, señora Presidenta de Renfe, por su comparecencia.

No me voy a referir al futuro de la construcción o no construcción de ese enlace ferroviario entre Madrid y San Sebastián de los Reyes, por entender también, coincidiendo con la señora Presidenta, que realmente no es su responsabilidad. Ese tipo de decisiones está en otros órganos de dirección en los cuales ella puede ser consultada, puede participar, pero no es obviamente una decisión que le compete como Presidenta de Renfe.

Los terrenos se compraron a ese valor medio de 6.700 pesetas por metro cuadrado y hay en medio una serie de trámites conforme a la Ley del Suelo y de la legislación correspondiente urbanística, con los que, si se ejecuta por el sistema que lo quiere hacer este municipio y el precio es realmente el que se ha dado —habrá que esperar a que se produzca—, de 1.000 pesetas por metro cuadrado, si es así, es innegable que hay un grave quebranto patrimonial para la empresa que hizo esta gestión, cosa que no es nueva en esta Cámara, pues hubo una comisión de investigación en la que estábamos todos los portavoces que hoy estamos interviniendo en esta cuestión.

Me parece desacertado, por no decir desmesurado, decir que no se pidieron responsabilidades o que no las hubo. Hubo una dimisión de un alto cargo, hubo un informe que delimitó exactamente los comportamientos no conformes a derecho que se dieron en esas actuaciones, que explicitó muy claramente los posibles fraudes fiscales que se podían haber producido en la compraventa de esos terrenos, que hizo una clara denuncia de la quiebra de los sistemas de toma de decisiones internos a Renfe y que denunció una serie de comportamientos que, aunque eran ajustados a derecho, estaban fuera de las normas éticas de

comportamiento de una buena gestión por parte de los responsables de Renfe y de quienes tuvieron que ver con estos asuntos.

Por tanto, no comprendemos el sentido de esta comparecencia de hoy. Las actuaciones que están en marcha son competencia de entidades distintas a Renfe, son actuaciones conforme a Derecho, a la Ley del Suelo, a los planes vigentes, a los sistemas también vigentes para modificar esos planes, y lo único sustantivo que quisiéramos reseñar es que estamos en total disconformidad con que, en su momento, esta Cámara no estudiase a fondo lo que ocurrió allí y que no haya tenido ningún tipo de responsabilidad ni haya dado lugar a ningún tipo de actuación correctora.

Es todo lo que tenemos que decir sobre esta comparecencia, insisto, cuyo objetivo seguimos sin entender.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a las preguntas planteadas por los señores Diputados, tiene la palabra la señora Sala.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (Renfe)** (Sala i Schnorkowski): Respecto a los asuntos que me planteaba el diputado de Izquierda Unida, señor Andreu, he comentado —y lo tengo escrito— que el asunto era de una cierta aridez, y que en buena medida esta aridez me era un poco ajena, porque era un problema muy puntual de modificaciones de planes de un municipio, y las alegaciones, que son muy largas y que he tratado de resumir aquí, no las conocía a fondo. En este sentido creía que contestaba estrictamente a la pregunta. Ahora el señor Andreu ha ampliado esa pregunta, y el señor Camisón, al igual que Jenaro García-Arreciado, me ayudan en la respuesta. Es un asunto políticamente agotado, ha dicho el señor Camisón; es un asunto sobre el que se me ha preguntado si hubo responsabilidad en la compra de terrenos. Aparte de que, si mal no recuerdo, hubo una Comisión parlamentaria que sacó sus conclusiones, y todos las tenemos también nosotros, como Renfe, comparecimos en el juzgado, pero hoy no he venido preparada para decirle el resultado de esto porque no lo incluía en la pregunta. No sé cómo está el asunto en los juzgados, pero me parece que el juez decidió ponerlo todo en un mismo expediente, que era un expediente que había presentado —hablo de memoria— un sindicato.

Por tanto, a la pregunta sobre si se han pedido responsabilidades yo respondo sinceramente diciendo que creo que se han pedido responsabilidades, y muchas. Además, también se ha actuado sobre otras irregularidades que se notaron, no sólo sobre la irregularidad de que se compraran los terrenos a ese precio. Ha habido señores que han tenido que pagar sus multas y han tenido que cumplir con sus responsabilidades fiscales, con lo cual, el fisco —en el fondo Renfe es pública y, por tanto, es del presupuesto del Estado— ha recuperado bastante dinero.

También me ha preguntado lo que se puede pagar por expropiación, y eso está por ver. En todo este diálogo que nosotros estamos proponiendo en el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes queremos que todos seamos sensa-

tos y hagamos las cosas de mutuo acuerdo, pactando, viendo que tan público es un ayuntamiento como una empresa pública, etcétera, que en el fondo todo lo hacemos con el dinero de los ciudadanos, y que en este tipo de cuestiones, donde el pasado está corregido y yo creo que está actuado, lo importante es el presente y el futuro y llevarlos siempre por la vía del diálogo, de la mutua comprensión y de la mutua responsabilidad. Eso es lo único que pedimos al Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes en cuanto al tema del valor de los terrenos.

Me han preguntado si la compra se hizo para financiar la línea. Desde que yo estoy de Presidenta, y con las nuevas normas que hemos establecido con el Ministerio, no es que yo cuando les diga que llevar la línea, o como decía el señor Camisón hacer un nuevo corredor, esté manifestando que no sea competencia de Renfe por querer eludir responsabilidades, es que no es competencia de Renfe. El Ministerio ha hecho el Plan Director de Infraestructuras y dentro de él tiene que estar todo. No voy ahora a explicarles aquí, porque creo que ya se lo han explicado muy bien, cuál es la finalidad de ese Plan Director de Infraestructuras, que además tiene una gran ventaja, que es intermodal, y todo este tipo de servicios de transporte hay que contemplarlos desde la intermodalidad.

¿Está San Sebastián de los Reyes en el PDI? Si está en el PDI tranquilos; si no está en el PDI habrá que ver qué hay que hacer para que esté, y ustedes tendrán para ello mucha más influencia que nosotros, porque nosotros somos una empresa de servicios de transporte. A nosotros la infraestructura nos la entregan hecha y terminada, y nos encargamos de dar el servicio sobre esa infraestructura, la carretera ferroviaria que yo digo siempre, nuestra responsabilidad es sólo mantenerla. Por tanto, que no me malinterpreten. No es que yo quiera sacarme este problema de encima, es que no puedo contestarles, no es mi responsabilidad y no es mi competencia, y decir algo sobre este tema sería improvisar e ir donde no hemos de ir. Así pues, esta frase tan futbolística que se dice de echar balones fuera no se nos puede aplicar. No echamos balones fuera, es que no es nuestro partido, y como no estamos en el partido no les puedo contestar a esto.

El señor Camisón también ha dicho que Renfe es parte del Gobierno. Yo creo que parte del Gobierno lo somos todos los ciudadanos. Todos los ciudadanos estamos siendo gobernados, evidentemente, pero en la medida en que participamos en el sistema democrático somos parte del Gobierno. **(El señor Guerra Zunzunegui: Unos más y otros menos.)**

Quiero recordarles que Renfe se siente una empresa. No hace mucho escribí un artículo en «El País» queriendo clarificar esto, donde incluso hablaba del cambio del poder a la responsabilidad. Somos una empresa y como tal somos responsables de lo que a nosotros nos toca gestionar y de lo que a nosotros nos toca dirigir, y de lo que no nos toca no somos responsables. Es muy importante moverse por responsabilidades.

En cuanto a la noticia sobre la política de ventas y alquiler de inmuebles que se hace en los medios de comunicación, le diré que ni la Presidenta de Renfe, ni Renfe

como empresa, ni en general todos dominamos totalmente. Los medios de comunicación son totalmente libres y obtienen su información, y la información que ha salido en los medios de comunicación no ha sido una información que haya sido facilitada por nosotros, por tanto, seguramente, tiene un sesgo. Yo querría tranquilizarle porque creo que de trascendente tiene poco.

Si miráramos las cuentas de Renfe desde el año 1982 veríamos que desde que se firmó el contrato-programa, que quedó ya vencido en el año 1991 creo que era, Renfe estaba autorizada a gestionar el patrimonio y ha venido obteniendo unos rendimientos de gestión de ese patrimonio del orden de los 6.000 millones de pesetas/año, e incluso en el año 1991 se obtuvieron cifras superiores, pero le improviso totalmente en este aspecto. En estos momentos hemos elaborado un plan estratégico con el horizonte de 1998, que me ofrezco a explicárselo con tranquilidad y calma un día en una sesión especial. Dentro de este plan estratégico piense usted —vuelvo a hablar de memoria— que nosotros somos una empresa que tenemos unos ingresos de unos 200.000 millones de pesetas aproximadamente, ingresos obtenidos directamente de viajeros, directamente del exterior. Pues de los 200.000 millones de pesetas que tenemos de ingresos por viajeros o por servicios de transporte que nosotros vendemos, se estima que 8.000 millones podrían venir de lo que es la gestión inmobiliaria, que, por tanto, no tiene una importancia trascendental, en absoluto, dentro de ese conjunto.

¿Cómo se pueden obtener? Pues básicamente vamos a vender muy poco, todo van a ser cesiones de uso, pero vamos a intentar en todos los casos hacer esas cesiones a 50 ó 40 años para no hipotecar la empresa. Existen ventas de pisos porque los propios ocupantes nos lo piden, ya que, en general, en nuestro país la gente prefiere la propiedad del piso al alquiler, y entonces hay una demanda de que se vendan. Estos pisos habían sido construidos cuando Renfe —eran otras épocas, eran épocas autárquicas— jugaba un papel distinto del que ha de jugar en una sociedad moderna, en una sociedad postindustrial. En aquellos momentos se construían pisos por otras razones por parte de este tipo de empresas. En estos momentos ya no viven en ellos ni empleados ni familiares de empleados, sino que son terceros porque ha habido mucha transacción, etcétera, y el asunto es venderlos.

Respecto al alquiler de estaciones, pues ciertamente en lo que son edificios de estaciones que hoy en día no son necesarias para la prestación del servicio, que no quiere decir que en muchas de ellas no se paren también trenes, pero las personas compran los billetes en el tren, etcétera, nos hemos dirigido básicamente a los ayuntamientos expresando que allí hay un edificio que no tiene ya un uso concreto y que quizá hay que buscarle ese uso. Si el ayuntamiento dice que no cree que aquello sea susceptible de tener un uso social, parece lógico que nosotros intentemos buscar una utilidad, porque al fin y al cabo trabajamos con el dinero de todos los contribuyentes, y lo que nos piden todos esos contribuyentes es que sepamos actuar de la mejor manera posible en todo ello.

Por tanto, se ofrece alquiler de estaciones, pero piense usted, señor Camisón, que no es un tema trascendente en absoluto. La cuestión es que si la estación se alquila, se garantiza que está conservada y se garantiza que se mantiene un patrimonio histórico; pero no se trata de conseguir ingresos, porque, vuelvo a decir, la cifra es realmente muy pequeña en comparación a los ingresos totales que tiene la empresa. Es una gestión del patrimonio que parece lógico que se pida a cualquier empresa, privada o pública, que lo haga con los mejores criterios de gestión. Sinceramente, yo no veo que sea un tema trascendente, pero me gustaría mucho más poderlo enmarcar dentro del plan estratégico que hemos elaborado hasta el año 1998, que ya he dicho que, con mucho gusto, explicaría un día con calma a los señores Diputados. **(El señor Andreu Andreu pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Andreu, muy brevemente tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: Muy brevemente, señor Presidente, simplemente para reiterar la diferencia entre lo pasado y lo presente. En lo pasado ya se vieron las irregularidades de todo tipo que se produjeron en todo aquel proceso de compra, fiscal, etcétera, pero nunca se pudo saber exactamente la cuantía real del quebranto. Esa cuantía real del quebranto la sabemos, o estamos en vías de conocerla ahora, porque bien dice la señora Sala que están en negociaciones con el Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes para conseguir un precio mejor que el que se le ofreció en los primeros indicios de expropiación. Por tanto, ahora estamos en vías de conocer exactamente la cuantía del quebranto, y en algún momento, más próximo que lejano, lo conoceremos porque en un determinado momento tendrá que cuantificarse en una cantidad exacta la expropiación que se plantea.

En consecuencia, mi interés es saber si Renfe estará dispuesta a pedir las responsabilidades a que haya lugar cuando se conozca exactamente la cuantía del quebranto. Ya no estamos tratando los problemas de ocultación fiscal, de posibles tráficos de influencias, etcétera, eso es agua pasada que vio la Comisión de Renfe; ahora vamos a conocer esa cuantía real del quebranto, del cual se deducirá una mala gestión. ¿Estará Renfe en disposición de pedir responsabilidades cuando se conozca esa exacta cuantía del quebranto, señora Sala? **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Camisón, sea muy breve, porque se le ha contestado más de lo que planteaba la propia comparecencia.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Solamente dos cuestiones rápidas, señor Presidente.

En primer lugar, para dejar constancia de la relatividad de las trascendencias. Si los 8.000 millones de pesetas, señora Presidenta, que son los ingresos de Renfe por alquileres, usted cree que es una cifra intrascendente si se compara con los 200.000 millones de ingresos, por supuesto

que es un porcentaje bajo, pero si empleamos otro método de medida, no tanto. Por ejemplo, si en vez de comparar los 8.000 millones con esos 200.000, los comparamos con lo que paga de renta en uno de esos pisos un antiguo funcionario de Renfe, pues seguramente es trascendente. Que quede claro que 8.000 millones es una cifra trascendente según el termómetro con el que se mida.

En segundo lugar, yo quería dejar constancia también de que parece muy razonable el que los grupos parlamentarios intentemos, como final de todo aquel caso, conocer, ahora que hay posibilidad de hacerlo, ese quebranto en su detalle, puesto que es posible conocerlo. Nosotros, como Grupo, también estamos en la posición de que se intente aclarar, ahora que se puede, este quebranto, y eso puede hacerlo Equidesa a través de su gestión y, por supuesto, Renfe, que es la propietaria absoluta de Equidesa.

El señor **VICEPRESIDENTE**: La señora Sala tiene la palabra para contestar brevemente a estas dos últimas intervenciones.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): En cuanto a la cuantía real del quebranto, habrá que esperar a que se acabe el proceso de expropiación por parte del Ayuntamiento para saberla, y entonces será el momento.

De todas formas, cuando nosotros nos personamos en el Juzgado en relación a la denuncia que había sobre este tema, evidentemente nos personábamos por el quebranto económico que hayan causado a la compañía, no por otra razón. Esto sería volver a incidir exactamente sobre la misma cuestión. Prefiero que mi asesor jurídico me indique qué hay que hacer, porque creo que sería redundante. No soy jurista, pero es la primera impresión que tengo, aparte de que ya les ha dicho el señor García-Arreciado que una historia como ésta puede escribirse en 50 capítulos. A lo mejor llego yo aquí un día con un bastón y aún me encuentro a un Diputado que a lo mejor también llevará bastón que me continuará preguntando lo mismo; podemos irle sacando mucho jugo.

En cuanto al tema de la venta de pisos, señor Camisón, esté usted tranquilo que no es trascendente para los arrendatarios. Si usted tiene algún arrendatario que le presenta alguna queja sobre el tema estoy totalmente dispuesto a atenderle, porque nosotros los precios que pedimos por estas fincas que se venden son precios donde los humildes arrendatarios que los utilizan no van a tener ningún problema. No queremos hacer negocio con ellos, al contrario, lo único que queremos es clarificar la situación e ir incluso, lo que los economistas a veces decimos, saneando, es decir, ir concretando exactamente cuáles son nuestras funciones como empresa pública, que no son las de hacer de administradores de fincas, sino la de podernos dedicar a nuestro trabajo, que es el servicio del transporte. Por tanto, si usted encuentra algún arrendatario, o cualquier de los Diputados encuentra algún arrendatario en estos casos que se queje, etcétera, estoy a su disposición porque creo que le convenceremos de que no ha lugar.

— **DAR A CONOCER DIVERSOS ASPECTOS DEL FUNCIONAMIENTO DE LA CITADA EMPRESA PUBLICA RESPECTO DE LOS USUARIOS DE SUS SERVICIOS. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000327.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos a la segunda comparecencia, en la que se trata de dar a conocer diversos aspectos del funcionamiento de la citada empresa pública respecto de los usuarios de sus servicios.

Aquí se ha planteado por parte del señor García-Arreiciado la posibilidad de que el señor Andreu concrete un poco cuáles son los límites de la comparecencia.

Tiene la palabra por unos momentos el señor Andreu, sin por ello perder el derecho que le asiste a que cuando acabe la señora Sala tome él la palabra como proponente de la comparecencia.

El señor **ANDREU ANDREU**: En primer lugar, ruego disculpas si no está muy concretamente redactada esta petición de comparecencia, pero se refiere de forma exclusiva a determinados aspectos de la compra y venta de billetes dentro de los trenes AVE.

Si me permite, puedo exponer ya directamente la cuestión.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Si eso es así, señor Andreu, significaría que el orden de intervención después sería distinto al planteado normalmente.

El señor **ANDREU ANDREU**: No tengo inconveniente, señor Presidente.

La cuestión, señora Presidenta, es que en la compra de billetes de los trenes AVE se detectan algunos aspectos que pudieran ser mejorados para el confort de los clientes. Concretamente, en muchísimas ocasiones las meras colas que existen en la compra de billetes AVE impiden o dificultan el que los usuarios que se encuentran en las mismas puedan acceder al tren que está en ese momento en la propia estación.

Entonces, una cuestión era si ustedes habían detectado este asunto y si pensaban que era posible el que los propios revisores de los trenes pudieran, en estos casos de urgencia, expedir billetes a los usuarios que se hayan incorporado al tren.

Otro aspecto para el que también consideramos que sería interesante obtener una respuesta por su parte sería en el tema de los billetes de ida y vuelta, que se pierde la vuelta en el caso de que, por cualquier motivo, el usuario no haya podido acceder al tren que tiene contratado si la vuelta la ha hecho cerrada, por la cual obtiene un determinado descuento que, si no recuerdo mal, es del 30 por ciento. No sucede como en las tarifas aéreas, donde con mucha facilidad se pueden devolver los billetes si el usuario no los va a utilizar en ese momento. Esto no solamente pasa en los trenes del AVE, también pasa en otro tipo de recorridos de Renfe.

Pero concretamente este problema de devolución de billetes que no van a ser usados en el caso de que estén cerrados creemos que hace, en cierto sentido, a Renfe menos competitiva con las tarifas aéreas, y le pregunto si tienen detectado este asunto, si van a mantener este tipo de tarifas y este tipo de intervenciones sobre las tarifas o si, por el contrario, tienen pensado algún tipo de modificación al respecto.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señora Sala, tiene la palabra para contestar.

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Respecto a la primera cuestión, evidentemente nuestra obligación es que no haya colas. Además, los billetes de Renfe se venden también en agencias de viajes, tema que estamos promocionando, y cuando llegan los momentos de colas hacemos incluso publicidad de que vayan a esas agencias de viajes. Por tanto, lo que tenemos que hacer es evitar que las colas puedan dificultar el acceso a un tren, y sé que en esto estamos trabajando muchísimo en todas nuestras estaciones. De todas formas, lo haré mirar y le mandaremos una respuesta por escrito de en qué casos ha habido colas, en qué casos puede haber ocurrido esto que dice de que hayan perdido el tren y también la problemática de los revisores, si lo pueden vender o no.

Como usted sabrá, la diferencia entre avión y tren es que en avión, en el programa de venta de billetes, éste es abierto y se cierra en el mostrador cuando llegas al aeropuerto, y en el tren se cierra asiento ya cuando compras el billete, en la agencia o en la propia estación de la empresa. Esto es tradicional en todos los trenes del mundo, no sólo en los de España, que tenemos los sistemas informáticos más sofisticados en este aspecto y van cerrados de entrada, por esto es también más complicada la anulación, porque siempre ha habido una reserva más concreta. De todas formas se puede mirar. Si no he entendido mal, en los billetes de ida y vuelta, que tienen un descuento, me parece que lo comparaba con el avión. Piense que los billetes de ida y vuelta son los de la tarifa Apex de avión, que no se pueden cambiar. Es decir, en un billete que tiene un descuento del 30 por ciento sabes que tienes el riesgo de que no lo puedes cambiar, y por eso te hacen el descuento. Entonces, te valen porque son de ida y vuelta, y además porque tienen ese riesgo, así está en las bases.

De todas formas, recojo sus sugerencias porque qué duda cabe de que a nosotros nos interesa tener el máximo de clientes, además del máximo de ingresos, y a ver si encontrando el equilibrio entre máximos ingresos y máximos clientes podemos dar alguna solución a las preguntas que usted plantea, que les ruego que las pase por escrito para enviarlas a la unidad de negocios de alta velocidad y que puedan prepararle una respuesta por escrito al señor Diputado.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Grupos que deseen fijar posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo Popular, el señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, exclusivamente para dejar constancia de una cuestión de procedimiento.

Este punto del orden del día dice clarísimamente: comparecencia de la señora Presidenta para analizar el funcionamiento de la citada empresa pública respecto a los usuarios de sus servicios. Esto es lo que está incluido en el orden del día. Por tanto, el momento procesal de cambiar el contenido y reducirlo no es éste. Mi Grupo, si quisiera hacer uso del derecho que le asiste, podría en este momento hablar aquí y plantear cuestiones relacionadas con muchos temas, que el portavoz del Grupo Socialista ha calificado de unos objetivos muy amplios de la comparecencia.

Dicho esto, a continuación añado que no voy a hacer uso, en absoluto, de este trámite para hablar, en su globalidad, de los problemas que tienen planteados los usuarios de Renfe, entre otras razones porque soy partidario, mi Grupo también, de que debe haber, y así es, un respeto mutuo entre unos grupos y otros. Esta es una iniciativa de Izquierda Unida que respeto, y ahora que tengo ocasión (que no voy a utilizar, como digo, para hablar de muchas cuestiones que afectan a los usuarios) prefiero no utilizar una iniciativa de dicho Grupo de Izquierda Unida, que el propio portavoz la ha circunscrito y reducido en estos momentos. Nosotros plantearémos las cuestiones en una iniciativa que nazca del Grupo Parlamentario Popular.

Esto es todo. Quería dejar constancia de esta cuestión de procedimiento.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arrecciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Un poco perplejo por el contenido de la comparecencia, pero aprovechando con cierto humor la presencia de la señora Sala y su buena disposición a tomar las iniciativas tendentes a un mejor servicio para quienes utilizamos el tren AVE, pediría que nos cambien las cintas de música clásica, que están casi siempre un poco gastadas. (Risas.)

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Tiene alguna indicación que hacer, señora Sala?

La señora **PRESIDENTA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Sala i Schnorkowski): Que me parece muy bien. Tomo nota.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señoras y señores Diputados. Muchas gracias, señora Sala, por su comparecencia y su explicación.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

**Eran la una y treinta minutos de la tarde.**

**Se reanuda la sesión a las cuatro y treinta minutos de la tarde.**

**CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS SOBRE:**

— **PREVISIONES PARA EL TERMINO DE LAS OBRAS QUE SE EJECUTAN EN LA N-234 EN EL TRAMO ENTRE GILET Y SONEJA. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 181/000032.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Vamos a iniciar esta sesión de la tarde con la contestación a las preguntas que figuran en el orden del día, y que van a ser contestadas por el señor Pérez Touriño

La primera de ellas es la planteada por don Ricardo Peralta Ortega y dice: Previsiones para el término de las obras que se ejecutan en la N-234 en el tramo entre Gilet y Soneja. Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Pérez Touriño, por su comparecencia en la Comisión.

Creo que no es necesario decirle, señor Pérez Touriño, que entre los ciudadanos de mi Comunidad Autónoma, del País Valenciano, existe una conciencia generalizada de las deficiencias que presentan las comunicaciones viarias, porque es algo que usted conoce perfectamente. De hecho, los problemas que se plantean en las comunicaciones con Madrid, como los que se plantean en las comunicaciones con la Comunidad Autónoma de Aragón y con el noroeste, que es el tema al que hace referencia esta pregunta, han sido sobradamente tratados en esta Comisión y en distintas intervenciones tanto de usted como de este Diputado.

Vamos a centrarnos en lo que es la N-234, que es la que permite las comunicaciones de la Comunidad Autónoma valenciana con la Comunidad Autónoma aragonesa y con el noroeste de la Península. Esta es una carretera que ya en el año 1975 fue objeto de previsiones de reforma importantes. En ese año se aprobaba la variante del El Ragudo, así como la variante de Segorbe. Dos años después, en 1978, se proyectaba un nuevo trazado del tramo Sagunto Soneja. Este estudio fue aprobado en el año 1981, coincidiendo con la inauguración de la variante de El Ragudo. No obstante, ese estudio aprobado en 1981 de nuevo trazado Sagunto-Soneja fue desestimado posteriormente y en el año 1982 se encarga un nuevo estudio. Durante los años 1982-1984 se inauguran las variantes de Segorbe y de Jérica y se aprueba el proyecto de la variante de Soneja que es inaugurada en el año 1990. Finalmente, en el pasado año 1993 se inaugura la variante de Torres-Torres y Estivella, y más recientemente aún la variante de Gilet. Se han inaugurado de manera provisional, con sólo un carril en cada dirección, si bien todos los trabajos se han llevado a cabo previendo su posible incardinación en lo que sería el proyecto de autovía Sagunto-Teruel.



La pregunta concreta que yo le haría es: ¿En qué fecha está previsto inaugurar con carácter definitivo las obras en el tramo Gilet-Soneja?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a la pregunta formulada por el Diputado, tiene la palabra el señor Pérez Touriño, Secretario General para las Infraestructuras del Transporte Terrestre.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Señor Presidente, contestando directamente a lo demandado por S. S., puedo informarle que, como sabe bien, el proyecto de referencia, que está en fase de ejecución muy avanzada, tiene una actuación importante y un coste de 3.425 millones de pesetas, con un plazo oficial de terminación en la contratación de la obra de 16 de junio de 1994.

Con posterioridad a la aprobación de este proyecto, con ese presupuesto y esos plazos, se han modificado esas obras para mejorar el tratamiento, tanto con aumento de unidades como con modificaciones en el trazado, con alguna variación en el propio trazado, al objeto de preservar algunas especies en el paso por lagunas que hay en el trazado, al objeto de preservar especies por razones de impacto medioambiental. Eso hace que se amplíe el plazo de terminación oficial en tres meses más. La nueva fecha y, por tanto, la fecha oficial de terminación es septiembre de 1994, y el presupuesto final previsto es de 3.769 millones de pesetas.

Sin embargo, como S. S. acaba de mencionar, se han ido poniendo en servicio tramos parciales de esta obra y, en todo caso, puedo asegurarle que se ha producido una aceleración y adelantamiento, en función de las demandas y de las necesidades de tráfico en una carretera tan importante para el tráfico en la Comunidad Autónoma de Valencia, y esperamos finalizar las obras en el presente mes de marzo; por tanto, con un plazo prácticamente de casi seis meses de adelanto sobre el previsto inicialmente, sobre el plazo contractual. Por consiguiente, es altamente probable, con una seguridad casi del cien por ciento, que antes de las vacaciones de Semana Santa se ponga en servicio completo el tramo en cuestión.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Peralta tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Pérez Touriño, por su información. A la vista de la misma, y en la medida en que me consta que los trabajos de esta variante, o los trabajos en general de este proyecto, están avanzados, permítame felicitarle por el anuncio de que con anterioridad a las vacaciones de Semana Santa, es decir, prácticamente dentro de pocos días, ni siquiera cabe hablar ya de semanas, se pueda inaugurar definitivamente este proyecto. Creo que, a lo mejor, si incluso le apuro un poco, podría dar una fecha exacta, porque estamos ya tan encima que estoy absolutamente convencido de que ese secreto puede desvelarlo.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Gracias por su exposición respecto a lo que le he informado, pero no se trata de un secreto, sino, pura y simplemente, de que la fijación exacta y precisa del día en que pueda entrar en servicio es un problema de carácter técnico y no dispongo de la información, todavía cerrada. En cuanto se sepa, lo anunciaremos públicamente.

— **PREVISIONES PARA LA EJECUCION DE LA VARIANTE DE NULES (CASTELLON) EN LA N-340. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/000033.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Segunda pregunta: Previsiones para la ejecución de la variante de Nules (Castellón) en la N-340.

Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra el señor Peralta Ortega.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Presidente, señor Pérez Touriño, usted conoce perfectamente la travesía, por la carretera Nacional-340, de la ciudad de Nules. Es una travesía de más de dos kilómetros de longitud, por una carretera que tiene un índice de tráfico bastante elevado. En las épocas estivales es normal un tráfico de más de 20.000 vehículos por dicha carretera y con la desgracia aparejada, previsible por otra parte en función de esos datos, de numerosos accidentes. El pasado verano ha sido testigo de algunos particularmente aparatosos, afortunadamente sin la trascendencia que podría esperarse de la aparatosidad de los mismos. Esta es una situación que ocasiona un notable malestar en la ciudad de Nules y en los habitantes de la misma. En el año 1981 la travesía de la N-340 por la ciudad de Nules ya era clasificada por el Ministerio de Obras Públicas como conflictiva, donde tenía prioridad uno, y se preveía su solución en los próximos años, a más tardar dentro de lo que era el primer plan de carreteras.

Lo cierto es que terminó el primer plan de carreteras y dicha variante no ha sido elaborada, y en estos momentos estamos en una fase preliminar. Es verdad que ha sido aprobado el estudio informativo, y asimismo es verdad que ha sido ya publicado en el «Boletín Oficial del Estado» y se ha iniciado el trámite de información pública, que es previo a la declaración de impacto ambiental y a la aprobación definitiva del estudio. Posteriormente, deberá redactarse el proyecto de trazado que posibilite la expropiación y la licitación. Esto hace pensar que la realidad de esta variante de Nules, tan urgente y tan necesaria, va a retrasarse. De hecho, esta variante no está incluida expresamente en el programa de actuaciones prioritarias.



Por todo ello, señor Pérez Touriño, como un intento de trasladarle lo que ya conoce, que es la preocupación y el malestar de los ciudadanos de esta ciudad ante la situación de este proyecto, me gustaría que respondiera a la pregunta de qué previsiones tiene el Ministerio, en concreto, para la ejecución de esa variante. Ya he tenido ocasión de decirle más o menos cómo están los trámites previos, pero quisiera saber cuándo van a empezar esas obras para dar solución a un problema tan antiguo y urgente.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Pérez Touriño, tiene la palabra para contestar a la pregunta que le ha sido formulada.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): En relación con este tema, en general con buena parte de los que hacen referencia a las modificaciones y a las mejoras del tráfico sobre la traza, sobre el corredor mediterráneo, a lo largo de la N-340, sabe S. S. que es un tema siempre complicado desde el punto de vista de planificación y definición de las actuaciones, en la medida —como se plantea en otra pregunta, creo recordar que posterior, referente también a este corredor— en que tenemos una autopista de peaje no suficientemente utilizada, o con un potencial de utilización bastante mayor, y por otra parte es un corredor que tiene una configuración complicada desde el punto de vista de su tramo urbano y del asentamiento poblacional; complicado precisamente por la capacidad de declaración de actividad económica, de riqueza, etcétera, que se plantea en torno al mismo.

Realizo esta brevísima introducción en el sentido de poner de manifiesto el hecho de que la definición y la programación de las actuaciones en ese corredor siempre ofrecen un determinado grado de dificultad respecto a cuál deba ser la actuación de futuro. Tal vez ése es uno de los elementos que permiten explicar el hecho de que una variante como la de Nules no se haya puesto en marcha con anterioridad a lo largo del primer plan de carreteras. De hecho, figuraba en el listado de travesías conflictivas del primer plan de carreteras, pero en ningún momento se llegó a realizar; en lo que puedo saber, no llegó realmente a estar programada ni prevista presupuestariamente su realización, es decir, no llegó a concretarse dentro del primer plan de carreteras la realización de la variante de Nules.

Le puedo decir que en el verano de 1990, por tanto en pleno desarrollo del primer plan de carreteras, comenzaron las conversaciones con el Ayuntamiento de Nules, las reuniones de trabajo, para ver los posibles trazados de la variante. En principio, se consideró un trazado que posteriormente se demostró que era excesivamente urbano, iba demasiado próximo o cercano al borde urbano, y fue precisamente de acuerdo con el propio Ayuntamiento de Nules como se empezó a hacer el planteamiento de una nueva traza, una nueva solución al paso de la variante por esta población. La consecuencia es que, en definitiva, el estudio informativo, como conoce bien S. S. —y lo recuerda en su pregunta—, ha sido aprobado ya. Hemos

avanzado. Se ha aprobado el estudio informativo, el 17 de enero, con un nuevo trazado distinto al del verano de 1990. Ha comenzado el trámite de información pública. Lógicamente, en cuanto a previsiones, creo que lo importante es que se esté ya en esta fase. Quiero decir que necesariamente hay un período de información pública, tanto a efectos de Ley de Carreteras como a efectos medioambientales. Por tanto, es necesario la declaración medioambiental previa a la aprobación definitiva del estudio informativo. Es un trámite obligatorio, un trámite lleno de contenido y que es bueno realizarlo, aparte de ser necesario.

Lo que les puedo asegurar es que sin solución de continuidad, sin perder un solo día, en cuanto esté realizada la declaración de impacto ambiental y, por tanto, lleguemos al estudio informativo, se encargará el proyecto de construcción. Mientras tanto, se procederá ya, una vez realizada esa fase, a la expropiación de los terrenos y, a partir de ahí, a la licitación de las adjudicaciones de obras.

El hecho de que no figure en el plan puente es única y exclusivamente porque en el momento de la realización de este plan puente se incluyen algunas obras en las cuales tenemos una garantía de que queda el estado de tramitación. Es posible asegurar que es un plan aprobado por el Gobierno y, por tanto, tiene la consistencia suficiente, y sólo incluimos aquellas actuaciones en las cuales tenemos garantía de que vamos a tener un proyecto seguro, de que pueda ser licitable en el período del plan. El hecho de que no esté no es ningún inconveniente porque se puede incluir; de hecho hemos acordado su inclusión con cargo al epígrafe genérico que aparece en el plan puente para este tipo de actuaciones. En los Presupuestos Generales del Estado aparece una reserva de crédito con cargo al plan puente para aquellas actuaciones necesarias que se puedan ir incorporando al mismo. Por tanto, si la variante de Nules en el año 1995 está en condiciones, porque tenemos la declaración de impacto ambiental, se incluirá.

Lo que le puedo decir a S. S. es que actuamos con la máxima celeridad. Ojalá que las alegaciones de particulares y de las instituciones afectadas posibiliten el aprobar definitivamente esto lo antes posible. Ojalá que sea posible realizar una declaración de impacto ambiental también lo antes posible. A partir de ese momento tenemos presupuestos y tenemos la decisión política para incluir la variante de Nules y proceder a su licitación definitiva. En síntesis, creo razonable poder afirmar que en 1995 se podrá poner en marcha la variante de Nules.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA:** He seguido con interés sus explicaciones, señor Pérez Touriño. Ha dado datos que en buena parte ya conocía en virtud de anteriores iniciativas sobre este tema. Es verdad que en el Plan de Carreteras, aun siendo la variante de Nules una travesía conflictiva, no se prevé fecha de actuación, y no es menos cierto que estamos casi a 10 años después.

Ha dicho usted que en el año 1990 hubo que reanudar las actuaciones con el ayuntamiento en función de las

características especiales que tenía el suelo afectado por la variante; pero no es menos cierto, señor Pérez Touriño, que han pasado casi cuatro años de aquella actuación y estamos absolutamente al inicio. En este momento me dice que no sabemos si en el año 1995 será posible. Creo, señor Pérez Touriño, que, a la vista de todos estos datos, deberíamos reflexionar si no hay un procedimiento distinto, siendo como es importante llevar a cabo el trazado. Habría que estudiar si no es posible encontrar soluciones más rápidas para problemas urgentes, y éste lo es. Por lo que dice usted, los ciudadanos de Nules en el verano de 1995 estarán expuestos de nuevo a accidentes. Confiemos en que no tengan importancia. Tiene que haber un procedimiento para que una obra de esta urgencia no tenga que esperar tantos años.

No digo meses, que es normal. Estamos hablando de años. En este momento, cuando se acaba de aprobar un estudio informativo, y estamos en marzo de 1994, está usted diciendo que no sabe si en el año 1995 se podrá llevar a cabo la licitación y el inicio de la ejecución de la obra. No sabemos exactamente si esto será así. Por tanto, le pediría que se reconsidere, porque estoy convencido de que hay procedimientos para conseguir acelerar una obra de la urgencia de esta que nos ocupa.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Estaría encantado si, por parte de S. S., de cualquier grupo político, ciudadano, institución, etcétera, hubiera alguna sugerencia que, en el marco de la legalidad vigente, permitiese encontrar la forma de hacer esto de otra manera. Yo le puedo asegurar que el Ministerio competente y responsable en la materia, aun siendo perfectamente consciente y conocedor de la problemática que existe en esa variante, cree que es bueno, además, y no lo digo a título de mera disculpa, que hay que hacer esta tramitación.

No podemos adjudicar una obra pública, sea la que sea, mediante el proceso oportuno público. No podemos adjudicar una obra pública sin haber realizado el estudio pertinente informativo, la información pública, a efectos de la Ley de Carreteras, aprobada no hace muchos años por el Parlamento. Y tampoco podemos obviar la tramitación medioambiental. Es más, debemos de hacer la información. Todo eso tiene un coste, pero tiene más ventajas que coste. Esta es la legislación vigente en todos los países avanzados europeos y, en todo caso, la vigente en nuestro país.

Procedimiento. La Ley de Contratos del Estado contempla supuestos excepcionales, ninguno de los cuales tiene que ver con una actuación de esta naturaleza o característica. Desde la adjudicación directa, que permitiría acortar plazos en el trámite de adjudicación de la obra que, no es el caso, hasta considerarla como una obra de emergencia. Sin embargo, tampoco está dentro de lo tipificado para el concepto de obras de emergencia.

Tenemos dos supuestos en cuanto a la tramitación; considera la obra de emergencia —en este caso no reúne ninguno de los requisitos para estimarla así— o después en la fase de tramitación, que no acortaría el plazo, evitar el procedimiento de concurso público y pasar a la fase de adjudicación directa. En ninguno de los dos casos parece aconsejable su utilización y, por tanto, no hay otro margen de maniobra.

Sobre lo que se pudo haber hecho y no se hizo, o se debió haber hecho hace años, puedo indicarle con bastante seguridad que lo mismo que me dice S. S. respecto a la variante de Nules, que yo puedo compartir (de ahí la aceleración que se está intentando en toda la tramitación), seguro que podríamos decirlo, quizá con mayor énfasis, respecto a otras muchas variantes en el propio cordón Mediterráneo, que ésas sí están hechas o en fase de ejecución. Depende todo como se valore.

Predicamos hoy que la variante de Nules no está hecha, pero el primer plan de carreteras ha actuado a fondo en la Comunidad de Valencia y se han llevado a cabo otras actuaciones donde la congestión del tráfico y el índice de accidentalidad, etcétera, tal vez, incluso, fuera más preocupante que el que existe en la variante de Nules. Eso no es una disculpa. Sin embargo, quiero decir también a S. S. que es obvio que lo que está sin resolver es el problema que queda, pero no quiere decir que no se hayan resuelto otros de tanta o mayor entidad.

En cuanto a que yo no pueda asegurar que esta obra esté funcionando en el año 1995, simplemente vuelvo a reiterar que creo que sí, pero la declaración de impacto ambiental hay que hacerla por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente, responsable en la materia, que la información pública hay que pasarla y hay que estudiar las alegaciones que se presenten. Con eso en la mano tendremos más seguridad y en su día por quien sea podrá informar a S. S. del grado y el momento preciso del comienzo de las obras. Hoy lo que podemos hacer es una previsión razonable.

— **FECHAS PREVISTAS PARA LA TERMINACION COMPLETA DE LA AUTOVIA MADRID-VALENCIA, ASI COMO TRAZADO DE SU DENOMINADO TRAMO CENTRAL. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (G. P. IU-IC). (Número de expediente 181/000039.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Siguiendo pregunta del orden del día: Fechas previstas para la terminación completa de la autovía Madrid-Valencia, así como trazado de su denominado tramo central.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Peralta Ortega.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Pérez Touriño, decía usted ahora mismo que solemos centrarnos en lo que falta por hacer y no tanto en lo que se ha hecho. Es verdad. Lo que ocurre es que, sobre todo, nos llama la atención lo que falta por hacer cuando se incumplen los plazos pactados; y digo pactados porque en este caso concreto, por lo

que se refiere a la conversión de la Nacional-III en autovía, hubo un compromiso entre la Administración central y la Generalitat Valenciana. En virtud de ese compromiso, la Generalitat Valenciana asumió con cargo a su presupuesto la ejecución de determinadas obras que correspondían a la Administración central, en concreto la variante de Castellón, a condición de que la conversión de la Nacional-III en autovía se acelerara y se terminara en una fecha que, de acuerdo con el pacto en su día establecido entre la Generalitat Valenciana y el Ministerio, sería finales del año 1995.

Los datos que se conocen al día de hoy hacen pensar que esa fecha no se va a cumplir. Incluso algunas previsiones hablan de retraso de dos años sobre esa fecha. Lo cierto es que, reconociendo —y quiero dejar explícito reconocimiento— que se ha avanzado en determinados tramos, no en el tramo central, en todo el tramo que va desde Valencia hasta prácticamente Requena, con notable mejora de la situación de comunicaciones de Valencia con Madrid (notable mejora, quiero dejar claro, y de ahí que aspiremos a que esa mejora se extienda a lo que necesariamente es toda la carretera nacional), el tramo central plantea complicaciones tremendas.

No le quiero ya recordar, señor Pérez Touriño, que en una respuesta que se me daba a una pregunta que hice en el año 1991 se hablaba del tramo entonces comprendido entre Caudete y Honrubia, que después ha sufrido algunas modificaciones. En el Plan de Desarrollo Regional 88/1993 se incluía la autovía Caudete-Honrubia, que cierra la Nacional-III y se preveía su licitación para 1992. Esa fecha de 1992, tal como he indicado anteriormente, se modificó en virtud del acuerdo que suscribió la Generalitat Valenciana con el Ministerio y pasó a finales del año 1995.

Lo cierto es que, como decía, ni siquiera esta fecha parece que se vaya a poder cumplir, porque el trazado de ese tramo central al día de hoy sigue estando en el aire. Los medios de comunicación valencianos cada dos semanas se hacen eco de noticias del Ministerio, diciendo que en un plazo inmediato se va a conocer definitivamente el trazado de los subtramos en que se ha dividido el tramo central. Ese tramo central Atalaya-Caudete se ha subdividido en lo que sería Atalaya-Motilla, por un lado, Motilla-Minglanilla, por otro, y Minglanilla-Caudete. El subtramo central Motilla-Minglanilla ha sido objeto recientemente de licitación, pero en los otros dos subtramos (Atalaya-Motilla y Minglanilla-Caudete) no se conoce todavía el trazado.

Se han barajado, en relación al primer subtramo (Atalaya-Motilla) cinco alternativas; en relación con el segundo (Minglanilla-Caudete), tres alternativas, y quizá alguna más, porque últimamente se habla de que el Ministerio se inclinaría por la famosa alternativa C, pero modificándola de tal manera que pasara al Norte; en fin, un auténtico galimatías que los ciudadanos lo único que saben, realmente (porque ya han perdido la posibilidad y la capacidad de entender tantos tramos, subtramos, alternativas e informaciones confusas), es que esto se retrasa y no se sabe cuándo va a terminar. Eso, a pesar de que los ciudadanos de la Comunidad están contribuyendo ya por una doble vía: a través de los presupuestos autonómicos y a través de los presupuestos estatales, antes de esa vía de finan-

ciación que ha sugerido en alguna ocasión el Ministro Borrell; en el caso de la Comunidad Valenciana ya estamos sosteniendo las obras públicas por esa vía, y nos gustaría saber cuándo va a terminar completamente la conversión en autovía de la Nacional-III y, en concreto, cuándo se van a conocer los trazados definitivos del tramo central, o de los subtramos que están pendientes todavía de tal detalle.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra para contestar al señor Peralta.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): El cierre de la comunicación por autovía de Madrid con Valencia y viceversa es uno de los temas más importantes a mi modo de ver y del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y me voy a parar excesivamente quizá para dar a S. S. toda la información de la que podemos disponer.

Al hilo de su intervención quisiera hacer dos o tres referencias antes de pasar a la fase fundamentalmente informativa. La primera es que, respecto a las actuaciones en materia de carreteras, por no hablar ahora de otras como el ferrocarril, el Ministerio ha hecho un esfuerzo importante de aceleración de todos los planes de actuación en los dos últimos años en la Comunidad Autónoma de Valencia. De hecho, buena parte de las actuaciones pendientes de ejecución del primer Plan de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Valencia se ha forzado al máximo su marcha lo técnicamente posible y se ha añadido presupuesto para acelerar esas obras. Le puedo decir en concreto que una obra tan importante como Caudete-Requena, del cierre de la autovía Madrid-Valencia, cuyo plazo de finalización es bastante posterior al verano de 1995, es nuestro objetivo que pueda ser puesto en servicio con anterioridad al verano de 1995, es decir, el primer semestre del año que viene. Es, quizá, el tramo más congestionado, el que soporta más tráfico, el tramo más importante del cierre de la autovía Madrid-Valencia. Se lo indico a S. S. a título de ejemplo. Lo mismo le podría decir de la variante de Gandía o de las otras actuaciones pendientes de finalización del primer plan de carreteras, de las cuales hemos reprogramado y reestudiado toda la actuación con la finalidad de contribuir a resolver los problemas de comunicaciones e infraestructuras de la Comunidad Autónoma de Valencia, entendiendo la prioridad que los mismos tienen de acuerdo con los datos de tráfico y con los parámetros objetivos de análisis.

La segunda referencia que me permito hacer, al hilo de su intervención, es que no es excesivamente bueno, por lo menos no lo comparto, que pasemos por alto los mecanismos complejos, pero buenos para la ciudadanía, que tiene la realización de la obra pública. Si hay que hacer estudios de cuatro o cinco alternativas para conectar un punto con otro del territorio nacional es porque existen distintas posibilidades, cada una de ellas con sus ventajas y sus inconvenientes, que afectan de forma diferente a los ciudadanos de esas zonas, que representan diferentes costes para el erario público y distintos impactos ambientales. Por lo

tanto, no se puede reducir todo a la simplicidad, por otra parte necesaria, en cuanto a la consecución de objetivos que tenemos que compartir —claro que tenemos que conectar Madrid con Valencia—, pero es un problema altamente complejo y difícil, como voy a tener ocasión de reiterar a S. S. a continuación.

El ciudadano lo único que sabe es que esa autovía quiere tenerla ya. Es un discurso que puede tener determinado tipo de tintes, pero el Ministerio nunca va a entrar en esa tentación. Tendrá la tentación de acabar cuanto antes las actuaciones, pero con el menor coste posible, con el menor impacto ambiental y atendiendo de la mejor forma posible al requerimiento de los ciudadanos afectados.

En el caso del cierre de la autovía Madrid-Valencia, mencionaba S. S. la referencia al PDR. Con fecha 6 de octubre de 1989 se dio la orden de estudio, es decir, no estaba puesta a título de inventario en aquel momento en el Plan de Desarrollo Regional; es que el 6 de octubre de 1989 se empezó a hacer el estudio informativo del cierre de la autovía Madrid-Valencia. Nos referimos siempre al tramo que queda por cerrar, el llamado tramo central. La aprobación de ese estudio informativo es del uno de agosto de 1991; es decir que en ese momento teníamos ya un estudio y se procedió a someterlo a información pública, que es lo obligado. En esa información pública se planteaban una serie de alternativas, prácticamente todas ellas al norte de la actual Nacional-III. Las alternativas eran —y voy a resumir un poco, en el bien entendido que S. S. conoce bien el problema— todas ellas más o menos próximas a Cuenca, que pretendían resolver también la accesibilidad a Cuenca por autovía, y la alternativa 3 que dominaba en aquel momento, que es la que actúa sobre la traza, el corredor de la actual carretera nacional es la actuación más directa para conectar con Valencia.

Durante el proceso de información pública hubo numerosas alegaciones, fue un proceso muy complicado y le puedo decir a S. S., a modo de resumen, que no fue la menos importante de las alegaciones la de la propia Generalitat Valenciana, que se muestra netamente partidaria de la alternativa 3; se muestra partidaria de la alternativa más directa, que va por la nacional, desechando las alternativas por el norte, las alternativas que darían solución al mismo tiempo a la conexión de Cuenca con la red de autovías. Son razones de diverso tipo a las que aconsejan optar por la alternativa 3, fundamentalmente razones, entre otras, de impacto ambiental: es la más barata, la que capta más tráfico, la que afecta a menos bosque, la que corta menos cursos de agua y la que no tiene ningún tramo con altitud superior a los 1.050 metros, y por eso el 9 de febrero de 1993 (cuatro años dura este proceso de información pública, debate de las alegaciones y aprobación definitiva) se aprueba la llamada «alternativa 3», pero con dos condicionantes que es necesario recordar.

El condicionante número 1, por así decirlo, afecta al paso del río Júcar. Se dice que hay que hacer un nuevo estudio informativo y medioambiental para comparar las diferentes soluciones en el cruce del río Júcar, debiéndose someter los nuevos trazados a un nuevo proceso de información y de aprobación de la legislación medioambiental.

El cierre de la autovía central, como bien decía S. S., tiene tres tramos; en el primero de ellos, que implica el paso sobre el río Júcar, la aprobación oficial en febrero de 1993 indica que hay que reestudiar de nuevo el paso por este río, establecer nuevas alternativas, someterlas a información pública y hacer declaración de impacto ambiental.

Al tramo central se le da el visto bueno —es el tramo entre Motilla del Palancar y Minglanete, y a él me referiré posteriormente— y, por tanto, vamos a poder cumplir los plazos a los que hace referencia S. S.

El último tramo es el paso del río Cabriel. En el paso de este río estamos en lo mismo. La aprobación oficial de febrero de 1993 indica que hay que estudiar soluciones concretas para salvar el paraje de Los Cuchillos —lugar de alto interés geológico—, que se evite impactar en las hoces del Cabriel medio, que hay una importante reserva de aves de Europa, y de estas soluciones habrá que hacer un nuevo estudio informativo y una nueva declaración de impacto. En ese procedimiento es justamente en el que se está. Le indico a S. S. que está prácticamente finalizada la declaración de impacto ambiental tanto en lo que se refiere al paso del río Júcar como en el paso del río Cabriel y, por tanto, es altamente probable —en eso confío— que en el próximo mes de abril podamos tener publicada y aprobada una declaración de impacto por la autoridad medioambiental que diga definitivamente por dónde podemos pasar los ríos Júcar y Cabriel.

Podría extenderme en las consideraciones relativas a los dos tramos. Le puedo decir a S. S. que hay alegaciones muy importantes de los diferentes grupos ecologistas de nuestro país en relación con el paso de ambos ríos; que tenemos alegaciones importantes de la Comunidad Valenciana, de la Generalitat y del Gobierno de Castilla-La Mancha en relación con el mismo paso y que, por tanto, la decisión medioambiental respecto a cuál sea la mejor solución es una decisión delicada, difícil y en la que debemos de ponderar —voy a dar dos datos de referencia que no sé si S. S. conoce— que en el paso del río Júcar una de las soluciones, previsiblemente la más razonable o la más lógica desde la perspectiva sectorial de carreteras, tiene un coste en el tramo del paso del río Júcar de 13.600 millones de pesetas, la solución, por así decirlo, número 1 en el estudio actual. La solución 5, que es la propugnada por la Consejería de Medio Ambiente de Castilla-La Mancha y por los grupos ecologistas en general, tiene un coste de 19.800 millones de pesetas, es decir, en el entorno de 6.000 millones de coste superior y, evidentemente, tiene una tasa de rentabilidad seis puntos inferior y una serie de elementos condicionantes en contra de este tipo. Sin embargo, plantea, obviamente, un menor impacto y un menor requerimiento medioambiental desde el punto de vista del cruce sobre el propio río, sobre las hoces del río Júcar.

En el caso del río Cabriel, estamos ante una decisión semejante. Una de las alternativas es casi inviable constructivamente; sin embargo, tiene una afección medioambiental tal vez un poco más elevada y la solución que medioambientalmente sería menos impactante; tiene un coste mucho mayor y constructivamente—insisto— plantea muy serios problemas técnicos y los técnicos de los ser-

vicios de la Dirección General de Carreteras encuentran elementos muy difíciles para poder hacer viable la alternativa menos agresiva ecológicamente. Creemos, en cualquier caso, que cualesquiera de las soluciones estudiadas, tanto la que sectorialmente parece más razonable desde el punto de vista sectorial de carreteras como la que es más demandada desde la perspectiva medioambiental, cualesquiera de ellas tiene un impacto ambiental asumible. Es una decisión que esperamos que en breve pueda ser tomada.

Respecto a plazos, el tramo intermedio ha sido ya preadjudicado; la adjudicación definitiva por el Consejo de Ministros esperamos que pueda hacerse —faltan los trámites de la Intervención General, la Intervención Delegada, etcétera— antes de las vacaciones de verano y una vez adjudicada empezarán las obras, con lo que a lo largo de los años 1994 y 1995 tendremos en plena obra el tramo central Motilla del Palancar-Minglanilla.

En cuanto a los otros dos tramos, si estuviese la declaración de impacto ambiental aprobada en este mes de abril de 1994, a continuación hay que hacer el proyecto de construcción y trazado, que esperamos poderlo hacer en lo que queda de año, apurando mucho y poniendo la mayor prioridad en la materia, de tal forma que se podrían licitar y adjudicar esas obras en el año 1995.

Esta es toda la información que puedo facilitar a S. S. en relación con el cierre de la autovía Madrid-Valencia. Esa ha sido la complicada gestión que el cierre de esa autovía tiene, porque en definitiva y en torno a ella se cruzan muy diversas valoraciones y dificultades y, desde luego, el Ministerio no olvida que la más importante de todas ellas es conectar directamente por autovía (está conectada a través de Almansa) Madrid con Valencia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Pérez Touriño, por su amplia información en torno a la pregunta que yo le he formulado.

No me cabe la menor duda, señor Pérez Touriño, que hay muchos intereses y muchos problemas que explican la evolución, sin calificar, de la ejecución de este proyecto. Decía usted que quizá era simplista centrarse sólo en la demora del proyecto y no hacer la labor de pedagogía en el sentido de explicar las causas de esa demora; es verdad. Yo intentaba, fundamentalmente, transmitirle a usted un poco la impresión del ciudadano de la calle, incluso podría citarle aquí lo que decía literalmente algún medio de comunicación, precisamente en relación con alguna información —seguramente proporcionada por usted, porque era quien en aquellos momentos encabezaba la información que se producía— que, en concreto, hizo pública el Ministerio en el mes de septiembre de 1993, que tuvo que rectificar. La nota inicial decía que el Ministerio de Obras Públicas ha sometido a revisión el proyecto de la autovía de Valencia a su paso por las hoces de los ríos Júcar y Cabriel tras los informes negativos emitidos por la Dirección General de Política Ambiental. Al día siguiente, el

Ministerio tuvo que decir que habían sido *malinterpretados* los datos de esa nota que se producía. El medio de comunicación decía que, efectivamente, se había producido una nota de sorpresa y confusión entre las instituciones y los medios de comunicación externa. Parte de esa impresión que yo intentaba transmitirle creo que es consecuencia de la actuación por parte de las propias instituciones.

No obstante, yo creo que, efectivamente, es bueno que se sea consciente de los problemas que hay, pero no es menos cierto, señor Pérez Touriño, que se emplea tiempo en el estudio de los problemas. Yo no seré tan simplista tampoco como para decir que es que en los ministerios no se trabaja. Todo lo contrario; estoy convencido de que se trabaja y se toma mucho interés en los temas. Pero cuando un estudio informativo inicial dice usted que se aprueba en agosto de 1991 y en febrero de 1993 se aprueba la alternativa 3 con dos condicionantes, estamos ya en marzo de 1994 y la primera fase de esos condicionantes que se pusieron en febrero de 1993 todavía no está resuelta, nos hace temer que, efectivamente, o bien los problemas sobrepasan los medios de que dispone el Ministerio o bien que hay una situación difícilmente explicable a los ciudadanos.

En estos momentos se reconoce —no ya los datos iniciales que yo le decía que se barajaban en su momento, en 1993, cuando se daba la licitación en 1992; tampoco los de 1995— que ésta es una labor de las más importantes que tiene el Ministerio. Uno de los objetivos más importantes que tiene planteado el Ministerio es la comunicación de Valencia con Madrid a través de autovía, y, sin embargo, la ejecución de ese proyecto va notablemente lenta. Insisto, no me cabe la menor duda de que hay intereses. Conozco los problemas que ha habido en Cuenca, la cantidad de intereses, la cantidad de problemas medioambientales que se plantean, de problemas constructivos. Pero no es menos cierto, señor Pérez Touriño, que los ciudadanos, día a día, tienen el problema de intentar llegar a Madrid, a la capital del Estado, a través de una vía de comunicación que el propio Ministerio reconoce que no está a la altura de las circunstancias. Es la que tiene más tráfico, más cantidad de problemas, a pesar de las notables mejoras que se han producido, a pesar de esos anuncios que usted nos hace de que el tramo Requena-Caudete se pueda solucionar en un breve plazo, y que contribuirá, efectivamente, a mejorar la situación. Pero todavía ese gran tramo central, una vez que se empieza la ejecución de los distintos subtramos, seguirá quedando como un cuello de botella que impida realmente que la primera y la tercera capital del Reino tengan la comunicación que se requiere en estos momentos.

Por tanto, le insisto en que con la mayor celeridad posible, y no sé si llueve sobre mojado y es un poco inútil este lamento, pero me veo en la obligación de repetírselo, se activen los pasos que hay que dar para que ese proyecto tan importante sea realidad cuanto antes.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Tan sólo quiero reiterarle la información positiva de que en el tramo central de cierre entre Motilla del Palancar y Minglanilla las obras serán adjudicadas por Consejo de Ministros espero que muy pronto, en definitiva, antes del propio período estival, y que, por lo tanto, comenzarán, deben comenzar en este año las obras del cierre de la autovía Madrid-Valencia en la parte que queda.

En los dos puntos concretos en donde tenemos el problema especial, medioambiental, en definitiva, que es el Júcar y el Cabriel, confío en que Medio Ambiente pueda finalmente tomar la decisión definitiva de manera inmediata —creo que así podrá ser—, bien antes de Semana Santa o en el mes de abril, en todo caso. A partir de ahí, queda definitivamente desbloqueada la situación del cierre de la autovía Madrid-Valencia.

Por lo tanto, ha sido un procedimiento largo y complicado, pero creo que estamos en línea de resolver definitivamente ese problema, por un lado, empezando las obras este año y, por otro, en los dos puntos en los que hay dificultad, comenzándolas en el año próximo.

— **EMPLEO DE LA A-7, ESPECIALMENTE EN EL TRAMO QUE DISCURRE POR LA COMUNIDAD VALENCIANA. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/000040.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Siguiente pregunta: empleo de la A-7, especialmente en el tramo que discurre por la Comunidad Valenciana. Para su formulación, tiene la palabra el señor Peralta Ortega.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Pérez Touriño, yo creo que es oportuna la ordenación que se ha hecho, de tal manera que en estas preguntas anteriores se ha podido constatar algunas de las dificultades graves que atraviesa el Ministerio para la ejecución de proyectos de infraestructuras necesarios en el caso de la Comunidad Autónoma valenciana.

Finalmente, abordemos una pregunta que hace referencia a la escasa utilización de una infraestructura ya creada, ya existente y en funcionamiento. Se trata de la autopista A-7, que atraviesa la Comunidad Autónoma de norte a sur. Es una autopista con una capacidad importante —en torno a 40.000 vehículos diarios— y sin embargo está notablemente infrautilizada. Según los últimos datos, su utilización incluso disminuye.

En el año 1993 parece ser que ha tenido menos tráfico que en el año 1991. Tengo unos datos que no sé qué grado de veracidad tienen, pero son bastantes exactos. Se habla de que en el año 1991 tuvo un tráfico de 11 millones de vehículos y en el año 1993 sólo ocho millones y pico de vehículos. En todo caso, es evidente —y así ha sido reconocido por el propio Ministerio— que la autopista A-7 está infrautilizada en relación con sus capacidades y, por con-

tra, se produce una notable congestión de las carreteras nacionales que corren en paralelo a esta autopista y circundan, por tanto, la comunidad autónoma de norte a sur —la N-340 y la N-332; congestión que es especialmente notable cuando tales carreteras nacionales atraviesan ciudades importantes como es el caso de Castellón —en el norte de Valencia— o el de Sollana, Gandía, Sueca, Altea, Villajoyosa, al sur, por parte de la N-332.

Esta realidad de una autopista notablemente infrautilizada y de unas carreteras nacionales notablemente saturadas dieron lugar a que se produjera un creciente nivel de conciencia ciudadana y, por tanto, de movilización popular, pidiendo que se abordara la posible interrelación de soluciones entre una mayor utilización de la A-7 y una disminución de la congestión de las carreteras nacionales. Haciéndose eco de esa conciencia y de las alternativas que se planteaban por parte de los ciudadanos, el Ministerio inició esas negociaciones. Creo que, en concreto, fue usted quien tuvo ocasión de abordar las negociaciones con la concesionaria de la A-7, AUMAR.

En esas negociaciones, a tenor de las informaciones de que disponemos, se plantearon condiciones por parte de la concesionaria inaceptables, al menos así fueron consideradas por parte del Ministerio, en opinión de Izquierda Unida del País Valencià, con acierto. Pero lo que no compartimos en la reacción del Ministerio es su actuación posterior. La actuación posterior que se ha producido a sido la de iniciar la construcción de toda una serie de variantes, poner en marcha la ejecución de las mismas (ha hecho usted ya referencia a algunas de ellas —Gandía, Sollana—. La de Castellón, a la que ya hemos hecho referencia anteriormente, corre por cuenta de la «Generalitat» valenciana, como figura en el Convenio que se suscribió por el Ministerio, a cambio de que se acelerara la conversión en la autovía de la N-III) y están previstas otra serie de variantes en distinto grado de ejecución —la de Sueca, la de Altea, la de Villajoyosa, etcétera.

Por otra parte, por destacar también algún tipo de reacción por parte del Ministerio, prácticamente hoy entra en vigor una nueva tarifa de peajes en esta autopista A-7, que la convierte posiblemente en la más cara. Piensen SS. SS. que, tal como conoce el señor Pérez Touriño, trasladarse desde Salou a Puçol —el tramo norte de la autopista— para vehículos ligeros cuesta 3.220 pesetas, para vehículos pesados tipo 1, 5.000, y para el tipo 2, 5.500. Si nos vamos al sur, el tramo Silla-San Juan, en Alicante, son 2.130 pesetas lo que pagan los vehículos ligeros; 3.360, los vehículos pesados 1 y 3.690 pesetas, los vehículos pesados 2. Es decir que el tramo desde Salou a San Juan para un vehículo ligero es más de 5.000 pesetas. Esto da lugar a que esta autopista tenga un nivel de rentabilidad importante. El Ministerio, incluso, en las propuestas de negociación le garantizaba mantener la tasa de rentabilidad, lo que la concesionaria, al parecer, no consideraba bastante.

Nosotros creemos que la reacción que se ha producido por parte del Ministerio no es la acertada. Discrepamos en ese punto. Insisto en que podemos considerar acertado y razonable el rechazo por parte del Ministerio de las condiciones que planteaba AUMAR, pero no compartimos su



conducta posterior. En nuestra opinión, sería necesario utilizar los mecanismos legales y el peso de la Administración y de la conciencia pública en relación con la concesionaria AUMAR.

Hay fórmulas legales para intentar conseguir que AUMAR adopte posiciones más razonables que las que ha mantenido. Un dato que, por ejemplo, ocasiona malestar en los ciudadanos es conocer que esta concesionaria, como otras en general, tiene una notable exención del Impuesto de Bienes Inmuebles, que ha dado lugar a protestas importantes por parte de las Federaciones de Municipios y de los municipios de todos los colores políticos.

Yo creo —y éste sería un poco el tema, señor Pérez Touriño— que sería necesario que por parte del Ministerio se trabajara realmente en soluciones de cara a conseguir una efectiva mayor utilización de la A-7, y, en la medida en que eso fuera posible, sin lugar a dudas todos los gastos de que se hayan dotado al Ministerio en la realización de infraestructuras de las variantes a las que hemos hecho referencia posiblemente haya que cuestionarlos. Esto sería no sólo un ahorro económico importante, sino, sin lugar a dudas, un ahorro de impacto medioambiental notable en un momento de crisis económica que da lugar a que, por otro lado, buena parte de estos proyectos vayan extraordinariamente lentos.

En definitiva, señor Pérez Touriño —y con esto termino, señor Presidente—, me gustaría saber cuáles son las medidas que piensa adoptar el Ministerio tras el fracaso de esa primera ronda de negociaciones para conseguir que la A-7 sea más utilizada en el tramo que discurre a través de la Comunidad Valenciana.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a esta pregunta, tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Voy a contestar muy brevemente porque creo que es un tema muy conocido y sobre el que ya hemos dado muchas veces reiterada información a su señoría.

Así y todo, conviene recordar, subrayar y señalar que para el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente la distribución de tráfico que existe en ese corredor y en otros no es adecuada y que efectivamente estamos insatisfechos del grado de utilización que tiene la red de interés general del Estado. Es decir, hay una mala utilización de la red de interés general del Estado y, efectivamente, existe una autopista, que en definitiva es un servicio público, explotada en régimen de concesión por una concesionaria que no capta el tráfico que podría captar previsiblemente, probablemente, y, sin embargo, tenemos una carretera nacional excesivamente congestionada. Este es un problema que se nos plantea en otros corredores, y de modo muy importante en éste.

Pero, dejado de lado ese problema, digo que es conveniente subrayar y señalar que las autopistas de peaje están reguladas por una normativa específica y de ella forma parte el contrato de concesión suscrito por las respectivas

sociedades concesionarias y por el Estado representado en ese momento por la Administración concedente, por cierto hace muchos años y no bajo este Gobierno. Esta normativa, que hay que respetar porque está vigente, concede determinados derechos y regula perfectamente las relaciones entre la Administración concedente y la concesionaria, y es cierto que por razones de interés público se pueden modificar los servicios contratados, pero —lo dice específicamente— debiendo otorgarse al concesionario las compensaciones oportunas de manera que se mantenga el equilibrio económico financiero de la explotación. Es decir, el contrato concesional es algo muy claro, muy neto y que marca con bastante o total precisión los límites y los márgenes de actuación. Por lo tanto, no es un problema de poder imponer o conseguir mediante el peso —no sabemos muy bien de qué— a la concesionaria tal o cual. La concesionaria es libre de no aceptar eso, de hacer valer su escritura concesional y de, por lo tanto, pedir la concesión equivalente, que es relativamente fácil de calcular y con la cual puedo no estar muy de acuerdo, pero, salvo acuerdo, la única vía que queda es el rescate de la concesión —sobre la cual podría dar datos a S. S., pues disponemos de ellos—, que nos parecería un mecanismo altamente oneroso y no abordable en la perspectiva del Estado. A partir de ese mecanismo, lo que hemos hecho es establecer negociaciones para intentar una mejor utilización y desgraciadamente esas negociaciones, al día de hoy, no han dado resultado positivo porque, al día de hoy, Aumar, al finalizar esa primera fase de las negociaciones —por lo menos las negociaciones en el punto en que se dejaron—, pedía una compensación de prórroga del período concesional como forma de compensar el equilibrio económico-financiero; o aportando fondos, permitiendo mayores ingresos o mayores subidas tarifarias, lo cual iría en contra de la política de mejor distribución de tráfico; o difiriendo hasta el futuro y diciendo: Le prorrogo el período concesional y, por tanto, podrá usted recuperar en años venideros lo que hoy deja de percibir. Pues bien, esa prórroga del período concesional computada en millones de pesetas, que es lo que importa, en el planteamiento final por parte de Aumar, tras un largo proceso, era equivalente a 35.000 millones de pesetas del año 1993. Evidentemente, un coste muy superior al estimado de las variantes a realizar por un ministerio, que en ese momento de la negociación eran la variante de Castellón, la de Villarreal y la variante de La Safor. En definitiva, el cómputo de las variantes a realizar frente al planteamiento final de Aumar arrojaba un saldo en un 90 por ciento mayor de coste a favor de Aumar. El coste de las variantes eran 18.000 millones de pesetas y Aumar planteaba un coste para el Estado, para el interés público, de 35.000 millones de pesetas. Por eso digo que es una diferencia muy profunda de posiciones la que hay entre el entendimiento que tiene Aumar de su equilibrio económico-financiero y el coste para el Estado de hacer las variantes.

A partir de ahí, creo que entenderá S. S. que es una mala política entrar a hacer esas variantes. No sé lo que opinarían los ciudadanos de Valencia, sé lo que opinan los ciudadanos de Nules. Usted, en una pregunta, hace muy pocos



minutos, precisamente no entendía por qué no se había hecho la variante de Nules y yo le decía: La variante de Nules, no, pero hemos hecho otras. Usted me dice ahora: Esas otras, no; la variante de Nules, sí. Creo que por ahí no encontramos solución. Lo que tratamos de hacer es seguir actuando y resolviendo los problemas de congestión y los problemas que hay que atender en el corredor mediterráneo. Es probable que la concesionaria cambie de posición o se vea obligada a cambiar de posición en la medida en que pueda ir perdiendo posiciones respecto a su cuenta de resultados como consecuencia precisamente de esa actuación o, en todo caso, puede quedar en una situación que tal vez la propia concesionaria no estime la mejor desde su perspectiva. Entendemos que es un proceso de negociación que hay que seguir manteniendo abierto y seguiremos trabajando en esa línea, pero en todo caso resolviendo los problemas de tráfico que tiene el corredor mediterráneo.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Peralta, tiene la palabra para réplica.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Pérez Touriño, me decía usted que incurría en contradicción cuando le decía que había que utilizar la A-7 en lugar de hacer variantes. Señor Pérez Touriño, me ponía usted como referencia una variante que no se ha hecho, la de Nules. Es fácil utilizar ese argumento porque estamos hablando absolutamente de la nada, señor Pérez Touriño. Donde se puede utilizar la A-7, ante las dificultades reales que tienen ustedes para ejecutar la infraestructura, la opción que nosotros planteamos es: Hágase lo posible y lo más que posible por utilizar la A-7, porque es mucho más eficaz. Desde el punto de vista de la inmediatez no hay que hacerla; se utiliza ya. Desde el punto de vista del impacto medioambiental no es una nueva infraestructura; ya está hecha, ya se ha producido el impacto. Y tiene un plazo de reversión al Estado que es susceptible de negociación. En alguna ocasión, en anteriores comparecencias sobre este tema, usted decía que eso tiene un coste determinado. Nosotros le dijimos que hay fórmulas de negociación que no implican coste: prorrogar la concesión. Efectivamente, nos reconoce usted que se ha manejado esa fórmula que para el Estado no supondría gastar dinero. Evidentemente tendría un coste, pero es un coste contable o estadístico, no es necesario gastar dinero como para la ejecución de las infraestructuras como, por ejemplo, la de Nules, a la que hacíamos referencia anteriormente. Por tanto, nuestra posición es ésta, señor Pérez Touriño. Donde se puede utilizar razonablemente la A-7, hagamos el esfuerzo por intentar utilizar razonablemente la A-7 antes que llevar a cabo nuevas infraestructuras con los costes, las demoras y los impactos que tiene la ejecución de nuevas infraestructuras. Donde no es posible utilizar la A-7, y efectivamente hay sitios donde el trazado de la A-7 no resuelve los problemas que plantea la congestión de las N-340, N-332, etcétera, lógicamente nos tendremos que plantear la solución de este problema concreto sin pensar en la A-7, que allí no es solución. Pero, tal como usted ha dicho, en buena parte de la Comunidad Valenciana es posible y sería satis-

factorio que se produjera una mayor utilización de la A-7 frente a la saturación de las nacionales.

Yo le insisto, señor Pérez Touriño, en que se pueden abordar desde la Administración, desde el poder democrático que tiene la Administración fórmulas para conseguir que Aumar cambie de posiciones, y le he dicho alguna. Por ejemplo, tienen exenciones del IBI, que lógicamente dan lugar a que tengan unas tasas de rentabilidad determinadas. Usted ha dicho que, a lo mejor, si cambiara esa tasa de rentabilidad la concesionaria se replantearía su situación porque le interesaría una mayor utilización de la autopista, aunque fuera en tramos concretos, que posibilitara una mayor utilización de todo el corredor de la autopista. Hay mecanismos posibles. Quizá convendría que estudiaran ustedes, por ejemplo, que en estos momentos los medios de comunicación anuncian una oferta pública de venta de acciones de Aumar; uno de los bancos más importantes de este país saca más de un 13 por ciento de capital de Aumar a oferta pública. Yo no sé si, a lo mejor, desde el punto de vista de Estado, adoptar una determinada posición importante en el accionariado de Aumar puede resolver los problemas que plantea; no lo sé, ni tampoco sé el coste que tiene eso. Pero estoy convencido de que hay fórmulas, señor Pérez Touriño, para conseguir que Aumar adopte medidas que posibiliten lo que entendemos que es una solución, y es que la A-7 sea más utilizada y que se puedan emplear en ello y en la previsible reversión futura de la A-7 algunos de los gastos que el Estado piensa ejecutar llevando a cabo variantes que presentan problemas importantes.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra para contestar al señor Peralta.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Lo único que podría decir a S. S. es que me alegra que coincida con la política del Ministerio, que es precisamente ésta. Le puedo asegurar a S. S. que estamos intentando e intentaremos todos los mecanismos razonables y posibles para tratar de conseguir ese objetivo. Estamos en eso, ésta es la política del Ministerio y, por tanto, no hay ninguna diferencia respecto a lo que plantea. Sin embargo, creo que hay que ser muy claros respecto a las posibilidades reales de hacer las cosas.

No podemos —insisto— ignorar cuál es la relación entre la concesionaria y el Estado y entrar, a continuación, a valorar que no es poner dinero el prolongar el período concesional, prolongar el período concesional quiere decir que los ciudadanos de Valencia, en vez de revertir esa autopista al Estado en el año 2003 ó 2006 —no recuerdo ahora bien—, exactamente, en esa negociación Aumar planteó como punto de cierre siete años más de peaje al conjunto de la explotación, por tanto, siete años más siguiendo en condiciones de utilización de peaje en ese corredor. Y eso, además de esa consecuencia, es una corriente, un flujo determinado que hay que calcular y valorar; no son pesetas de hoy, pero sí que son pesetas de dentro de equis años.

Por otra parte, no hacer las variantes —insisto— supondría algo que seguro me estaría usted demandando en el siguiente control parlamentario: por qué no hacíamos la variante de Castellón o por qué no hacíamos la variante de Gandía; y si no usted, seguro que otros grupos políticos e instituciones de Valencia. Creo que la política correcta es lo que estamos haciendo: intentar conseguir eso que usted plantea respecto a la concesionaria, pero al mismo tiempo resolviendo los problemas que tenemos que resolver en el corredor mediterráneo. Tal vez una cosa y otra tengan mucho que ver en la consecución de la posición final; tal vez ir haciendo las variantes pueda tener que ver también con los cambios de posición que probablemente pueda tener la concesionaria al respecto.

— **MOTIVOS POR LOS QUE EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE PERMITE QUE EN ALGUNOS INTERCITYS NO FUNCIONEN LOS SERVICIOS DE VIDEO Y SE HAYA DETERIORADO TANTO EL SERVICIO DE BAR-CAFETERIA. FORMULADA POR EL SEÑOR ALEGRE GALILEA (GP). (Número de expediente 181/000314.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Siguiendo pregunta: Motivos por los que el Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente permite que en algunos Intercity no funcionen los servicios de vídeo y se haya deteriorado tanto el servicio bar-cafetería. Tiene la palabra don Luis Angel Galilea, del Grupo Popular.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Pérez Touriño, hace un año yo tuve, como dice la canción, una ilusión. Esta consistía en saber qué se escondía tras el anuncio triunfal que ustedes hacían en su revista de Renfe, que tengo aquí, al declarar anunciar aquello de un nuevo servicio integral en nuestros trenes. Parece ser que el rodar o el circular de la pregunta por la Comisión, ya que la pregunta data de septiembre de 1993, ha corrido parejo con la velocidad con la que circulan nuestros trenes. Pero, señor Pérez Touriño, como dice el refrán que no hay mal que por bien no venga, la tardanza de la pregunta me ha permitido conocer sobre el terreno qué es eso que ustedes anunciaban pomposamente como la nueva imagen y el servicio integral. Ahora bien, yo creo que ustedes —y al decir ustedes me refiero al Gobierno— tienen una habilidad especial para vender ilusiones. Yo quiero, señor Pérez Touriño, que me explique aquí esta tarde lo que entiende Renfe por *catering* sugerente, por ejemplo, imagen unificada, servicio integral u otros eufemismos similares que se usan si no para vender un fracaso, que a mi juicio lo es, sí por lo menos para una pérdida notable de la calidad del servicio. Por eso yo, señor Pérez Touriño, preguntaba hace un año cuáles son los motivos por los cuales en los Intercity no funcionan los servicios de vídeo y se ha deteriorado tanto el servicio de bar-cafetería, entre otros.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Alegre Galilea, yo lamento muchísimo que la pregunta se plantee en el día de hoy, pero los órdenes del día que se han confeccionado en esta Mesa lo han sido por todos los grupos parlamentarios y no por el Presidente, que no está en estos momentos, o por el Vicepresidente que está presidiendo ahora.

Señor Pérez Touriño, tiene usted la palabra para contestar a la pregunta.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Contestaré a S. S. dándole información en relación con el funcionamiento de los servicios tanto de vídeo como de bar-cafetería, desde luego no entrando en la valoración de los términos comerciales de la venta de los productos que haga la empresa operadora, Renfe, que hace sus campañas de publicidad en los términos comerciales que le parecen oportunos; me parece muy lícito y razonable que la empresa Renfe haga la campaña y la publicidad comercial que estime oportuna en relación con la venta de sus servicios al cliente.

Entrando en materia, respecto a los servicios de vídeo puedo decir a S. S. que todos —todos son todos— los servicios denominados Intercity, por los que se pregunta, prestados por Renfe ofrecen a bordo un visionado de películas, por tanto llevan todos instalados los equipos de vídeo necesarios. En el momento actual, los servicios tipo Intercity que oferta Renfe están atendidos en unos casos por material ferroviario tipo Talgo y en otros, los menos, por electrotrenes de la serie 448, y ambos tienen instalados sistemas de vídeo y en ambos, por tanto, se puede ofrecer de forma individualizada el visionado de películas. Lo que puedo informarle, y quizá tenga relación con la valoración que haga S. S. del servicio, es que en algunos electrotrenes de la serie 448 se detectó en su momento un aumento ligero del índice de averías en los equipos reproductores de vídeos instalados. Verificado esto, se vio que era debido fundamentalmente a la antigüedad de los vídeos instalados en la serie 448. La instalación en algunos casos era de los años 1985 y 1986 y, por tanto, estaban a punto de agotar su período de vida útil. A lo largo del año 1993 se inició por la dirección de viajeros de largo recorrido de Renfe el proceso sistemático de reparación, modernización y sustitución de esos equipos de vídeo a bordo, y le puedo decir que, entre otras partidas; se está ejecutando la sustitución total de los equipos de vídeo en once unidades de electrotren de la serie 448, precisamente aquellos cuya vida útil estaba más próxima a su fin. La serie 448 son 31 unidades, en once de las cuales se reponen totalmente los vídeos, y la inversión por este concepto ha superado los 45 millones de pesetas. Por tanto, a partir de ese momento debemos suponer que se han corregido los elementos fundamentales en relación con el ligero deterioro del servicio que se había ofertado a lo largo de 1993.

En cuanto a los servicios de cafetería-bar, la atención al cliente, es responsabilidad directa de la empresa Renfe. ¿Cómo ofrece los servicios comerciales de bar-cafetería, etcétera? Como es normal —Renfe es una empresa comercial—, es algo que depende de los criterios de libertad de

su gestión. No parece que debamos proclamar una tutela sobre una empresa comercial prestadora de un servicio, inmiscuyéndonos administrativamente en cómo debe funcionar un servicio del bar o de la cafetería, por lo menos entendiéndolo por tutela una intervención administrativista que, por otra parte, no es posible con nuestro ordenamiento. Los servicios de bar-cafetería prestados en los trenes Intercity son atendidos por personal de servicio de a bordo y Renfe ha calculado el servicio necesario para hacer esa dotación y ese servicio adecuado.

El servicio integral a que hace referencia, que viene funcionando desde ese momento, tiene su base en la experiencia positiva del Madrid-Sevilla. El Madrid-Sevilla es el primer caso reciente en el que se instala lo que se llama el modelo de servicio integral. Es un modelo que ha tenido un gran éxito en el caso de la oferta de alta velocidad Madrid-Sevilla y lo que pretende fundamentalmente es una mayor satisfacción del cliente y una optimización de los recursos humanos y materiales que se emplean en ese servicio, en aras de buscar la mejor relación entre coste y servicio ofertado. Este servicio integral empezó a prestarse por parte de la empresa Wagon Lits en junio de 1993. Anteriormente se hacía por tres proveedores específicos fraccionados. Ahora se hace ese tratamiento integral en el que Renfe ha puesto la esperanza de que funcionara mejor y con una mejor calidad de servicio-coste. Lleva el servicio completo de restauración, atención a bordo y acompañamiento de camas. Todo eso tiene que ser atendido, por eso se llama servicio integral, por la misma empresa.

Esta es la información que puedo dar a S. S. tanto respecto a un caso como a otro. En definitiva, se han tomado medidas correctoras a lo largo del año 1993 en los casos en que se ha detectado, por parte de la empresa Renfe, de la operadora, un deterioro, si bien ligero, en la calidad del servicio ofertado.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Alegre Galilea, para replicar al señor Pérez Touriño, tiene la palabra.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Pérez Touriño, le agradezco enormemente la explicación que me da, pero pienso que su papel aquí esta tarde no tiene que ser cómodo —quizá sea cómodo para desempeñar un cargo como el que tiene— al decir a la Cámara algo en lo que usted cree pero, si me lo permite, le voy a demostrar cómo ese servicio se ha deteriorado de manera grave y alarmante.

No estoy de acuerdo con usted cuando dice que no entra a calificar cuál es la oferta de la venta del servicio integral que hace Renfe a nivel publicitario. Renfe tiene que tener una cohesión importante y estricta entre lo que ofrece y lo que intenta vender, de lo contrario estaríamos ante un fraude. Lo que ha ocurrido con ese servicio integral, que anuncia de manera pomposa la revista *Ferrocarriles*, es que cuando dice que el cambio que el cliente verá son nuevos uniformes, es cierto, pero usted estará de acuerdo conmigo en que los nuevos uniformes en nada ayudan a mejorar el servicio. Venden más y dicen: Un *catering* sugerente de primera calidad. ¿Qué quiere decir un *catering* sugere-

rente de primera calidad? Pues es una manera muy sutil de pretender vender esa comida que presentan en los trenes bastante impresentable, que se expide mediante una máquina o un carrito, de manera totalmente fría, impersonal. Otro de los cambios que dice Renfe que al cliente le dan es una nueva imagen en general. Esa nueva imagen en general dice: nuevos carros. Estará usted conmigo en que los nuevos carros tampoco mejoran *per se* el servicio. Por último, dicen textualmente que el cliente va a identificar al tren, a Renfe, con la compañía Wagons Lits, y resulta que según las últimas noticias de prensa ustedes han denunciado el contrato de Wagons Lits, tienen problemas para acoger a los trabajadores excedentes y le reclaman 3.000 millones de pesetas. Yo no sé si Wagons Lits está deteriorando la imagen de Renfe, cosa difícil, o Renfe está deteriorando la imagen de Wagons Lits. Lo que sí es cierto es que por unos o por otros el servicio no mejora.

Señor Pérez Touriño, permita que le diga que el colmo de estos despropósitos está en lo que se llama servicio integral. Leo textualmente: A bordo del tren se encontrará el responsable del servicio integral, el jefe del servicio a bordo que coordina el equipo. Pues, mire usted, yo creo que deben patentar desde el Gobierno, o acuñar sin ningún tipo de rubor el haber descubierto los equipos de una persona. Ese servicio integral, del que tanto se alardea, le voy a decir en qué consiste. El currante de turno, que es el camarero, cuando se sube al tren abre la cafetería. Si le da tiempo reparte periódicos, porque va él solo; si no, el viajero tiene que trasladarse hasta la cafetería a recoger los periódicos, el día que los hay. La misma persona pone la cinta de vídeo, vende los auriculares y abre los canales de sonido. De vez en cuando, pero muy de vez en cuando, se desplaza por los vagones para ver si hay alguien que quiera tomar algo. Si le da tiempo, que no le da tiempo nunca, avisa la estación a la que nos aproximamos y nos recomienda que no nos dejemos nada en los asientos. Como verá, señor Pérez Touriño, estos hechos distan mucho de esta película —porque no se puede llamar de otra manera— que se quiere vender del servicio integral. Estoy con usted en que una compañía, *a priori*, podría haber prestado un servicio mejor que cuatro compañías inconexas. Pero para que eso se produzca habrá que poner los medios necesarios.

Lo que se esconde tras todo esto es, una vez más, una regularización salvaje de personal que este año, según anuncian los medios de comunicación, se acerca a las 10.000 personas (9.800). Son personas que desempeñan labores estratégicas en su funcionamiento porque son los maquinistas, los de talleres, los de mantenimiento. De ahí que todos esos fallos que usted detecta yo los vivo porque viajo. Un día no funciona el vídeo, raro es el vagón que no le falla un aparato de televisión, otro día tenemos que ir con el sonido todos porque no se puede individualizar. Esta es la realidad, la invención, señor Pérez Touriño, y todo lo demás es literatura. Lo malo es que no solamente se ha perdido la calidad de servicio, sino que con los reajustes que ustedes preparan para mayo lo que vamos a perder en muchas comunidades son los trenes.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Le diré dos cosas concretas, porque yo no sé cuál es la literatura. Usted ha hecho la lectura de la publicidad de una empresa, pero podría traer la publicidad de cualquier otra empresa que probablemente en la venta de sus productos utilice, dependiendo del sector de mercado a que se dirija, terminología muy parecida. Ahora bien, le vuelvo a reiterar que no voy a entrar a analizar la publicidad. Renfe tiene que tener autonomía, igual que cualquier otra empresa. No puede transgredir los códigos de comportamiento como empresa que es, pero sí tiene que tener la autonomía necesaria como empresa mercantil que es para funcionar en el mercado. Cualquier otra pretensión de intromisión me parece que no es adecuada, por lo menos no la comparto.

Datos concretos. Yo le puedo decir que donde se han detectado anomalías —empezando por el tema de los vídeos— se han sustituido los vídeos en los electrotrenes. En lo que va de año, por ejemplo, tenemos que el número de trenes diarios que circula con equipo de vídeo es de 84. Durante los dos primeros meses del año se han registrado exactamente 23 incidencias relacionadas con el funcionamiento de esos servicios. Se han prestado 5.000 servicios en esos dos meses; 23 incidencias sobre 5.000 servicios no parece un índice muy elevado, alarmante o de alerta respecto a la calidad del servicio, al funcionamiento del servicio en el tema en concreto de los vídeos, que era por donde comenzaba usted su pregunta. Esos son datos concretos.

En relación con su valoración más genérica de que tras de esto se esconde un reajuste de personal o una regularización de personal, podríamos entrar en una discusión de más altos vuelos, pero también tengo que decir a S. S. que el discurso sobre el control del déficit público y sobre el control del gasto es difícilmente compatible con el planteamiento que hace S. S. Calificar de reestructuraciones salvajes, calificar a este personal o aquel otro de estratégico, parece un planteamiento más próximo al de una plataforma sindical, cuando al mismo tiempo se está proponiendo necesariamente el control del déficit, por otra parte muy razonable, y diciendo que precisamente la acción fundamental en el déficit está en el de las empresas públicas, y subrayo lo de públicas, y en el déficit de los gastos de la Administración pública, y subrayo lo de pública, es como mínimo bastante incoherente con el planteamiento que hace S. S.

Renfe tiene que buscar un óptimo entre el necesario mantenimiento de una determinada calidad del servicio y los costes de personal que tiene que asumir. Es evidente que la relación calidad-coste es el elemento determinante en toda la actuación de la empresa, también en esta materia. Tenemos que vigilar desde el Ministerio —a eso estamos comprometidos— y le puedo reiterar a S. S. que estamos haciendo un seguimiento estricto de la evolución de los índices de calidad del servicio, y si éstos llegan a entrar en cotas que no nos parezcan razonables plantearemos a

Renfe que tome medidas. Dicho esto, que hay que hacer y que estamos haciendo ese seguimiento estricto desde la Secretaría de Servicios del Transporte, sí que nos parece razonable que Renfe intente buscar ese óptimo entre calidad y coste. A esa línea es a la que responden las medidas y todo el tema del servicio integral que ha planteado y que, insisto, se partió de una valoración positiva del mismo a raíz de la experiencia del servicio prestado en la alta velocidad.

— **CRITERIO QUE SEGUIRA LA ADMINISTRACION EN RELACION AL TRANSPORTE FERROVIARIO EN GALICIA. FORMULADA POR EL SEÑOR MANTILLA RODRIGUEZ (GP). (Número de expediente 181/000319.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Siguiendo pregunta: Criterio que seguirá la Administración en relación al transporte ferroviario en Galicia. Para su formulación tiene la palabra el señor Mantilla Rodríguez, del Grupo Popular.

El señor **MANTILLA RODRIGUEZ**: Señor Director General, a raíz de la intervención de mi compañero de escaño, señor Alegre Galilea, y de la suya me viene a la mente un refrán que dice: Muerto el perro se acabó la rabia. Yo digo que nosotros no tenemos ese problema porque no tenemos Intercity; tenemos pocos trenes de cercanías y cada vez nos retiran más; casi no tenemos ningún tren de largo recorrido y cada vez nos retiran más de los pocos que tenemos; no tenemos ningún tren de alta velocidad. Es un desierto ferroviario lo que tenemos en este momento en Galicia, señor Pérez Touriño. Por tanto, yo quisiera que desde su Dirección General, aunque es de carreteras pero está en este momento representando al Gobierno, nos dijese cuál va a ser la política que va a seguir en el futuro el Gobierno respecto a Galicia y si va a ser tan negativa como hasta ahora.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Le tengo que indicar que el señor Pérez Touriño es Secretario General de Infraestructuras.

Tiene la palabra para contestar el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): La pregunta que formula S. S. es muy amplia: la política del Gobierno en materia de infraestructuras respecto a Galicia. Supongo que se refiere fundamentalmente a los aspectos ferroviarios, aun cuando difícilmente pueda hacerse un análisis que no sea intermodal, máxime en la Comunidad Autónoma de Galicia que está situada periféricamente en términos físicos en el Estado y también en Europa y, por tanto, estamos hablando básicamente de relaciones de largo recorrido. Los servicios de alta velocidad, los servicios Intercity, los servicios de cercanías responden a parámetros determinados. Es evidente que el servicio fundamental de cercanías es una unidad y es en Madrid. Galicia tiene una configuración, que

no es ni mejor ni peor, pero diferente. Por tanto, no tenemos cercanías, pero tampoco las tienen Asturias, Andalucía o Valencia. Prácticamente no hay cercanías. Las cercanías ferroviarias son para grandes masas de población que se mueven todos los días. Por tanto ese tipo de argumentación un poco tópica del no tenemos, depende de lo que no tengamos.

Los servicios Intercity nacen también con una vocación. Galicia tiene unos servicios diurnos en trenes, me refiero fundamentalmente a los servicios de largo recorrido, atendidos por material Talgo, el mejor material que tenemos disponible en nuestro país, al margen exclusivamente de lo que sea la alta velocidad. Hay una relación radical clásica que une Madrid con La Coruña y Vigo; cito los puntos fundamentales de origen y destino. Tenemos los servicios cama a través de los trenes estrella Madrid-La Coruña-Vigo y Madrid-Ferrol. Además de esos servicios radiales tiene los dos transversales fundamentales que unen a Galicia con Barcelona y a Galicia con Irún. Por tanto hablar en término de desierto ferroviario no es compatible en absoluto. Galicia tiene una importante dotación de servicios ferroviarios a través de trenes Talgo y trenes cama y tiene también importantes servicios transversales.

La política del Gobierno en materia de infraestructuras en Galicia es muy importante. El primer Plan de carreteras ha permitido realizar una inversión cercana a los 160.000 millones de pesetas, cerrando lo que se conoce como eje atlántico, es decir, la conexión por autopista, por vía de gran capacidad, entre La Coruña y Vigo, como bien conoce S. S. Estamos a punto de inaugurar próximamente los dos kilómetros de autovía que faltan para conectar con la frontera portuguesa; llevar la autovía hasta la frontera con Portugal. Por tanto, el primer Plan de carreteras ha supuesto el cierre del eje atlántico más la construcción de una serie de variantes y lo que es la vía rápida central, el acceso Orense-Monforte por carretera. Insisto, más de 150.000 millones de inversión.

Por no extenderme excesivamente, en el momento actual están en período de ejecución dos grandes autovías que estructurarán el territorio gallego y conectarán en un plazo próximo a Galicia con el resto de España y Europa. Llevaremos la autopista en el eje atlántico desde El Ferrol hasta la frontera portuguesa. Estamos hablando de realizaciones en curso que verán la luz en los años 1995-96, estamos hablando, por tanto, de realizaciones inmediatas que suponen un esfuerzo inversor superior al medio billón de pesetas por hablar del conjunto de la actuación del PDI.

En materia ferroviaria para Galicia el PDI plantea un panel, un conjunto de inversiones en torno a los 140.000 millones de pesetas, que afectan directamente a la Comunidad Autónoma de Galicia. No estoy incluyendo aquí la variante de Guadarrama que plantea el PDI, aprobado recientemente por el Gobierno, como elemento estructurante de actuación.

El PDI para Galicia en materia ferroviaria tiene, en primer lugar, la variante del Guadarrama. Es una actuación muy importante de alto coste que debe reducir el tiempo de recorrido de los servicios ferroviarios posiblemente en más de dos horas y que tendrá un gran impacto en todo el

norte y el noroeste peninsular, incluyendo Galicia. Es quizá la actuación estructural más relevante en lo que afecta al norte y al noroeste. La variante de Guadarrama se diseñará con parámetros de la velocidad más alta posible; trataremos de diseñarla para velocidades de 300 kilómetros por hora, si técnicamente es posible, esperemos que sí, en parámetros razonables. Incluye 200 kilómetros por hora hasta llegar a Monforte y hay inversiones dentro de la propia red gallega.

Eso es lo que acaba de aprobar el Gobierno y próximamente es altamente probable —no tengo el calendario aquí— que se vaya a discutir el Plan Director en esta Cámara en los días o meses próximos.

En concreto respecto a los servicios, debo decir a S. S. que los trenes a los que hago referencia, radiales y transversales, suponían, en el año 1992, un déficit global de cerca de 4.000 millones de pesetas, 3.963 millones de pesetas. Renfe está obligada a descargar al presupuesto público, por tanto a todos los ciudadanos que lo financiamos, en la medida de lo posible, estos impactos tan negativos en cuanto a resultados, no sólo en Galicia, sino en todo el país. Por tanto, en el año 1993 se han tomado medidas que en lo que son los servicios radiales han afectado yo diría que casi exclusivamente a la fusión de trenes estrella, de los trenes nocturnos. Se han fusionado los servicios Madrid-Coruña y Madrid-Vigo, es decir, sale un tren unido que atiende a La Coruña, Vigo y Pontevedra; Santiago-La Coruña y Vigo-Pontevedra. Esa fusión de trenes que no ha empeorado de forma sustantiva relevante ni significativa, a nuestro entender, la calidad del servicio, ha supuesto una mejora en el déficit de 893 millones de pesetas.

Hemos hecho lo mismo fusionando el tren estrella Madrid-Ferrol con el tren transversal Vigo-La Coruña-Bilbao-Irún (conexión hacia Irún) y esa fusión ha supuesto una mejora en el balance de 327 millones de pesetas. Lo mismo se ha hecho en el tren estrella Barcelona-Gijón-Salamanca, que se ha fusionado con el tren estrella La Coruña-Vigo. Esto ha permitido reducir el balance y mejorarlo en 246 millones de pesetas.

En definitiva, el balance ha mejorado, simplemente con esa medida, en 2.000 millones de pesetas-año en la cuenta de resultados de la empresa. Se sigue dando un servicio nocturno en las relaciones que acabo de mencionar. Esa fusión se hace sólo en temporada baja, porque en la medida que se confecciona de forma independiente la marcha de los trenes, en el momento que se detecta un aumento de demanda es fácilmente desdoblable de nuevo el servicio y, por tanto, en los momentos de demanda álgida se vuelve a ofrecer el servicio desdoblado.

En síntesis, éstas son las modificaciones que parecen más sustantivas, que se han tomado en el año 1993, por parte de la operadora, por parte de Renfe, que nos parecen razonables dada la situación, y una vez producida esta racionalización diríamos, desde nuestra perspectiva, en la utilización de los trenes-cama, de los trenes estrella, pensamos que se van a mantener con la estructura actual, por tanto se va a entrar en una época de equilibrio en la prestación y en el mantenimiento del servicio de los trenes estrella.

Respecto a los trenes diurnos, que son los Talgo, de momento no prevemos que se vaya a realizar ni que se nos vaya a proponer por parte de la operadora ninguna modificación significativa del servicio. Por tanto, creo que en Galicia no solamente hay una actuación altamente positiva en materia de infraestructuras, hay una priorización importante de la actuación y en materia ferroviaria, con las dificultades propias del caso, que es obvio existen, que hay que atender y resolver, con las dificultades propias de la situación de Renfe, creemos que se está manteniendo un nivel de servicio aceptable en las relaciones ferroviarias de Galicia con el resto de España.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Mantilla, tiene usted la palabra.

El señor **MANTILLA RODRIGUEZ**: Vamos a rememorar cronológicamente una serie de manifestaciones y publicaciones que se han venido produciendo a lo largo del tiempo.

El 24 de enero de 1990 un determinado sindicato hablaba de incongruencia porque se retiraban cuatro trenes de cercanías Vigo-Orense; además se retiraban una serie de locomotoras, las 440, creo recordar que eran cambiadas por las 600 repintadas, que nos mandaban para Galicia, máquinas que decían se estropeaban un día sí y otro también. Esto ha dado lugar a que el Diputado que en estos momentos está interviniendo hiciera una pregunta en el Senado en aquel momento que ha tenido la respuesta que después comentaremos.

El 11 de mayo de 1990 el citado sindicato, nada sospechoso para el Gobierno, manifestaba que era aberrante la política de Renfe respecto a Galicia porque retiraban nuevamente cuatro trenes de cercanías entre Vigo y Pontevedra.

El día 6 de julio de 1990 el Ministro contesta a mi pregunta formulada en el Senado manifestando varias cosas que ya más o menos sabíamos. En primer lugar, que hasta el umbral del año 2000 no se preveía el tren doble velocidad entre León y Monforte y que, lógicamente, no se contemplaba para nunca jamás el tren de alta velocidad. Aquí tengo la respuesta por escrito y estoy transcribiendo lo que me contestaba el Gobierno. Por tanto, en cuanto a esos 200 kilómetros por hora, de momento, tenemos que fiarnos de la palabra que usted está dando a los que estamos aquí.

El día 6 de octubre de 1993 el mismo sindicato acusa a Renfe que quiere transformar a Galicia en un desierto ferroviario. Alega, entre otras cosas, que el ferrocarril en Galicia es el único medio de transporte para muchos ciudadanos.

El día 3 de diciembre de 1993 se publica que Renfe va a invertir en Galicia 4.200 millones de pesetas, fundamentalmente en la línea Monforte-Vigo, ¿sabe para ganar cuánto? Escasamente ocho minutos. Es más, el día 10 de febrero de 1994 el sindicato UGT intenta que la Unión Europea impida a Renfe invertir en Galicia los 10.000 millones que usted está diciendo que se pretenden invertir porque, en definitiva, no van a solventar nada. No es que lo impida, sino que dice que deben invertirse en otros temas

que no comunica el Gobierno. Alega que la red ferroviaria de Renfe tiene más de 100 años; que no se va a mejorar de ninguna manera el trayecto; que hay que buscar trayectos alternativos; que hay curvas de más de 300 metros y, que, por tanto, no permiten una velocidad de más de 70 kilómetros por hora. Eso —vuelvo a repetir— lo dice UGT.

También dice que se está discriminando Galicia en cuestión de tarifas. Por ejemplo, Vigo-Madrid cuesta —creo recordar— 6.900 pesetas y si se extrapola este precio a Asturias (Galicia, más o menos es la misma distancia), supondría solamente 4.500 pesetas. Entre otros temas, se está diciendo que la política de Renfe de cara a Galicia sólo tiene un objetivo y es cerrar Galicia al ferrocarril. Se teme que las líneas Vigo-Madrid, La Coruña-Madrid o cualquier otra se puedan suprimir por lo que usted está alegando: que hay una escasa rentabilidad; después hablaremos de la rentabilidad. Está claro que la política de Renfe hacia Galicia es totalmente discriminatoria. Basta poner un ejemplo, si hablamos de la rentabilidad, señor Pérez Touriño. El AVE Madrid-Sevilla según dicen es altamente rentable. Estamos totalmente convencidos que si pregunta a Iberia, le dirá que el trayecto Madrid-Sevilla es totalmente negativo en cuanto a rentabilidad. Hoy el aeropuerto de Sevilla está prácticamente vacío. ¿Por qué? Porque Sevilla-Madrid son dos horas y media de trayecto en el AVE. Posteriormente le diré cuánto tardamos desde Galicia en llegar a Madrid; simplemente le quiero recordar que hace alrededor de 30 años yo tenía que estudiar en Bilbao y tardaba de Vigo a Bilbao casi 24 horas. ¿Sabe cuánto tardo hoy? Prácticamente las 24 horas, porque Renfe antes tenía un recorrido Vigo-Bilbao y lo han suprimido.

¿Qué quiere que le diga de Vigo-Madrid o La Coruña-Madrid? Casi tenemos que hacer tres trasbordos, tenemos que parar en Redondela para coger a los viajeros que vienen de Pontevedra, después nos tenemos que unir en Orense con los de La Coruña. Estoy convencido que hace 100 años las diligencias hacían el trayecto más corto.

Pondré un ejemplo. Mire, Vigo-Madrid son 665 kilómetros; La Coruña-Madrid, 737 y Ferrol-Madrid, 851 kilómetros. ¿Sabe cuánto tardan estos trenes? Yo le condenaría a usted, señor Pérez Touriño, a hacer dos viajes, simplemente Vigo-Ferrol, 200 kilómetros aproximadamente, pudiendo tardar casi todo el día en llegar. Pero, por ejemplo, Vigo-Madrid en el expreso tarda 11 horas 25 minutos; La Coruña a Madrid, 11 horas 45 minutos; y de Ferrol a Madrid ya tiene que llevarse la tortilla, la empanada, etcétera, porque son 13 horas. Esto es lo que están ofreciendo a Galicia para estar unidos con la capital del Reino.

Por tanto, usted comprenderá que aunque me encanta viajar en tren, yo he viajado muchas veces en el expreso porque era un viaje precioso y tenía un restaurante maravilloso, hoy, como ni siquiera tenemos restaurante, no podemos utilizarlo, y al no poder utilizarlo, obviamente no podemos tener rentabilidad. Por eso estoy diciendo que muchas veces criticábamos porque no se abría el tramo Orense-Monforte por el acceso centro a Galicia, por el acceso natural, y decían que no había vehículos. ¿Cómo iba a haber vehículos por aquella carretera inmundada? Hoy



casi tiene tantos vehículos como el acceso de Benavente-Orense, casi tantos, y posiblemente, si lo hubiésemos hecho mejor, tendría más, porque es el acceso natural.

Por tanto, vuelvo a repetir, señor Pérez Touriño, nosotros no podemos confiar en sus promesas y mucho menos, como usted bien sabe, cuando un compañero suyo de partido en la campaña electoral nos habló de que iba a existir el AVE para Galicia, aunque lógicamente después tuvieron que remendarlo porque no es cierto. Sabemos que es inviable de momento que el AVE venga para Galicia.

Le puedo decir más cosas. Mire, de Vigo a Madrid en estos momentos hay una compañía de autobuses, compañía que muchos días pone hasta 16 autobuses de noche, a una hora determinada. ¿Por qué? Porque hay demanda. Porque tarda solamente ocho horas en llegar a Madrid y cuesta poco más de 3.000 pesetas, en tanto que el coche-cama cuesta 12.000 pesetas y el Talgo ocho mil y pico pesetas. Por tanto, vuelvo a repetir, no estamos lógicamente nada conformes, y usted sabe que todas las fuerzas vivas estamos protestando reiteradamente por la postura totalmente negativa que el Gobierno tiene hacia Galicia, posiblemente por nada, posiblemente porque las cuentas de resultados no son aceptables. No son aceptables en principio, pero ponga buen servicio y, estoy totalmente convencido, de que habrá muchos gallegos que utilizarán el tren en lugar de otro medio de transporte.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Mantilla, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **MANTILLA RODRIGUEZ**: Terminó, señor Presidente.

Ya que usted hablaba de infraestructuras, hoy me ha preocupado un tema y, por tanto, le rogaría, señor Secretario general para las infraestructuras, que brevemente lo comentase. Decían que hoy se adjudicaron parte de los tramos de las autovías de Galicia sur, que unen Galicia con Madrid, por debajo incluso del 50 por ciento del precio previsto. Esto podría ser una noticia muy positiva, pero desde mi punto de vista me preocupa tremendamente, porque un presupuesto hecho a lo mejor hace tres o cuatro años que hoy se adjudique al 50 por ciento de lo que estaba previsto es tremendamente preocupante, en principio, respecto a calidades, a plazos o a cualquier otro aspecto.

Por tanto, señor Presidente, perdone la digresión, que no viene a la pregunta, pero estoy totalmente convencido de que el señor Pérez Touriño estará muy honrado en contestar.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra para contestar.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): En primer lugar, y antes de nada, quiero aclararle que para el Gobierno no hay sindicatos sospechosos: ninguno. En todo caso, la argumentación en que usted ha apoyado buena parte de su interven-

ción en las declaraciones de tal o cual sindicato, dicho lo anterior, es lo que dicen los sindicatos siempre en Galicia, en Extremadura, en Andalucía, en Valencia, etcétera. Por tanto, sostener sobre esa base elementos de discriminación para tal o cual comunidad autónoma es carente del más absoluto de los rigores.

Puedo decir que en materia ferroviaria, como en cualquier otra materia, Galicia no está en absoluto discriminada, y si está discriminada es en sentido positivo. Está en la segunda generación de actuaciones, en lo que prevé el PDI y en lo que ya se está haciendo, por tanto, dentro del segundo plan de carreteras, se ha iniciado un plan-puente y en materia ferroviaria, con las inversiones que se han iniciado en lo que es renovación de vía. El mismo sindicato que usted ha citado reiteradamente, curiosamente cuando se invierten 10.000 millones en lo que es un plan-puente o en materia ferroviaria de renovación de vía (porque, llegado a un punto determinado, hay que renovar la vía para garantizar la utilidad de la misma en determinadas condiciones, porque está finalizando un período útil de la misma) la inversión en ese plan especial de renovación de la vía, en que Galicia es altamente beneficiaria con el 25 por ciento de las inversiones de toda España, tampoco es bien recibida tal inversión y usted se apoya en esa argumentación.

Esa línea de discriminación y la argumentación sindical creo que obedecen a otros parámetros, a los parámetros de la problemática sindical, reajustes de personal, plantilla, dinámica... Es entendible perfectamente el problema que los sindicatos, en este caso ferroviarios, tienen con la empresa; pero de ahí deducir discriminación es muy difícil.

El tema del ferrocarril creo que hay que plantearlo con toda la profundidad que tiene. Pretendemos y trataremos de articular en comisión un debate al hilo del PDI, también si es posible en pleno, pero desde luego en Comisión sí es posible un debate en profundidad sobre qué hacemos, sobre qué tenemos que hacer con el ferrocarril en nuestro país.

El Plan Director de Infraestructuras que acaba de aprobar el Gobierno —por tanto, no es una promesa, es un plan aprobado— señala fundamentalmente, insisto en ello, como línea de actuación ferroviaria —es un plan al año 2.007— objetivos estratégicos. No programa y no dice que una cosa empiece el año que viene, el año 2.000 o el 2.005. Por tanto, quiero eliminar cualquier tinte de promesas o de elucubración en ese sentido por parte de mi intervención. A lo único que me estoy remitiendo es a que el Plan Director de Infraestructuras se marca como objetivo en relación con el ferrocarril y respecto a Galicia, que se haga la variante de Guadarrama.

La variante de Guadarrama se diseña con parámetros de alta velocidad. Es una variante muy difícil —hay que pasar con un túnel Guadarrama— y se va a utilizar el ancho Renfe para que sea posible, sin tener que poner intercambiadores, dar servicio a toda la red del Norte y Noroeste, pero se está trabajando con parámetros de alta velocidad en esa variante para el tramo Madrid-Valladolid. De Valladolid a Monforte el PDI plantea la adecuación de línea



para 200 kilómetros por hora y lo que es de Monforte a la red ya propiamente interna de la comunidad autónoma gallega plantea una inversión superior a los 100.000 millones de pesetas, con rectificaciones de trazado, nuevas variantes, etcétera. Eso es lo que acaba de plantear el Gobierno en su Plan Director de Infraestructuras; ahora nos queda la tarea de discutir y programar los planes sectoriales correspondientes.

Estamos haciendo el segundo plan de carreteras en mi Secretaría General; se está haciendo el segundo PTF, que todavía no tiene nombre; en definitiva, el segundo plan de actuaciones en materia ferroviaria al año 2000. Ese será el momento de discutir y debatir la programación de las actuaciones en materia ferroviaria en toda España y en particular en lo que afecta a Galicia.

No podemos ocultar que nuestro país tiene la capacidad financiera que tiene, como decía el Ministro al hilo de la presentación del PDI recientemente, y que tenemos actuaciones en todos los modos de transporte.

Ha citado usted el aeropuerto de Sevilla, me parece recordar. Galicia cuenta con una de las redes de aeropuertos mejores de cualquier comunidad autónoma de España. Tiene tres aeropuertos bien dotados y en los que estamos haciendo inversiones muy importantes de modificación de la red aeroportuaria. Tiene un sistema de puertos bastante bien dotados y en el cual también se prevén inversiones importantes que se están ejecutando, y va a contar con una magnífica red viaria; una magnífica red de carreteras.

Para poder financiar todo eso hay que discutir el papel del ferrocarril y los tráficos que puede soportar y debe atender el ferrocarril. Ese debate es fundamental realizarlo con coherencia en todas las partes del territorio y es difícil, por tanto, entrar en la cadena de razonamientos —insisto— del tipo de comunidad discriminada o desierto ferroviario. No es ése el planteamiento del Gobierno ni es el planteamiento del PDI. Lo cierto es que tenemos que debatir muy a fondo qué ferrocarril puede tener este país y qué servicios se pueden mantener.

En el ínterin le puedo decir que existe un plan-puente de inversión en materia ferroviaria que está en ejecución, que supone más de 10.000 millones de pesetas de inversión en este año y en el que viene, para mejora del ferrocarril en Galicia. Este mismo año, con fecha 19 de marzo, por tanto para dentro de unos días, se va a producir la reducción del precio en el servicio de coche-cama Madrid-Galicia; reducciones de precio que en término medio son del 17 por ciento, tanto las individuales como las dobles en las relaciones Madrid-El Ferrol, Madrid-La Coruña, Madrid-Vigo y Madrid-Pontevedra. En definitiva en todas las relaciones de los trenes nocturnos habrá una importante reducción de precios, entre el 16 y el 18 por ciento según sean individuales o dobles, en una política de Renfe destinada a mejorar y a captar más tráficos. Hay un esfuerzo por parte de la empresa de intentar captar más tráfico y mejorar ingresos, medidas en definitiva para recuperar la ocupación de los trenes expresos a Galicia. En cuanto los trenes Talgo, el servicio se presta con las mismas condiciones de calidad, de material y de servicio que con otras relaciones del resto de España.

Por último —y terminó, señor Presidente— voy a contestar muy brevemente en relación a la pregunta colateral que me hacía respecto al tema de las autovías.

En este tema creo que conviene ser extremadamente rigurosos. En toda la obra pública el año pasado y como resultante de la cartera muy a la baja por la situación deteriorada de todas las empresas públicas, se han producido bajas en toda la licitación de obra pública en el Ministerio de Obras Públicas, en las comunidades autónomas y en los ayuntamientos. En el conjunto de las administraciones públicas se ha adjudicado obra a lo largo del año 1993 en condiciones de bajas muy importantes, bajas muy exacerbadas, por parte de las empresas constructoras. Según palabras de las propias empresas constructoras, éstas han preferido ganar cartera antes de encontrarse en condiciones de paralización y reajustes importantes.

Las autovías de Galicia, que no se han adjudicado ahora sino que la adjudicación de sus tramos entre Vigo-Orense y La Coruña-Lugo se ha producido en el segundo semestre del año pasado —ya están adjudicadas y ahora se están ejecutando—, en ese contexto se han adjudicado con bajas importantes, bajas en torno al 45, 48 ó 50 por ciento dependiendo de los tramos. También ha ocurrido eso en la autovía de Bailén-Jaén-Granada; también ha ocurrido esto en los otros tramos de autovía y en el resto de las obras públicas, insisto.

En esas condiciones, ¿cuál es el tema? El ministerio pone encima de la mesa y toma las medidas necesarias (planes de aseguramiento de calidades especiales, de esfuerzo y dirección de obra, etcétera) para que garanticemos que la calidad, el precio y el plazo serán los estrictamente exigidos por la Administración en los contratos respectivos y, por tanto, serán las cuentas de resultados de las empresas constructoras que libremente han concursado las que tendrán que soportar el esfuerzo que también libremente han aceptado de hacer esas obras en esos precios.

El ministerio va a exigir y va a estar en condiciones de garantizar —insisto— calidad, precio y plazo de las autovías de Galicia en los tramos ya adjudicados y en el resto de la obra pública en todo el Estado. ¡Claro que es un problema serio! En este año 1994 se está invirtiendo ligeramente la tendencia; las primeras adjudicaciones ya se están haciendo con bajas del 33/35 por ciento, por tanto, 10 puntos inferiores a las del año pasado, porque la cartera en general de la obra pública está mejorando y las empresas reaccionan, por tanto, con ofertas. En todo caso, es el mercado; es una regla de juego del mercado; nosotros hemos hecho todo esto en régimen de concurso, por tanto no hemos adjudicado a las empresas más baratas. Es más, nunca hemos adjudicado o prácticamente casi nunca hemos adjudicado a la más barata, ése no ha sido el criterio, lo que pasa es que todas las ofertas, todas ellas, estaban en un contexto de baja superior al 40 por ciento en todos los casos.

Esa es la situación y creo que lo más importante es que establezcamos los mecanismos que hagan que las empresas —y ellas lo saben— tengan que hacer el esfuerzo, dado que así lo han querido, de, para coger cartera, hacer las obras en esas condiciones de precio. Evidentemente las

obras de las autovías de Galicia son todavía mucho más kilómetros y seguro que el resto se adjudicarán —espero— con otros precios.

**- MOTIVOS POR LOS QUE EN EL CONTRATO DE ADJUDICACION DE LOS SERVICIOS DE CAFETERIA Y RESTAURANTE DE LA ESTACION DE LOGROÑO SE HAN CONCLUCADO LAS NORMAS QUE RIGEN LOS CONCURSOS PUBLICOS, FORMULADA POR EL SEÑOR ALEGRE GALILEA, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000351.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, sobre motivos por los que en el contrato de adjudicación de los servicios de cafetería y restaurante en la estación de Logroño se han conculcado las normas que rigen los concursos públicos.

Para su formulación tiene la palabra don Luis Angel Alegre Galilea, del Grupo Popular.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Presidente, únicamente quiero manifestarle que en la anterior pregunta no he pretendido manifestar ningún tipo de queja, sino simplemente constatar un hecho. No obstante, señor Presidente en funciones, quiero dejar constancia del acierto de lo que en su día supuso desdoblarse esta Comisión, por lo que conlleva de dar más agilidad a los asuntos que se vayan planteando.

Señor Director General de Infraestructuras, con esta segunda pregunta pretendo poner de manifiesto, según mi criterio y a mi juicio, las irregularidades cometidas en su día en la adjudicación del bar, cafetería, restaurante, área comercial, hostel y pensión de la estación de Logroño. Qué duda cabe que como noticia tiene poco interés por el tiempo que hace que ocurrieron los hechos, dos años; yo digo que si la pregunta hubiera sido funcionaria, ya hubiera consolidado el nivel. Pero lo que sí es cierto es que en todo este proceso —vamos a intentar demostrarlo— se pone de manifiesto un irregular proceder, y ahora que se está realizando un nuevo concurso queremos que las actuaciones se ajusten a la más estricta legalidad.

Por eso y directamente, señor Director General, le pregunto: ¿Cuáles son los motivos por los que en el contrato de adjudicación de los servicios de cafetería y restaurante se conculcaron las normas que rigen los concursos públicos?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Evidentemente, los términos en que se manifiesta S. S. me preocupan profundamente, porque oír hablar de conculcar una normativa que establece cómo hay que hacer los contratos de servicios

públicos obviamente es objeto de preocupación permanente por parte del Ministerio. Vaya por delante, por tanto, la preocupación del Ministerio por su pregunta.

La información de la que puedo disponer en este momento, suministrada por la empresa operadora, me lleva a poder decirle que por parte de Renfe se entiende que se ha cumplido estrictamente la normativa que rige los concursos. En concreto, la cafetería-restaurante de la estación de Logroño se ha sometido a concurso en mayo y en julio de 1991, en ambas ocasiones observándose los requisitos exigibles. Los concursos fueron anunciados en la prensa local, garantizándose la libertad de concurrencia, y han quedado desiertos porque no se presentó ninguna oferta en esas fechas. En diciembre de 1993 se ha sometido de nuevo a concurso y el resultado ha vuelto a ser el mismo, según informa la empresa operadora, porque ninguna de las empresas ofertantes cubría el canon mínimo que establecía Renfe para la utilización de los servicios de cafetería y restauración. En la actualidad está en marcha otro concurso.

Por tanto, la información de la que dispongo, y dispone el Ministerio en este momento, me lleva a comunicar a S. S. que, según Renfe, no ha habido ninguna conculcación en cuanto a la normativa vigente, y no hay ningún motivo de preocupación especial en el caso de Logroño, insisto, a nivel de la información que la empresa operadora nos suministra.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Alegre, tiene la palabra.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Pérez Touriño, yo me imaginaba que su contestación iba a andar por ahí, pero le sugiero que, como responsables, abran ustedes una investigación, porque los hechos son muy distintos, como voy a intentar demostrar, ya que tengo un «dossier» completísimo de todo lo que ha ocurrido en esa adjudicación.

En primer lugar, de las dos fechas que usted ha dado en su respuesta, mayo y julio de 1991, no es cierto más que se realizara en el año 1991 un concurso, que yo tengo aquí anunciado. Usted no me podrá enseñar ningún anuncio de concurso ocurrido en otro momento de 1991, esa fecha no existe. Sí es cierto que hubo uno en el año 1990, donde se adjudicó el estanco y se quedó vacante el bar-cafetería, pero en el año 1991, insisto, no existe más que este concurso. Y en las normas que ordenan este concurso, en la letra h), se dice que para que haya la solicitud de tanteo de un colaborador es indispensable que éste haya presentado su oferta en plazo y forma señalados, y dice dónde lo debe de presentar: en la Gerencia Territorial de Navarra-La Rioja, estación Renfe, sin número, Pamplona, dentro del plazo que terminará el 15 de septiembre de 1990. Por error en la transcripción se pone una fecha equivocada para la solicitud de tanteo, con lo cual el concurso se autoimpugna por sí mismo, ya que hay una invalidación inmediata de la fecha en las bases de la solicitud de tanteo.

De tal manera que en su respuesta hay dos fallos: primero, que en el 1991 no hay más que un concurso, y, segundo, que ese concurso está con las fechas equivocadas.

das, con lo cual nadie puede tener opción a presentar unos papeles un año antes de salir.

¿Qué ocurre a partir de eso, y ahí es donde está la laguna que tiene Renfe y que yo voy a tratar de esclarecer? Que se adjudica a dedo a dos personas —las voy a obviar por tratarse de personas— a las que Renfe ni siquiera se entretuvo pidiendo unos antecedentes —y por eso no quiero dar el nombre—, a las cuales, insisto, se les adjudica a dedo, porque aquí hay un contrato firmado —que lo tengo— por el señor Acero, Director General de Renfe.

Todo esto ocurre en el primer semestre de 1992. Y estas dos personas, que Renfe ignora o quiere ignorar que han existido, han tenido las llaves de los locales de la estación con libre acceso, han dirigido personalmente las obras con la ayuda de la oficina de arquitectura de Renfe de León —Director, señor don Jaime Cuervo—, y todo por el privilegio que tuvieron en su momento de ser los concesionarios. Hay ofertas escritas, que obran en mi poder; hay visitas, de las que dan fe las personas que se entrevistaron con ellos; hay una cuenta bancaria abierta en La Caixa de Logroño, con un número concreto, y, lo que es más grave, hay un contrato sellado por las dos personas citadas y por quien hoy es Director General de Renfe, señor Acero; y eso está aquí. Además, hay correspondencia firmada, etcétera.

En esta adjudicación tan irregular no se les hace depositar fianza, que en el contrato aparece que debe ser de dos millones y, sin embargo, Renfe ha tenido que pagar —y en mi poder obran las facturas— cantidades que, en todo caso, debieran haber pagado esos adjudicatarios tan ilegítimamente designados; y está todo aquí. Renfe ha tenido que pagar el costo de todas las obras, menos lo que debe, que todavía hay gente que está litigando por esas cantidades; hay facturas en las que se ha cambiado el concepto y se han englobado en las obras generales que se hicieron en su día, que de eso podemos hablar en otro momento.

En fin, yo le sugiero, señor Pérez Touriño, que abran una comisión, porque ha habido gente de Renfe que o les han intentado confundir o se está queriendo confundir voluntariamente. A la persona que dice que ha habido dos concursos en fechas de mayo y junio, que usted ha nombrado, hay que decirle que esa información no es correcta; no hay ningún anuncio que se pueda decir de un segundo concurso en 1991. Hay lo que yo le he dicho. Pero, desde luego, hay un asunto de extrema gravedad, y es que en Logroño aparecen dos señores que no se sabe de dónde son, aunque quiénes son sí se sabe —parece mentira que Renfe no lo quisiera saber—, que están allí y que un buen día alegan tener licencia municipal —y me consta el expediente de la licencia municipal de apertura— y que después, Renfe, que se ve compuesta y sin novio, es además la pagana de una cadena de facturas que nadie sabe.

Estos son los hechos muy escueta y someramente expuestos, pero en los cuales se puede profundizar, señor Pérez Touriño, con todo tipo de detalles y de documentación.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Pérez Touriño, tiene la palabra para contestar al señor Alegre Galilea.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Tengo que decirle dos cosas, la primera de las cuales es darle la información de que, por lo que sé y lo que sabe el Ministerio, en este momento está en marcha un nuevo concurso público, la apertura de plicas se va a realizar a finales de este mes, y en esas bases ya no se establece un canon mínimo, como se establecía en las del anterior, a efectos, según la empresa operadora, de lograr que el servicio se pueda prestar, porque lo que sí es cierto es que en el momento actual no se está prestando ese servicio de cafetería-restaurante en la estación de Logroño. Por tanto, ya se ha puesto en marcha un concurso público, que debe tener garantizados, evidentemente, todos los mecanismos de un concurso público, y en breve se podrá realizar, presumiblemente, una adjudicación en forma y regla para que se pueda prestar el servicio.

Dicho esto respecto a toda la fase anterior, que es la que usted describe —y le agradezco en nombre del Ministerio y en el mío propio la información que suministra a través de la Comisión de Obras Públicas—, le puedo garantizar que recibirá usted la contestación adecuada por escrito, fruto de la investigación pertinente realizada desde el Ministerio con la empresa operadora para aclarar —le daremos cuenta de ello— cuál es, por lo menos, la versión oficial y por escrito que el Ministerio puede ofrecer en relación con este tema, cotejando y analizando la información que usted ha aportado a la Comisión, que evidentemente describe una situación cuando menos llamativa respecto a lo que haya podido ocurrir en la cafetería-restaurante de la estación de Logroño y que no consta que sea así en la información de la que yo dispongo.

— **CIERRE DE LA LINEA FERREA VALLADOLID-ARIZA, FORMULADA POR EL SEÑOR POSADA MORENO (GRUPO POPULAR).**  
(Número de expediente 180/000429.)

El señor **VICEPRESIDENTE**: Ultima pregunta del orden del día, sobre el cierre de la línea férrea Valladolid-Ariza. Para su formulación, tiene la palabra don Jesús Posada.

El señor **POSADA MORENO**: En enero de 1985 se cerró la línea Valladolid-Ariza al tráfico de viajeros y quedó abierta a mercancías, siempre que fuera por cargas completas y a la demanda. Al amparo de esa situación, en la provincia de Soria una serie de empresarios individuales hicieron inversiones importantes en depósitos de cereales para, a través de esa línea, unir con el resto de la línea férrea; inversiones que a niveles de Soria son importantes y que en San Esteban de Gormaz fueron de 70 millones, en Berlanga de 80, en La Rasa de 300, etcétera, hasta llegar a un total de 870 millones de pesetas.

A finales del año pasado, según unos rumores que aparecen en la prensa basados en unas decisiones del Comité de Dirección de Renfe, y luego parece que ya por una deci-

sión de Renfe e incluso del Ministerio, se propone suprimir ese tráfico.

Aquí hay dos aspectos, el primero de ellos es el formal, y para mí es una actuación claramente incorrecta o por lo menos poco transparente, porque esas inversiones de las que yo hablo se han hecho sustentadas y amparadas en muchos casos por el propio Ministerio y por la propia Renfe, que de alguna forma las impulsan para hacer este tipo de tráfico.

El otro aspecto es el fondo del tema, y es que se cierra porque se produce un déficit. Yo no quiero que el señor Pérez Touriño me acuse de incoherencia por estar en contra del déficit, por un lado, e impulsar, por otro, que se produzcan esos déficit. Ahora bien, yo quiero decir que, en primer lugar, no tiene por qué haber una exactitud inmediata entre un déficit que se produce y un cierre de un servicio; también hay consideraciones de carácter estratégico que tienen que tener su peso. En segundo lugar, siendo un tráfico de mercancías, yo creo que es preciso poner sobre la mesa los costes del déficit en que ha incurrido Renfe, primero, examinarlos y ver en qué parte son totalmente imputables a este tráfico o no; segundo, ver qué tarifas pueden ofrecerse, y, tercero, qué posibles ayudas públicas de otras entidades de la provincia pueden aportarse, y no proceder de esta forma. ¿Por qué? Pues porque hay un aspecto psicológico pero muy importante, y es la reacción que se produce en muchas provincias, pero muy especialmente en Soria, ante estas situaciones. Hay unos escritos de la Cámara Oficial de Comercio e Industria que recogen toda esta reacción popular psicológica, que no siempre, lo admito, está basada en un conocimiento exacto de la realidad, sino en decir: nos están dejando sin trenes; se nos deja sin un negocio que estaban haciendo una serie de industriales. Es decir, hay un aspecto no sólo económico, sino, insisto, psicológico.

Mi pregunta es: ¿no puede estudiarse esa medida más a fondo para ver si ese tráfico —que, insisto, se ha hecho un poco al amparo de las propias recomendaciones de Renfe y del Ministerio— se puede mantener?

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Pérez Touriño, tiene la palabra para contestar al señor Posada.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Señoría, este tema se puede ver de muy diversas maneras. En este caso concreto es verlo un poco al revés. El cierre de la línea férrea Valladolid-Ariza fue decidido por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984, después de un proceso de estudio de la rentabilidad económico-social, de consulta a todos los organismos implicados, etcétera; como digo, hay una decisión del Consejo de Ministros. Ese famoso tipo de decisiones marcó un determinado hito en la vida ferroviaria en el año 1984. El acuerdo contemplaba excepcionalmente (ésta no era la pauta; la pauta era el cierre) la posibilidad de establecer convenios, por razones de interés local o de interés regional, entre Renfe y los órganos de gobierno de las comunidades autónomas y otras

entidades provinciales o locales, para la prestación de servicios que, en ese caso, tendrían que ser subvencionados, porque se cierra la línea al ser altamente deficitaria (el acuerdo del Consejo de Ministros se refería a líneas altamente deficitarias). Se hace la salvedad de que, si por razones de interés local o regional, tal o cual ayuntamiento, comunidad o entidad está dispuesta a mantener una línea, puede llegar, si se autoriza, la posibilidad de convenir.

En relación con los tráficos de mercancías, también en algunos supuestos se plantea —y éste es el caso— la posibilidad de mantener abierto ese tráfico de mercancías en determinadas condiciones, en régimen comercial, sin compensación económica del Estado, es decir, sin que eso suponga aportación.

Por otra parte, desde entonces aquí es evidente que han ido evolucionando las cuestiones, y hay la directiva correspondiente del Consejo de las Comunidades Europeas sobre desarrollo de los ferrocarriles en el ámbito de la Comunidad, que hace mención expresa a lo que tiene que ser el saneamiento financiero obligado de las distintas empresas ferroviarias, que, en definitiva, tienen que ser administradas de acuerdo a los principios de cualquier sociedad mercantil. Ese es el caso típico del planteamiento de la directiva respecto a un tráfico como es el de mercancías. Dicho de manera más directa, el tráfico de mercancías tiene que funcionar con criterios comerciales, y sólo puede funcionar desde criterios comerciales propios de empresa mercantil de acuerdo con las directivas comunitarias.

Eso ha hecho que Renfe, no de manera unilateral ni inmediata (estamos hablando de un acuerdo del año 1984), a finales de 1993, es decir, muchos años después, haya replanteado su servicio de mercancías en aras a buscar el cumplimiento de la directiva comunitaria y de ir saneando su situación financiera. Fundamentalmente significa que va a mantener los servicios de mercancías en torno a lo que son trenes puros, trenes completos origen-destino y trenes expresos de mercancías, aquellos de los que pueda garantizarse una regularidad en la atención de la mercancía como si se tratara de un tren de viajeros, con su horario y su pauta; es decir, garantizar al cliente de la mercancía los horarios de recogida y llegada, etcétera. En esta línea es evidente que este tráfico ha llegado a un decaimiento.

Voy a dar a S. S. unos datos. En el año 1993, el número de trenes que ha funcionado, según las cifras de la operadora, es de 64 únicamente. En definitiva, eso son 17.000 toneladas. Es un movimiento de mercancías ínfimo, es un tráfico muy bajo y, además, en decadencia, pero no se redujo el servicio. En el año 1991 habían circulado 216 trenes; en 1992, 96, y en 1993, 64. Es un tráfico que ha ido decayendo, repito, de forma notoria. En cualquier caso, siempre es muy débil, es debilísimo. Este es el típico tráfico que puede ser atendido en la práctica, por tres camiones al día. Es decir, este tonelaje, si se hace el cómputo de toneladas transportadas por camión, lo atiende perfectamente una media de tres camiones al día. Por tanto, es un tráfico que, desde un punto de vista, en principio, de lógica, de economía del transporte, no se soporta que sea

realizado por tren, salvo estrictas razones de interés local y regional.

Quiero finalizar diciéndole a S. S. que Renfe está abierta al diálogo. Es decir, que si la comunidad autónoma u otras entidades locales o provinciales, por razones de su competencia, entienden territorialmente que es un tráfico que debe de mantenerse, Renfe está dispuesta a abrir la negociación oportuna y a estudiar la viabilidad de mantener ese tren. Pero para no crear falsas expectativas insisto en manifestarle que es una línea de muy débil tráfico, y por eso se acordó su cierre en el año 1984.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: La explicación que ha dado me parece correcta y representa la realidad de la línea, pero vuelvo a insistir en dos aspectos. Uno, que estos empresarios se han encontrado sorprendidos porque en una fecha tan tardía como el 29 de octubre de 1993, cuando esto se había decidido en septiembre, la Dirección General de Transporte Terrestre escriba una carta al Director de Mantenimiento de Infraestructura de Renfe, Estación de Chamartín, en la que dice que autoriza a la empresa Blegi, Sociedad Anónima, para la construcción de un aparcadero en el kilómetro 208,732 de la línea de ferrocarril Valladolid-Ariza, según el proyecto constructivo correspondiente. Es decir, es lógico que estas personas se sientan sorprendidas en esta situación.

Yo vuelvo a insistir, y recojo las palabras del Secretario General de Infraestructuras, en que Renfe, en este caso y poniendo las cartas sobre la mesa, debe abrir esta negociación con las entidades, e incluso con esos mismos propietarios que tienen este tipo de tráfico, porque es posible que a unos precios determinados pueda ser interesante; es decir, debe abrir el abanico de posibilidades.

Termino señalándole algo que es de más amplitud y que creo que es muy importante. No pretendo que se me conteste ahora, pero sí que se tome esa idea hacia el futuro, y es el tema de Soria, como provincia, y el ferrocarril.

Continuamente (quizá en algunos casos también de forma interesada, yo no lo niego) están llegando rumores y denuncias a los medios de comunicación de que hay un plan en marcha, por llamarlo de alguna forma, por el que muy pronto se va a cerrar Soria-Castejón; es decir, que ya no habrá trenes con Pamplona y que la misma relación Madrid-Soria está en peligro. Insisto en que hay una conti-

nua afluencia de noticias negativas para Soria y para el ferrocarril sin que haya ningún desmentido vigoroso. No quiero decir que no haya algún desmentido en el sentido de decir que esto es algo que se está pensando pero no se puede decir, sino que no hay un planteamiento a la provincia para saber cuál es el futuro del ferrocarril.

Decía el señor Pérez Touriño que tenemos que tener ese debate, que yo creo que es imprescindible, sobre el futuro del ferrocarril en España, pero quizá mientras se tenga o no ese debate creo que es malo para todos, para la propia provincia, para el propio tráfico de ferrocarril potencial —que se va retrayendo si cree que no hay futuro para ese tráfico—, el que de una forma continua se esté poniendo un poco en duda el futuro del ferrocarril en la provincia de Soria.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Quiero agradecer a S. S. su intervención y tomo nota de su preocupación respecto al último de los temas.

Respecto al anterior, que era el objeto más concreto de la pregunta, quiero reiterarle la apertura de Renfe para hablar de ese tema. Lógicamente, la empresa se ha movido en una determinada dirección. Tal vez las posibles entidades de tipo provincial, local o regional, si advierten interés en el mantenimiento de la línea, podría ser altamente conveniente que tomaran ellas iniciativa respecto a la empresa operadora, porque es cierto que la empresa operadora, que tiene que vigilar por su cuenta de resultados, ha tomado la medida de provocar el cierre de la línea, en función con lo acordado en su día por el Consejo de Ministros.

Pero insisto en que tal vez si ese tráfico estima necesario mantener la línea, sería el momento oportuno de intentar establecer ese tipo de contactos.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Touriño, por sus respuestas a todas las cuestiones que le han planteado, y muchas gracias a los señores Diputados por su asistencia y por su paciencia.

Se levanta la sesión.

**Eran las siete de la tarde.**

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961