



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 259

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 20

celebrada el martes, 12 de junio de 2001

	Página
ORDEN DEL DÍA:	
Preguntas:	
— Del señor Soriano Benítez de Lugo (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre inconvenientes existentes para que el horario operativo del aeropuerto de Tenerife-Norte sea de seis a veinticuatro horas. (Número de expediente 181/000102.)	7795
— Del mismo señor diputado, sobre valoración del grado de cumplimiento del convenio firmado con el Gobierno de Canarias en materia de carreteras. (Número de expediente 181/000105.).	7796
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la futura gestión de los aeropuertos nacionales, especialmente de los aeropuertos insulares. (Número de expediente 181/000106.)	7797
— Del señor Edo Gil (Grupo Parlamentario Socialista), sobre el motivo por el que desde el Ministerio de Fomento no se apoya el proyecto de la Diputación de Castellón de construir un aeropuerto en esta provincia. (Número de expediente 181/000586.)	7798

	Página
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones del Ministerio de Fomento de sustituir la vía existente entre la estación del Desierto de Las Palmas y el Puerto de Castellón-Polígono el Serrallo. (Número de expediente 181/000590.)	7799
— De la señora Miralles i Guasch (Grupo Parlamentario Socialista), sobre el calendario previsto para la conexión entre el AVE y el corredor del Mediterráneo, por el Campo de Tarragona. (Número de expediente 181/000601.)	7800
— Del señor González Serna (Grupo Parlamentario Socialista), sobre la situación de las inversiones correspondientes al protocolo de colaboración para la ejecución de distintas actuaciones en infraestructuras en el entorno de las ciudades de Elche y Alicante. (Número de expediente 181/000620.) . . .	7800
— Del señor Otxoa de Eribe Elorza (Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), sobre la opinión del Gobierno acerca de las características de la llamada autovía del Norte, antes N-1. (Número de expediente 181/000670.)	7802
— De la señora Cruz Valentín (Grupo Parlamentario Socialista), sobre previsiones acerca de la ejecución durante el año 2001 de la variante de Sonseca (Toledo) en la carretera 401. (Número de expediente 181/000673.)	7804
— Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre previsiones acerca de sustituir, antes del verano de 2001, el Talgo que hace la línea Almería-Madrid por otro de última generación. (Número de expediente 181/000687.)	7805
Comparecencia urgente del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez) para informar sobre el proceso de adjudicación de material móvil de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona por parte de Renfe. A petición propia. (Número de expediente 212/000533.).	7807
Proposiciones no de ley:	
— Sobre el inicio de las obras del AVE Córdoba-Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000381.)	7822
— Sobre liberalización del peaje de la autopista A-7 en el tramo comprendido entre Castellón Norte y Alquerías del Niño Perdido. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000391.)	7825
— Relativa a la integración de infraestructuras ferroviarias en los entornos urbanos de las ciudades del sur metropolitano de Madrid, Leganés, Móstoles-Fuenlabrada y en el anillo sur de la capital. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000789.)	7827
— Sobre salvamento marítimo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000504.)	7829
— Relativa al establecimiento de planes de emergencia y urbanísticos para las estaciones de contenedores gestionadas por Renfe. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000620.)	7831
— Relativa al acondicionamiento de la travesía de la carretera N-II entre el punto kilométrico 773 y el 776,8, tramo de La Jonquera, y la ejecución de las obras de acceso a la C-602, entre Capmany y Roses. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000627.)	7834
— Relativa a mejoras en la carretera N-634 a su paso por los términos municipales de Ribadeo y Barreiros, en la provincia de Lugo. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000630.)	7837
— Relativa a la línea férrea Guadix-Baza-Almendricos. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000643.)	7838
— Relativa a declarar de interés general el aeropuerto de La Seu d'Urgell. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000415.)	7840

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

PREGUNTAS:

— **DEL SEÑOR SORIANO BENÍTEZ DE LUGO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE INCONVENIENTES EXISTENTES PARA QUE EL HORARIO OPERATIVO DEL AEROPUERTO TENERIFE-NORTE SEA DE SEIS A VEINTICUATRO HORAS. (Número de expediente 181/000102.)**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días, señorías.

Vamos a dar inicio a la sesión número 20 de la Comisión de Infraestructuras, que va a comenzar con contestación a preguntas. Damos la bienvenida a la Comisión al señor secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, que va a responder las preguntas incluidas en el orden del día.

Comenzamos con la pregunta número 1, sobre inconvenientes existentes para que el horario operativo del aeropuerto Tenerife-Norte sea de seis a veinticuatro horas, efectuada por don Alfonso Soriano Benítez de Lugo, del Grupo Popular.

Recuerdo a SS.SS. que las preguntas se desarrollarán exactamente igual que en el Pleno, con el mismo tiempo y en la misma forma, según acuerdo unánime de Mesa y portavoces.

Tiene la palabra el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO:** Mi pregunta va encaminada a conocer las razones por las que se mantiene el actual horario operativo del aeropuerto de Tenerife-Norte de siete y cuarto de la mañana a veintidós horas. El 8 de abril de 1997 el Gobierno me contestaba: Actualmente se está iniciando y en marcha el proceso habitual para el análisis de ampliación del horario. Este proceso establecido para tal fin supone la necesidad de realizar numerosas consultas, tanto internas como externas, a los distintos estamentos implicados en la modificación. Una vez finalizado el mencionado proceso de consultas y estudios —se me decía entonces— se podrá determinar la posibilidad de llevar a cabo la modificación de horario.

Es un clamor en Tenerife la urgente necesidad de ampliar este horario, puesto que los inconvenientes que se están produciendo como consecuencia de los retrasos con que frecuentemente sale el avión de Madrid implican que el avión tenga que ir por las noches al aeropuerto del sur, con todas las complicaciones derivadas de que al día siguiente por la mañana los pasajeros tengan que ir al sur o el avión venir del sur al norte. Son tales los inconvenientes que se están produciendo en el Archipiélago con motivo de este inexplicable horario restringido en el aeropuerto Tenerife-Norte, que todas las instituciones, tanto cabildos como Gobierno de Canarias, están demandando la urgente

necesidad de modificar esta situación. ¿En lugar de sacrificarse viajeros y compañías aéreas, no es más sencillo proceder a una adaptación de los horarios de la instalación que debe prestar el servicio? Estoy convencido de que ampliar el horario para que se cierre a las doce de la noche, y se pueda abrir por las mañanas a las seis, exige poco esfuerzo. Eso facilitaría que los aviones, por mucho que se retrasara la salida de Madrid, pudieran llegar antes del cierre del aeropuerto, y de la misma forma pudieran salir a las seis de la mañana, ya que, teniendo en cuenta que en la Península existe una hora más, el retraso en la llegada de los aviones a Madrid es considerable.

Por todo ello, pregunto al señor secretario de Estado si en estos momentos ya se han finalizado esos estudios y hay posibilidad de ampliar este horario tan demandado por la sociedad de Tenerife.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Por parte de AENA no existen a priori inconvenientes para ampliar el horario operativo del aeropuerto de Tenerife Norte, pero esto debe hacerse, como en todos los aeropuertos, a petición de las compañías aéreas, y siempre que se demuestre que con la ampliación se asegura una demanda de operaciones sostenible en el tiempo.

Puedo decir a S.S. que en 1999 hubo una petición a AENA respecto a esta ampliación de horario, petición que se formulaba con carácter urgente para aquel momento del año —mayo de 1999— y que no se ha vuelto a reiterar por parte de la compañía aérea; tampoco otras compañías aéreas han planteado esta ampliación de los horarios. Por tanto, sin que haya una negativa a priori de AENA, dado que las compañías aéreas no mantienen en este momento ninguna petición en tal sentido, desde el punto de vista de atender demandas existentes de las compañías aéreas no hay motivo para proceder en este momento a esa ampliación del horario en que el aeropuerto está abierto.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Soriano, le quedan quince segundos.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO:** Con todos los respetos, señor secretario, creo que es más interesante oír las demandas de los ciudadanos de Santa Cruz de Tenerife que las de las compañías aéreas.

El señor **PRESIDENTE:** Señor secretario.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Estoy de acuerdo en que es más importante oír las demandas de los ciudadanos que las de las compañías aéreas, pero los vuelos los hacen éstas en un sistema de tráfico aéreo

liberalizado. Si las compañías no programan viajes, ninguna demanda puede ser atendida por ellas, que son las que en un sistema de libre tráfico programan los viajes y sus horarios.

— **DEL SEÑOR SORIANO BENÍTEZ DE LUGO, (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE VALORACIÓN DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL CONVENIO FIRMADO CON EL GOBIERNO DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS. (Número de expediente 181/000105.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda pregunta, sobre valoración del grado de cumplimiento del convenio firmado con el Gobierno de Canarias en materia de carreteras, de la que es autor don Alfonso Soriano Benítez de Lugo.

Tiene la palabra, señor Soriano.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: El 19 de abril de 1997 se firmó un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias, en el que se preveían una serie de obras en carreteras en todas las islas, alcanzando una duración de siete años y la cifra de 202.000 millones de pesetas.

En la comparecencia que efectuaba en esta Cámara el anterior secretario de Estado, el 28 de abril de 1999, este diputado puso de manifiesto las diferencias que existían entre unas islas y otras en cuanto a las inversiones y el gran desfase que había a favor de la isla de Gran Canaria, como consecuencia de las obras de circunvalación, en relación con las otras islas. En este momento he estado viendo el grado de cumplimiento del convenio y la verdad es que existen unos desfases considerables y unos retrasos importantes. Fijar las prioridades corresponde al Gobierno de Canarias, pero me gustaría que esto fuera corroborado por el representante del Gobierno. El presupuesto de las obras en estos momentos es claramente insuficiente, y con las revisiones de precios y los modificados se están produciendo graves problemas que están exigiendo la actualización de este convenio. Por ejemplo, yo preguntaría: ¿Cuál ha sido el coste real de la primera fase de la circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, ya terminada, y en cuánto ha superado la cantidad prevista en el convenio? Posiblemente, el doble. La segunda y tercera fase están en ejecución, ¿en qué estado están en la actualidad? Al día de hoy, ¿cuánto se ha gastado e invertido en las dos provincias canarias? Me gustaría saber con cifras exactas lo gastado e invertido en cada una de las islas. Según mis cálculos, en Gran Canaria se ha podido invertir ya el 75 o el 80 por ciento, pero en Tenerife dudo que se llegue al 25 por ciento. El problema está en que el presupuesto previsto se consume, pero no se ha actualizado. La cuantía total prevista en el convenio la distribuye el Gobierno de Canarias y se produce un

desequilibrio. Hay proyectos redactados y aprobados incluso con declaración de impacto ambiental y nada se hace sobre ellos. Hay carreteras inexplicables como la de Icod a Buenavista que produce un impacto ambiental considerable en un paraje pintoresco de los más bonitos de la isla, y nadie se explica cómo en un tramo de carretera tan breve y tan corto se puede producir este estropicio que demandan todos los ciudadanos. La isla con esta moratoria turística se está convirtiendo en un conjunto de firmes y de carreteras y nadie se explica cómo se está matando la gallina de los huevos de oro que consiste en preservar el medio ambiente para que el turismo pueda seguir acudiendo a la isla. Me gustaría tener una respuesta por parte del secretario de Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Me temo que en tan breve espacio de tiempo no va a poder tener S.S. una respuesta a tantas preguntas como me ha formulado, pero le daré los datos básicos sobre la ejecución del Convenio de Canarias que se firmó el 17 de abril de 1997. En estos momentos se encuentran en servicio cuatro obras principales y dos complementarias con un presupuesto total de 15.939 millones de pesetas; en ejecución diez obras, por un presupuesto de 73.373,5 millones de pesetas; siete obras tienen prevista su licitación por haber sido aprobadas ya por la Comisión Mixta de seguimiento que prevé el Convenio, por un presupuesto de 30.948 millones de pesetas; y el resto de las actuaciones están en fase de redacción de proyectos con un presupuesto estimado, porque los proyectos se están redactando, de 148.712 millones de pesetas.

Como bien ha dicho S.S., la programación de las obras se hace a iniciativa de la Comunidad Autónoma de Canarias, a través de los trabajos de la Comisión mixta que prevé el Convenio y en la cual están representadas las dos administraciones, la del Gobierno Autonómico de Canarias y la Administración general del Estado a través del Ministerio de Fomento. Aunque se intenta mantener una programación de obras que contemplan las dos provincias, por el grado que existía en el momento de la firma del Convenio de disponibilidad de proyectos, de terrenos o declaración de impacto ambiental, no siempre es posible mantener un equilibrio exacto de inversiones entre las dos provincias, pero —reitero— se intenta avanzar en la medida de lo posible.

Por último, quisiera recordarle que el Consejo de Ministros del viernes pasado, hace cuatro días, autorizó la contratación de las obras en Tenerife entre Icod y El Guincho, por un presupuesto total de 2.803,5 millones de pesetas. Es el último paso, en este caso en Tenerife,

que se da por parte de la Administración general del Estado en el proceso de contratación de las obras del Convenio de Canarias. Por tanto, sin que pueda decir que estoy absolutamente satisfecho —no estoy satisfecho de nada en esta vida porque todo hay que mejorarlo—, se está avanzando razonablemente en el proceso de ejecución del convenio y quizá la mejor prueba es que se mantiene el grado de inversión anual, según las previsiones que se hicieron en el convenio a la hora de su firma. **(El señor Soriano Benítez de Lugo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Soriano, ha agotado el tiempo, pero si quiere hacer una intervención breve como la de antes puede hacerla, ya que su promesa de brevedad me convenció.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: Voy a realizar una intervención muy breve. Debemos hacer una pregunta por escrito para saber con detalle cómo se encuentran las obras. Agradecería que este informe de septiembre de 2000 se nos pudiera actualizar para ver exactamente y con un plano en qué situación se encuentran las obras, ya que más vale un gráfico que mil palabras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Una de las preguntas que me ha hecho era sobre cuánto había costado la primera fase de circunvalación de Las Palmas; la respuesta es: 8.701,4 millones de pesetas.

— **DEL SEÑOR SORIANO BENÍTEZ DE LUGO (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA FUTURA GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS NACIONALES, ESPECIALMENTE DE LOS AEROPUERTOS INSULARES. (Número de expediente 181/000106.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tercera pregunta. El señor Soriano es reincidente y pregunta sobre las previsiones acerca de la futura gestión de los aeropuertos nacionales, especialmente de los aeropuertos insulares.

Señor Soriano, tiene la palabra.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: Preocupa mucho en Canarias el futuro de los aeropuertos. Comprendo que hay presiones territoriales y empresariales para conseguir la gestión de los aeropuertos y algunos estatutos de Autonomía como el de Canarias, así lo prevén. En consecuencia, la Comunidad autónoma de Canarias y la de Baleares, dado el carácter estratégico de los aeropuertos, están pidiendo una participación en la gestión de estos aeropuertos. Tengamos en

cuenta que en las islas no hay AVE ni hay autopistas y entre las dos comunidades, la de Baleares y la de Canarias, se alcanza casi el 50 por ciento del tránsito total del conjunto de los aeropuertos, alrededor de 50 millones de viajeros y la mitad de los ingresos de AENA proceden de los aeropuertos insulares. Hay discrepancias en cuanto que unos entienden que los aeropuertos serían mejor gestionados a través de una gestión privada o con participación de las comunidades autónomas; por el contrario hay otras tesis que opinan que debe mantenerse una gestión unitaria de todos los aeropuertos. En ese sentido, algunos consideran que la privatización generaría una mejor gestión de los recursos y equipamientos, una mayor racionalidad en su funcionamiento y mayor atención de los clientes. Algunos apuntan incluso la posibilidad de que esto suponga una disminución de las tasas aeroportuarias. En consecuencia, quisiera que el secretario de Estado nos indicara cuál es el objetivo del Ministerio en estos momentos, si va hacia una gestión privatizada de los aeropuertos de AENA, a una gestión mixta o va a mantener la gestión actualmente existente por parte de AENA en todos los aeropuertos nacionales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): El ministro de Fomento ha tenido ocasión de pronunciarse reiteradamente sobre esta cuestión, a lo largo de esta legislatura en las dos Cámaras. El Ministerio de Fomento no tiene entre sus planes cambiar el actual sistema integrado de gestión, a través de AENA, de la red de aeropuertos de interés general, básicamente por tres razones. La primera, porque el gran reto que tiene en materia de aeropuertos del conjunto de la red española, es un ambicioso plan de inversiones en infraestructuras que nos permita atender cómodamente los inmensos crecimientos, si me permite el calificativo, del tráfico aéreo que se están produciendo, que como saben S.S. ha sido del orden del 70 por ciento en la pasada década y todo indica que va a seguir creciendo en estas proporciones. Mientras no tengamos las infraestructuras necesarias para atender cómodamente estos crecimientos espectaculares del tráfico aéreo, cambiar el sistema de gestión no es la prioridad. En segundo lugar, quisiera recordar a S.S. que España tiene una red integrada, lo cual quiere decir que se permite el sostenimiento del conjunto de los aeropuertos porque existe esa red. Me gustaría saber, cuando alguien habla de posibles privatizaciones, cómo analiza quién se hace cargo de la cuenta de resultados o la cuenta de explotación, con su déficit, de cada uno de los aeropuertos de la red integrada que no son por sí mismos o no serían por sí mismos rentables desde una óptica empresarial, dados los tráficos asociados a la misma. Por tanto, no va a haber privatización de los aeropuertos, se mantiene la gestión

integrada, y por supuesto estamos abiertos, como en todos los casos, a la colaboración con las comunidades autónomas para analizar todos los problemas, la participación en la financiación o en lo que se quiera, pero tenemos un valor añadido en este momento en España, al tener una red integrada respecto a los aeropuertos de interés general, que no debemos perder mientras no tengamos las infraestructuras necesarias para atender de verdad y con soltura lo que posibilitaría una verdadera competencia entre los aeropuertos, los tráfico existentes y los previsibles crecimientos a corto y medio plazo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Simplemente darle las gracias al señor secretario de Estado. Me satisface esta última respuesta puesto que comprendo que pasar del actual sistema a uno de privatización no sería lo más conveniente.

— **DEL SEÑOR EDO GIL, (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE EL MOTIVO POR EL QUE DESDE EL MINISTERIO DE FOMENTO NO SE APOYA EL PROYECTO DE LA DIPUTACIÓN DE CASTELLÓN DE CONSTRUIR UN AEROPUERTO EN ESTA PROVINCIA. (Número de expediente 181/000586.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la cuarta pregunta, de la que es autor don Mario Edo Gil, sobre el motivo por el que desde el Ministerio de Fomento no se apoya el proyecto de la Diputación de Castellón de construir un aeropuerto en esa provincia.

Don Mario tiene la palabra.

El señor **EDO GIL**: En 1996 el presidente de la Diputación de Castellón anunciaba la inminente construcción de un aeropuerto en la provincia de Castellón. Tenga en cuenta también que el sector empresarial de Castellón ha cerrado filas en torno al aeropuerto como motor del turismo, ya que desde el Gobierno provincial de Castellón se tiene como referente el modelo turístico de Marbella. Tal vez no lo hayan apoyado desde el Ministerio de Fomento hasta este momento, debido al desconocimiento de los datos que tengo en mis manos. Se prevén unas 11.000 operaciones anuales y 63.000 toneladas de volumen de mercancías a los 25 años. En cuanto a viajeros, 3000 pasajeros horas punta a los 15 años, 3.500 pasajeros hora punta a los 25 años, un millón de pasajeros anuales a los 10 años, 2.200.000 pasajeros anuales a los 25 años. En cuanto al turismo, 2.500.000 turistas estimados a los 15 años, 700.000 en vuelos charter de turistas extranjeros a los 15 años. En cuanto a la hostelería, creación de 75.000 camas hoteleras, 85 por ciento de ocupación media anual, 1.800 restaurantes, con capacidad para 21.000 comidas en

horas punta, y en cuanto a puestos de trabajo, 2.950 puestos de trabajo. Con relación a las inversiones, se busca la rentabilidad que se va a conseguir a los 20 años de la inversión inicial, equilibrando gastos e ingresos a los seis años, ingresos iniciales previstos por año 600 millones, ingresos de explotación por año a los 25 años, 2.800 millones. En cuanto a las inversiones de ejecución, 12.993 millones, y mantenimiento de los primeros 15 años, 9.000 millones.

En este tema es suficiente como apoyarlo, y supongo que para usted apoyar será apoyar financieramente el aeropuerto. De ahí, la pregunta formulada en el cuestionario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): El Ministerio de Fomento apoya la iniciativa de la Diputación de Castellón de promover un nuevo aeropuerto, por tanto no es correcto el planteamiento de su pregunta. Tampoco es correcto el que usted presuponga que desconocemos los datos que se refieren a este proyecto y que por eso no lo apoyamos. Los datos los conocemos porque desde el año 1998, desde abril en concreto, consta en el Ministerio el expediente presentado al respecto por la diputación provincial. A mí me alegra comprobar que S.S. apoya esta iniciativa de la Diputación provincial de Castellón como lo apoya el Ministerio de Fomento.

Para nosotros apoyo en la iniciativa de un aeropuerto que parte de otra administración es facilitar todas las cuestiones relativas a la navegación aérea, facilitar los permisos correspondientes por parte de la Dirección general de Aviación Civil, facilitar que la Comisión interministerial de Defensa y Transportes apruebe a los efectos que correspondan y según sus competencias todos esos apoyos que se han ido formalizando en sucesivas reuniones y actos administrativos. Por tanto, reitero que el Ministerio de Fomento sí apoya, en contra de lo que plantea su pregunta en su literalidad, esta iniciativa de la Diputación de Castellón respecto al nuevo aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, le quedan treinta segundos. Haga el favor de concretarse lo más que pueda, aunque tampoco seremos exhaustivos en el tiempo.

El señor **EDO GIL**: Es que creo que el tema da para más que una pregunta; pero en primer lugar lamentar que aquí no haya venido ningún parlamentario del Partido Popular a defender una iniciativa de su partido, y luego la pregunta es actual y concisa, apoyar es aportar dinero, porque palmaditas a la espalda no nos hacen falta más, lo que nos hace falta es dinero, y ahí ni un duro.

El señor **PRESIDENTE**: Le quedan todavía diez segundos de su tiempo.

El señor **EDO GIL**: Sinceramente, si el apoyo no es económico, creo que se está embaucando a la provincia de Castellón, absolutamente a todos los ciudadanos, no solamente al presidente de la diputación, en réplica a nosotros, y eso no se debe permitir nunca.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, don Mario, por su exactitud en el tiempo.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Me ha desconcertado intelectualmente la referencia a la ausencia de diputados del Partido Popular para apoyar una iniciativa, creía que era una pregunta no iniciativa, pero dado que se plantea en esos términos, sí me gustaría recordar que es una iniciativa de la Diputación provincial de Castellón, gobernada por el Partido Popular precisamente; por cuanto a una iniciativa del Partido Popular doy por supuesto que los diputados del Partido Popular en Castellón la apoyan, y me alegra que un diputado del Partido Socialista se sume a esta iniciativa del Partido Popular.

El apoyo tiene que hacerse en el sistema constitucional español, y creo que S.S. compartirá conmigo el respeto a la Constitución, con relación a las respectivas competencias. Por tanto, una iniciativa de la Diputación de Castellón es una iniciativa de la Diputación de Castellón, y el Estado debe darle los apoyos que necesita desde el punto de vista administrativo y de gestión del espacio aéreo y de las autorizaciones correspondientes. El dinero corresponde ponerlo a quien ha planteado la iniciativa, y además la ha planteado así con un sistema de financiación autóctono. Si usted quiere que el Estado se inmiscuya en los planteamientos de la Diputación de Castellón, cambiando su proyecto o alterando sus previsiones financieras, me parece una postura poco respetuosa con las iniciativas de la Diputación de Castellón.

— **DEL SEÑOR EDO GIL, (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PREVISIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO DE SUSTITUIR LA VÍA EXISTENTE ENTRE LA ESTACIÓN DEL DESIERTO DE LAS PALMAS Y EL PUERTO DE CASTELLÓN—POLÍGONO EL SERRALLO (Número de expediente 181/000590.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 5 del orden del día, de la que es autor don Mario Edo Gil, sobre previsiones del Ministerio de Fomento de sustituir la vía existente entre la estación del Desierto de Las Palmas y el Puerto de Castellón—Polígono el Serrallo.

Tiene la palabra don Mario.

El señor **EDO GIL**: Desde el año 1891 discurre una línea ferroviaria, que conecta la cantera de la sierra con la Estación de Las Palmas, y ésta a la vez con el recinto portuario de Castellón y el polígono industrial El Serrallo.

Debido al tiempo que estaba funcionando esta vía, luego dejó de funcionar, durante las últimas décadas cayó en desuso y en consecuencia pasó al abandono, sorprendiendo a propios y extraños que se volviese a usar para el transporte de mercancías, más si eran peligrosas, ocurriendo lo que de alguna manera ya habían advertido los vecinos, y el 4 de febrero del año 2000 descarriló un tren, quedándose los vagones a diez metros del primer edificio. El tren llevaba 509 toneladas de ácido sulfúrico; la diosa fortuna evitó un desastre.

No queremos que esto ocurra, es más, el Partido Socialista tiene un planteamiento, y quiere manifestarle que propone que la vía sea cedida al Ayuntamiento de Castellón para uso turístico, pues el recorrido discurre por naranjos, marjales, zonas protegidas de alto valor ecológico, ermitas típicas de la huerta, el propio casco urbano, más teniendo en cuenta que próximamente se va a construir un multicine en el mismo moll de costa, va a pasar la vía a diez metros escasos de lo que es la fachada, con lo que es el trasiego de vehículos y ciudadanos, y a estas alturas no podemos permitir que pase un material peligroso por ahí, todavía más si debido a un accidente de un camión en Castellón que llevaba propano, el Ayuntamiento de Castellón ha prohibido el paso de materias peligrosas por el casco urbano. También puede afectar esto, y hasta había un motivo más para que no se usara por vagones de gran tonelaje o con vagones que lleven materiales peligrosos.

En cuanto a esto, la pregunta es qué previsiones tienen y qué van a hacer al respecto en esa vía.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No me consta una petición para la cesión de esta línea al Ayuntamiento de Castellón. Si se formula, se estudiará como cualquier petición que nos plantea otra Administración.

Sí quiero decirle a S.S. es que no me parece que deba mezclarse el análisis de la funcionalidad de las líneas ferroviarias con los accidentes que se produzcan y menos con los que se producen en las carreteras, como el segundo de los que ha citado S.S., que nada tiene que ver con el ferrocarril.

En todo caso, quizá le interese saber a S.S. que en estos momentos la Dirección general de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento está desarrollando un estudio pormenorizado de la relación entre los puertos y el

ferrocarril a la luz del diseño de la nueva red de alta velocidad, y en consecuencia de la redistribución de los flujos de transporte, tanto de viajeros como de mercancías para todos puertos de interés general de España, y en consecuencia también para el de Castellón.

En particular, en el caso de Castellón, se está estudiando una nueva conexión con la red ferroviaria en el seno del estudio informativo Valencia-Castellón de alta velocidad, que como sabe S.S. está en estos momentos en redacción.

También se está valorando en el caso concreto del puerto de Castellón la posibilidad de variar la conexión ferroviaria por el norte del puerto por una nueva conexión por el sur, para adecuarnos a los cambios recientes, que seguro que S.S. conoce mejor que yo, de instalaciones industriales después de la desaparición de las instalaciones antiguas de Campsa. Por tanto, hay varios elementos en este momento de juicio y en estudio para rediseñar la conexión ferroviaria del puerto de Castellón, y a la luz de lo que resulte de estos estudios se tomarán las decisiones pertinentes.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, le queda un minuto.

El señor **EDO GIL**: Un minuto. Quiero agradecerle la intervención, que comparto. Lo que sí deseo y no se ha comprometido es a que no pasen materiales peligrosos, dado lo sinuoso y el soporte de la propia vía, pero tenga en cuenta que durante la propuesta que usted lanza aquí el diputado que habla y su grupo ya ha presentado una proposición no de ley para que sea aprobada aquí en las Cortes, que insta al Gobierno a construir una vía desde el puerto de Castellón a la estación futura de mercancías corredor mediterráneo de Villarreal. Espero que entonces su partido apoye esta iniciativa. Aquí nos veremos y veremos si es cierto que la tiene el Partido Popular.

No obstante, insto ya al Gobierno a que tome una determinación inmediata, que no pase un material peligroso por ahí, no lleguemos tarde a la catástrofe, porque dos veces hemos tentado la suerte, una por vía férrea y otra por camión. No tentemos más la suerte, se lo pido de verdad. Ejecutemos lo que tengamos que ejecutar y que no pase un material peligroso por aquella vía. Sería realmente horrible lo que ocurriese y sería para todos los ciudadanos, no sólo los votan un partido u otro, sino para todos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No se preocupe S.S., porque antes de que su grupo presentase la proposición no de ley este Gobierno había encargado el estudio informativo; y como antes he hecho referencia, en el contexto del diseño de la alta velocidad Valen-

cia-Castellón ya se contemplaba esta nueva conexión ferroviaria.

En cuanto a las mercancías peligrosas, le puedo decir sin dramatismos, que el operador ferroviario hace un esfuerzo permanente y diligente para respetar todas las normas españolas y europeas en materia de seguridad en todos los tráficos, pero muy especialmente, como es lógico, en lo que hace referencia a los tráficos de mercancías peligrosas.

— **DE LA SEÑORA MIRALLES I GUASCH (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE CALENDARIO PREVISTO PARA LA CONEXIÓN ENTRE EL AVE Y EL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO, POR EL CAMPO DE TARRAGONA. (Número de expediente 181/000601.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la sexta pregunta, de la que es autora la señora Miralles, sobre calendario previsto para la conexión entre el AVE y el corredor del Mediterráneo por el Campo de Tarragona. ¿La señora Miralles no se encuentra presente?

El señor **SEGURA CLAVELL**: La señora Miralles no se encuentra presente, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces decae la pregunta, como saben S.S.

— **DEL SEÑOR GONZÁLEZ SERNA (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE SITUACIÓN DE LAS INVERSIONES CORRESPONDIENTES AL PROTOCOLO DE COLABORACIÓN PARA LA EJECUCIÓN DE DISTINTAS ACTUACIONES EN INFRAESTRUCTURAS EN EL ENTORNO DE LAS CIUDADES DE ELCHE Y ALICANTE. (Número de expediente 181/000620.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la séptima pregunta, de la que es autor don Justo González Serna, sobre situación de las inversiones correspondientes al protocolo de colaboración para la ejecución de distintas actuaciones en infraestructuras en el entorno de las ciudades de Elche y Alicante.

Tiene la palabra el señor González Serna.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Señor secretario de Estado, hace aproximadamente tres años, concretamente el 13 de octubre de 1998, cerca del aeropuerto de Alter, concretamente en el parque industrial de IFA, presentaban y firmaban un protocolo de colaboración dos administraciones del Estado, en este caso era el Ministerio de Fomento con la Generalidad Valenciana, protocolo que venía a recoger si no todas muchas de las ampliaciones y necesidades que en materia de infraestructuras tenía, y lamentablemente sigue teniendo, la

provincia de Alicante, y muy especialmente el marco del entorno Elche-Alicante, protocolo de colaboración cuya cantidad era nada más y nada menos que aproximadamente 60.000 millones de pesetas, repartidos entre las dos administraciones aproximadamente al 50 por ciento, es decir, 33.000 millones para el Estado y algo más de 26.500 para la Generalidad Valenciana. Las reacciones en aquel momento de los responsables de la provincia eran de alegría, y reconocían que este protocolo podía venir a subsanar las necesidades que en materia de infraestructuras tenía la provincia de Alicante, y como decía el entorno de Alicante-Elche.

Permítanme que lea algunas de las manifestaciones de los responsables provinciales, concretamente del alcalde de Alicante, señor Díaz Alperi, alcalde del Partido Popular, que llegó incluso a hacer interpretaciones de las palabras del hoy ex ministro del Gobierno, el señor Arias-Salgado. El diario *La Verdad* decía: Alperi ve viable que Fomento financie el soterramiento. Fíjese que el soterramiento no estaba recogido en el protocolo, pero entrando en el artículo del diario *La Verdad* dice: el alcalde Díaz Alperi dijo ayer que de las palabras del ministro de Fomento se desprende una predisposición positiva hacia la financiación y apoyo al proyecto definitivo de soterramiento de la vía de Alicante. Yo quiero recordarle otra vez que el soterramiento no estaba en el protocolo, pero el señor Díaz Alperi hizo extensivo eso. Yo no sé si el señor secretario de Estado sabe algo sobre el soterramiento de las vías que ya adelantaba el señor alcalde de Alicante. En cualquier caso, también había gente normal en la reunión, concretamente el alcalde de Elche, el socialista Diego Maciá, que sereno y realista decía: el acuerdo recoge nuestras necesidades, pero lo importante es que haya dinero.

Señor secretario de Estado, dos años y medio después la decepción es absoluta. Le diría que nada o casi nada de lo anunciado se ha realizado, pero faltaría a la verdad, al menos la autopista Alicante-Cartagena está en marcha; tampoco estaba en el protocolo, pero al ser de peaje ya entendemos por qué la prioridad de que esa obra esté en marcha.

La pregunta podríamos dividirla en cuatro apartados, si me permite: en primer lugar si de verdad asume el Gobierno el paquete de promesas que hacían hace tres años en la provincia de Alicante, en IFA; en segundo lugar, en qué punto de cumplimiento está este protocolo; en tercer lugar si dispone el Gobierno de calendario concreto sobre la realización del conjunto de infraestructuras; y por último cuántos convenios hay en este momento firmados con otras instituciones que tengan que ver con este protocolo.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Supongo

que la calificación de normal predicada del alcalde de Elche no supone por contraposición predicar lo contrario del alcalde citado anteriormente por S.S., sería un lapsus. **(El señor González Serna: Por supuesto.)**

Hecha esa aclaración, quiero decir que era un protocolo de colaboración entre las dos administraciones que no se refería al ferrocarril ni al soterramiento, y no voy a hacer exégesis de periódicos atrasados, sino a atenderme al tenor de su pregunta, que es sobre cómo estamos en el desarrollo del protocolo en cuestión. Reitero que era un protocolo de colaboración donde se preveía empezar las distintas fases administrativas para las obras que se diseñan. No voy a recordar a S.S., que seguro que lo conoce perfectamente, cuáles son los trámites necesarios para hacer obras con proyecto, que es la forma sensata de hacer las obras. Nos exige hacer estudios informativos, nos exige en su caso hacer evaluación de impacto ambiental, nos exige necesariamente hacer proyectos constructivos, nos exige necesariamente contratar las obras conforme a la legislación de contratos, y todos estos trámites llevan su tiempo. La voluntad política de cumplir un protocolo se manifiesta en que se pongan en marcha por sus pasos estos procedimientos, imprescindibles para concretar una voluntad política manifestada en el protocolo en expedientes administrativos que permitan en su momento la ejecución de las obras.

En concreto, la conexión de la Autovía Levante A7-Camino de Castilla está en este momento en redacción de proyecto por parte de la Generalidad Valenciana, que licitó el correspondiente concurso el 16 de septiembre de 1999. La circunvalación sur de Elche, desde la Ronda Carrús hasta el puente sobre el río Vinalopó, está en fase de redacción del estudio informativo. La ronda este de Elche, el tramo conexión N-340 con la A7, cuenta con proyecto aprobado provisionalmente y sometido al trámite de información pública, pendiente en consecuencia de aprobación definitiva una vez analizadas las alegaciones recibidas en ese trámite. El acceso a Elche por el sur desde la Nacional 340 cuenta ya con proyecto, como el acceso a Crevillente por el norte, desde la Nacional 340. El acceso norte de Alicante está con proyecto. El acceso a Alicante por la Nacional 330 cuenta con proyecto. La vía parque Elche-Alicante está en fase de redacción de proyectos por parte de la Comunidad Autónoma de Valencia, según la información de que yo dispongo. El tercer carril de la A7, el tramo entre el Camino de Castilla y Crevillente, cuenta con orden de estudio desde el 8 de noviembre del año 2000. La canalización del torrente San Vicente se ha acabado estos días y puede ser operativa en cualquier momento, con un presupuesto de 1.117,5 millones de pesetas.

Podría seguir enumerándole. La circunvalación sur de Elche desde el puente sobre el río Vinalopó hasta la Nacional 340 ha tenido oposición, como usted sabrá, en la fase de información pública y habrá que revisarlo.

La remodelación y mejora del enlace Villafranqueza con la A7 está en ejecución con un plazo contractual de terminación a mediados de este año. Creo que se puede decir que estamos avanzando por las fases administrativas, reitero —no se pueden hacer obras sin proyecto—, en el cumplimiento de todas las previsiones de inversiones que se indicaban en el protocolo por el que pregunta S.S. (**El señor González Serna pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor González, le queda la satisfacción de pensar que el señor secretario de Estado también ha agotado el tiempo. Por tanto, no va a ser posible que le responda.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: ¿Podría ser un turno muy breve para los dos?

El señor **PRESIDENTE**: Pero muy breve, se lo ruego.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Únicamente un dato. Quiero recordarle que en el 40 por ciento del tiempo transcurrido —ya que el período previsto era de ocho años— se ha ejecutado el 10 por ciento de lo previsto. La verdad es que me preocupa profundamente pensar que en el 60 por ciento del tiempo restante se va a ejecutar el 90 por ciento de lo previsto, que eran los 60.000 millones de pesetas.

Le recordaré una última cosa. En el Camino de Castilla, trece kilómetros que unen dos autovías, en los últimos cuatro años se han producido diez víctimas mortales. Se lo quiero recordar porque era una de las previsiones, una de las necesidades urgentes de la zona.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Debo recordar a S.S. un dato que ha sido aportado en esta Comisión por el ministro de Fomento más de una vez. Hemos hecho en el Ministerio de Fomento un estudio del tiempo medio que se ha tardado en los procedimientos administrativos de carreteras en los últimos diez años, y para que S.S. se haga una idea, porque creo que es bueno que todos sepamos a qué tenemos que atenernos con la legislación vigente, el tiempo medio para las grandes infraestructuras de carreteras, desde que hay la decisión política de afrontarlas hasta que se cuenta con la obra, es de diez años, y esos diez años se distribuyen de la siguiente manera: para la fase de estudio informativo y de proyecto, que es la que menos cuesta en pesetas, necesitamos los seis primeros años, incluyendo la declaración de impacto ambiental, como término medio —aquí estamos hablando en general de actuaciones bastante más pequeñas del término medio de las de carreteras—, y la fase de ejecución está entre

dos y tres años. Por tanto, no le extrañe nada a S.S., porque es lo normal con la legislación que tenemos, que el primer dilatado período de tiempo al que usted se ha referido de vigencia del protocolo se agote en cumplir estos trámites administrativos, reitero absolutamente imprescindibles para hacer bien las cosas, porque es lo que más tiempo lleva, con la legislación que tenemos incluidas las declaraciones de impacto ambiental, y luego curiosamente la ejecución de las obras es mucho más rápida, porque una vez que se pueden contratar ya es un problema de trabajar hasta en tres turnos para acabarlas cuanto antes. Por tanto, no sea tan escéptico en los tiempos S.S.

— **DEL SEÑOR OTXOA DE ERIBE ELORZA, GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV) SOBRE OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LAS CARACTERÍSTICAS DE LA LLAMADA AUTOVÍA DEL NORTE, ANTES N-I. (Número de expediente 181/000670.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número ocho del orden del día, de la que es autor el señor Otxoa, sobre la opinión del Gobierno acerca de las características de la llamada Autovía del Norte, antes N-I.

Tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor secretario, la actual N-I, que hace el enlace norte desde la frontera francesa hasta Madrid, y que en algunos de sus tramos ostenta pomposos carteles con la denominación de Autovía del Norte, tiene unas características que, a nuestro juicio, no cumplen con los mínimos exigibles en este momento con el mayor tráfico, con el incremento de las IMD que se están registrando en esta vía de comunicación, con el incremento de los tráficos desde Portugal que, ante la negativa del Estado a hacer el enlace ferroviario del corredor norte también van a ir *in crescendo*. Por tanto, esa vía, que tiene la mayor densidad de pesados de todo el Estado, extrapolando las periféricas de Madrid, Barcelona o Valencia, tiene unas características, insisto, que a nuestro juicio nos parecen penosas. ¿Qué opinión le merecen al Ministerio, y a usted personalmente, y qué solución tenemos para este tramo?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No sé a qué se refiere S.S. con lo de la negativa del Gobierno a hacer el nuevo corredor norte. En todo caso, lo que sí hay que constatar es que la llamada autovía del norte fue una autovía de las que ahora se llaman de primera generación que se realizó, en gran medida, mediante la duplicación de la calzada existente y que, por tanto, no

responde a los parámetros con los que hoy día construimos las autovías y autopistas. No voy a aprovechar para hacer crítica histórica, pero sí le recuerdo que ha habido un cambio, a partir del año 1996, quizá un poco antes, para ser completamente justos, en la concepción de lo que deben ser las grandes autopistas en los términos legales. Autopista no es autopista de peaje, la autopista puede ser con peaje o sin él. La autopista es una carretera diseñada con las más exigentes características de seguridad, de trazado de radios, de servidumbres a su lado, de ausencia de interferencias con otras vías colaterales que puedan suponer rupturas de la unidad de la autopista. Ahora sólo hacemos autopistas en España, pero autopistas, repito, no de peaje, sino autopistas en el sentido legal del término. Sólo hacemos carreteras de la máxima seguridad en su diseño y, en consecuencia, aisladas de interferencias de otras vías. Eso no se hacía antes, no se hacía cuando se diseñó la N-I. Es una autovía con un diseño que hoy día, si la hiciésemos, no respondería a esa garantía y en ese sentido exige mejora.

Como sabe S.S., por aportar algunos datos concretos, en estos momentos se está redactando el proyecto de construcción del acondicionamiento de la N-I a su paso por el Condado de Treviño, que sí es competencia de la Administración General del Estado, después de que se haya obtenido la declaración de impacto ambiental en los primeros meses de este año. Sabrá S.S. también que en la N-I, en el tramo que no es autovía, no sé si su pregunta se refiere a este tramo también, a partir de Burgos, tenemos una serie de proyectos que tienden a lograr variantes de población y mejoras en el trazado para mejorar la seguridad. El Boletín Oficial del Estado publicaba el sábado pasado, si no recuerdo mal de memoria, la licitación de tres de estos proyectos. Para el conjunto del trazado de la autovía entre Madrid y Burgos está previsto, y estamos trabajando en el proyecto, poder realizar en este momento un contrato que permita, mediante las previsiones que incorporó en materia de mejora y conservación de carreteras la Ley de acompañamiento a los presupuestos para el año 2000, hacer un diseño de transformación, no total, realizando una nueva autovía, pero sí mejorando los puntos más conflictivos de diseño poco acorde con las exigencias que se mantienen en nuestros días.

Por tanto, en resumen, coincido con S.S. en que es una autovía que hoy día no la haríamos como está hecha, y habrá que preguntar a la historia y a los diseñadores en su momento por qué se hacían las cosas así entonces. Estamos trabajando y vamos a seguir trabajando para mejorar, en la medida de nuestras posibilidades, esas insuficiencias de diseño técnico de la autovía para acomodarla a los requisitos que hoy día nos parecen a todos razonables.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor secretario, veo que coincide en que las características en este momento de la autopista son malísimas. Pero si esa es su opinión personal parece ser que su Ministerio no le sigue en ella, porque no entendemos que después del convenio que se firma el 22 de septiembre de 1997, con 18 meses para su ejecución, entre la Diputación Foral de Álava y el Ministerio, que teóricamente tenía que haber acabado en marzo de 1999, según contestación a pregunta por escrito de este parlamentario que les habla, el Ministerio no tenga ni siquiera plazo de terminación; que tampoco tenga plazo de terminación, también en contestación a pregunta escrita, ni siquiera de diseño del proyecto que se iba a empezar para la circunvalación de Miranda, travesía que yo recuerdo que se iba a empezar desde los tiempos de mi primera comunión; que el paso de Pancorvo, una maravillosa obra decimonónica, siga tal cual en el siglo XXI; que el tramo hasta Burgos registre una accidentabilidad, según datos del propio Ministerio, insostenible, con una cifra de muertos que hace temblar; que no pensemos en invertir en este trayecto porque lo que se registra en los presupuestos de este año, si no leo mal, son 121,5 millones para el anteproyecto del corredor Madrid-Burgos, con 50 millones para este año 2001, ya que con ese dinero, francamente, no esperamos que las soluciones vengan rápidas y, sin embargo, estamos viendo cómo en otras carreteras que tienen unos índices de pesados por debajo de la tercera parte de lo que ostenta esta carretera, estén haciéndose obras de características de autovía, como usted bien ha señalado, con tráfico controlado, enlaces a desnivel, etcétera, con una velocidad de diseño que supera los 120 kilómetros/hora, mientras que esta hermana pobre (que, al parecer, sólo nos preocupa a nosotros) sigue con su rosario de accidentes, de muertos y con su mala perspectiva de futuro.

Nosotros, señor secretario, le rogaríamos que su Ministerio acelerase en lo posible estas obras, ya que usted nos ha dibujado ese panorama de 8 ó 10 años de ejecución de una obra, y no nos dé caramelos, como hacen los presupuestos de este año, que nos mete 4.110 millones para el acondicionamiento de la N-I en el Condado de Treviño, con 1.610 este año, 1.500 en el 2000, 1.000 en el 2003, mientras que a pregunta escrita nos dice que todavía no hay plazo para la ejecución del proyecto; proyecto, le recuerdo otra vez, que debía estar acabado el 22 de marzo de 1999. No le estoy haciendo una imputación personal sino simplemente le estoy pidiendo su influencia para que el Ministerio acelere las obras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Otxoa, ha consumido el tiempo con creces.
Señor secretario.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Dice S.S. que parece que sólo les preocupa a ustedes. Sólo les preocupará a ustedes pero nosotros invertimos. Esa es, quizá, la diferencia.

Le reitero que, respecto al tramo del Condado de Treviño, se ha obtenido la declaración de impacto ambiental en los primeros meses de este año, si no recuerdo mal en marzo, y que ya estamos redactando el proyecto de construcción. No me pedirá S.S. que haga inversiones en carreteras violando la legislación de medio ambiente. Puedo correr los plazos que se pueden correr cuando se tiene el trámite administrativo anterior. Si se acaba de producir la declaración de impacto ambiental, ahora estamos haciendo lo que podemos y debemos hacer, que es la fase subsiguiente, que es redactar el proyecto de construcción.

En cuanto a la referencia que hace (sospechaba que, a pesar de la literalidad de su pregunta sobre la autovía se refería a la N-I en su totalidad y no sólo a la autovía), le puedo decir, para que vea que este Gobierno sí está haciendo sus deberes al respecto, que en este momento el tramo Rubena-Fresno de Rodilla, entre los puntos kilométricos 250,50 a 256,30, con un presupuesto estimado de 915 millones de pesetas, ha sido licitado en el BOE el sábado pasado. El acondicionamiento del tramo Monasterio de Rodilla a Cubo de Bureba, entre los puntos kilométricos 265,60 a 294,70, con un presupuesto estimado de 1.860 millones, de pesetas ha sido licitado en el Boletín Oficial del Estado la semana pasada. La variante de Santa María Ribarredonda, puntos kilométricos 294,70 a 298,90, con un presupuesto estimado de 925 millones de pesetas, ha sido licitado en el boletín Oficial del Estado la semana pasada. La variante de Miranda de Ebro, como sabrá S.S. —y no sé cuando hizo usted la primera comunión—, está en este momento en fase de redacción de estudio informativo por iniciativa de este Gobierno.

Creo sinceramente, aunque siempre se nos puede pedir que corramos más, que hagamos más cosas, que lo que no se nos puede pedir es que nos saltemos la ley. Estamos actuando de manera activa, exigente, pero cumpliendo los plazos que nos exige la legislación, para actuar en todos estos tramos a los que me he referido y seguiremos. Pancorvo llegará también, pero no podemos hacerlo todo a la vez.

— **DE LA SEÑORA CRUZ VALENTIN, (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DURANTE EL AÑO 2001 DE LA VARIANTE DE SONSECA (TOLEDO) EN LA CARRETERA N-401. (Número de expediente 181/000673.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 9 del orden del día, de la que es autora doña Raquel de la Cruz, sobre previsiones acerca de la eje-

cución durante el año 2001 de la variante de Sonseca (Toledo) en la carretera N-401.

Tiene la palabra la señora De la Cruz.

La señora **DE LA CRUZ VALENTÍN**: En febrero del año 2000 se aprobó el proyecto de construcción de la variante de Sonseca (Toledo), en la N-401, por un presupuesto de ejecución de contrata de 1.993.200.000 pesetas. Para el año 2000 figuraban presupuestados 350 millones de pesetas y aún no sabemos si se han ejecutado o no. Hice una pregunta en septiembre del año pasado, que dejaron sin contestar; volví a preguntar lo mismo en marzo de este año y la dejaron también sin contestar, por eso nos cabe la duda de si se han invertido esos 350 millones del año pasado. Este año figuran 93.210.000 pesetas y aún no sabemos si tienen intención o no de ejecutar esa cantidad. Por eso, señor secretario, le pregunto: ¿qué previsión de ejecución real tiene el Ministerio de Fomento para el año 2001 en la construcción de esta variante?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): En primer lugar, permítame S.S. que le pida disculpas si es verdad que no le hemos contestado a esas preguntas, porque no es de recibo. Yo sé que a veces nos retrasamos al contestarles respecto a los plazos reglamentarios porque es tal el volumen que resulta imposible, pero que haya una pregunta desde septiembre del año pasado que está sin contestar me obliga a pedirle disculpas formal y expresamente.

En todo caso, como ha recordado S.S., yo aprovecho para poner (y, de paso, como ha salido el tema de los plazos administrativos) un ejemplo concreto de cómo se tramita: 13-4-1989, autorización de la orden de estudio para la redacción del estudio informativo de la variante de Sonseca; 17-11-1990, adjudicación del contrato de asistencia técnica para la redacción del estudio informativo; 21-10-1992, información pública del estudio informativo; 15-2-1994, aprobación del expediente de información pública y aprobación definitiva del estudio informativo; 25-5-1994, autorización de la orden de estudio para la redacción del proyecto de construcción; 1-12-1994, rectificación de la orden de estudio, en este caso por alegaciones recibidas; 23-4-1997 (aquí empiezan a acelerarse las cosas), adjudicación del expediente del proyecto de construcción; 7-2-2000, aprobación del proyecto por un presupuesto de ejecución por contrata de 1.993 millones; 15-6-2000, información pública sobre la necesidad de urgente ocupación de bienes y derechos afectados; 28-7-2000, se inicia el trámite del expediente de la declaración de urgencia para la ocupación de bienes y derechos afectados.

No se realizó la inversión real en el año 2000 porque estamos en la fase de ocupación de los terrenos para poder iniciar las obras. Confío en que en este ejercicio sí se puedan empezar, si acaba el expediente de ocupación de los terrenos.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Raquel, dispone usted ahora de casi dos minutos para poder hablar.

La señora **CRUZ VALENTÍN**: Toda esa relación de hechos ya la sabía porque he pedido documentación al Ministerio, y en este caso sí me contestaron. Yo entiendo que el Ministerio de Fomento a la hora de realizar sus inversiones tiene que cumplir la legalidad estrictamente, pero muchas veces existen procedimientos de urgencia, debido a la necesidad de la inversión, que aceleran esos procesos. Yo no sé si conoce la situación de esa variante en información de la demarcación de carreteras en Castilla-La Mancha, pero yo le voy a hacer un relato de la situación en que se encuentra.

Esa nacional es un nudo principal de comunicaciones entre el centro de España y el sur de Castilla-La Mancha, tal es el tráfico que soporta que pasan 12.000 vehículos diarios. Ese tráfico se ve aumentado en puentes, vacaciones y fines de semana. Con la apertura del túnel de los Yébenes, que es una ruta más directa hasta la refinería de Puertollano, pasan numerosos vehículos transportando mercancías peligrosas, como son gasoil, gases y otras sustancias químicas análogas, y se producen muchos accidentes. Según el propio Ministerio de Fomento, se considera un punto negro en una carretera cuando en un tramo de 200 metros ocurren 3 o más accidentes, aunque sólo sea con daños materiales. Pues bien, a lo largo de estos años se han producido bastantes accidentes, concretamente el año pasado tan sólo en daños materiales hubo 8, y este año ya llevamos 3. Estos son datos de la propia Policía local de Sonseca, municipio donde se encuentra ubicada la travesía, y la Dirección General de Tráfico también tiene otros tantos accidentes.

Como ve, señor secretario, no es un capricho el pedir que se acelere la obra de esta variante. Si de verdad tienen voluntad política de hacerlo, a los ciudadanos de esa zona nos parece que se podría acelerar este proceso y cumplir la programación plurianual prevista en los Presupuestos Generales del Estado. Puesto que la mayor inversión la hacen para el año 2003, casi 1.300 millones de pesetas, vemos que se demora la construcción de esta variante y que si seguimos a este paso a lo mejor dentro de diez años vemos el primer kilómetro. Por tanto, yo le pediría desde aquí que aceleren ese proceso; la población está muy sensibilizada; no es la primera vez que se han hecho manifestaciones; y si las cosas siguen así nos veremos obligados a hacer uso de todos los medios que tengamos a nuestro alcance.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Yo comparto la necesidad de esta obra. Creo que con los datos que he explicado antes se ve que desde el Ministerio estamos impulsándola. Desde el año 1989 hasta el año 1997 estábamos en las fases previas del proyecto. Durante la pasada legislatura y lo que va de esta se le ha dado el impulso necesario para que ahora estemos ocupando esos terrenos. Por tanto, compartimos esa preocupación.

De todos modos, ya me explicará S.S. cómo se puede correr para empezar una obra sin tener los terrenos disponibles. Hemos acudido al trámite más rápido que nos permite la legislación de expropiación forzosa, como le he explicado antes, que es la declaración de urgencia para la ocupación de los bienes y derechos, pero, más allá de eso, salvo un delito de ocupación de bienes privados al margen del procedimiento de expropiación, no podemos correr de ninguna manera.

En todo caso, no parece procedente acudir a los procedimientos de urgencia para una obra que está programada y que se está tramitando por sus plazos, porque ese procedimiento está pensado sólo para aquellos casos en que sucesos imprevistos (inundaciones, accidentes) obligan a saltarse los trámites ordinarios de la condonación administrativa. La urgencia no está prevista sólo para la urgencia social, política, compartida de una obra, sino para sucesos imprevistos, catastróficos, que obligan a actuar sin respetar todos los trámites de la legislación vigente. Por tanto, creo que hay una manifestación cronológico-temporal de la importancia que le damos a esta variante de Sonseca. Los datos están ahí para ver el impulso que se le ha dado a este proyecto en los últimos cinco años. Estamos en la fase en que estamos de la ocupación de los terrenos, y desde luego no podemos empezar las obras sin tener los terrenos disponibles.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE PREVISIONES ACERCA DE SUSTITUIR, ANTES DEL VERANO DE 2001, EL TALGO QUE HACE LA LÍNEA ALMERÍA-MADRID POR OTRO DE ÚLTIMA GENERACIÓN. (Número de expediente 181/000687.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en la última pregunta del orden del día, la número 10, de la cual es autor don Francisco Contreras, sobre previsiones acerca de sustituir, antes del verano de 2001, el Talgo que hace la línea Almería-Madrid por otro de última generación.

Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor secretario de Estado, el ministro de Fomento inauguraba la estación intermodal de Almería el día 6 de julio del año 2000. En ese acto, ante las preguntas de los periodistas sobre la llegada del Euromed (hacía muy poco tiempo que el ministro, señor Rato, se había comprometido a que el Euromed llegaría en el 2005), él tuvo mucho cuidado en no dar ninguna fecha para este acontecimiento, pero sí adquirió un compromiso, y es que llegaría un Talgo de última generación antes del verano del año 2001.

Efectivamente este compromiso se ha cumplido, pero no solamente se dijo que vendría un Talgo de última generación, sino que el mismo supondría un ahorro de tiempo entre hora y media y dos horas en el trayecto Almería-Madrid. Tampoco se anunció en ese momento que esa llegada del Talgo de última generación iba a suponer la supresión del expreso Almería-Madrid, que a los ciudadanos que van por cuestiones burocráticas, de médicos, o cualquier otro tipo de viaje, les obliga necesariamente a pernoctar en Madrid y todos sabemos que el billete de avión de Almería a Madrid es uno de los más caros de cualquier capital de provincia a la capital de España. Por tanto, este servicio ferroviario, el expreso, era fundamental para las economías modestas, porque podían hacer las gestiones en un día y regresar nuevamente a Almería. Esto tampoco se anunció; en esa visita del señor ministro tampoco se dijo que se iba a sustituir el Talgo 2 por el Talgo 7, y lo que se ha hecho ha sido sustituir el Talgo 7 por el expreso.

Yo creo que en este momento nadie está contento en Almería, ni los sindicatos ni los empresarios ni, en general, los ciudadanos, y ni tan siquiera el propio presidente del Partido Popular, que decía hace pocas fechas que había que buscar la fórmula de que los ciudadanos no tuviesen que pernoctar en Madrid. Por eso me gustaría saber, señor secretario de Estado, si se va a electrificar el tramo entre Huéneja y Linares-Baeza. Si se hiciese esta actuación, evidentemente sí se podría ahorrar esa hora y media que se dijo en su momento. También me gustaría saber si tienen previsto a corto o medio plazo poner un servicio nocturno que haga el trayecto entre Almería y Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Me parece que S.S. ha aprovechado esta intervención para cambiar el tenor literal de su pregunta.

En concreto sabe S.S. que precisamente el pasado día 10 se estableció el nuevo servicio del Talgo de última generación, que fue lo que se comprometió el ministro a hacer. Quizá porque se ha cumplido puntualmente lo que prometió el ministro S.S. ahora formula preguntas distintas de la que estaba planteada por escrito con motivo de esta comparecencia, pero en todo caso

vamos a responder primero a la pregunta que S.S. formuló, y es que la palabra del ministro se ha cumplido y el nuevo Talgo de la última generación está operativo desde el pasado día 10.

Sobre las siguientes preguntas que plantea S.S., quiero recordarle que este Talgo, entre otras cosas, permite alcanzar velocidades máximas de 220 kilómetros/hora. Es evidente que, para que una velocidad máxima de diseño de un tren se convierta en una velocidad comercial, tiene que posibilitarlo también la infraestructura. En la medida en que vayamos avanzando en la infraestructura prevista en el tramo Madrid-Jaen, se podrán ir alcanzando velocidades acordes con las que el tren posibilita. En todo caso, quisiera resaltar que con este nuevo servicio no sólo se incrementa la oferta de plazas a Almería en más de un 23 por ciento, sino que los ciudadanos que se trasladen de Madrid a Almería, de Almería a Madrid o a Granada, en cualquiera de los dos sentidos, van a contar con uno de los materiales ferroviarios, en términos de calidad (vídeo, climatización, cafeterías de último diseño, etcétera), más modernos con los que cuenta el parque de Renfe. No creo, sinceramente, y no es la apreciación que tengo yo por las conversaciones que he mantenido con agentes sociales y políticos de Almería que, como ha dicho S.S., todo el mundo esté enfadado. Creo que ha sido recibido muy bien por mucha gente esta clara mejora del material, de la calidad de viaje que se oferta y de esa potencialidad clara cara al futuro de acortar los tiempos de viaje.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, ha consumido su tiempo con creces, le concedo la palabra con suma brevedad.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Agradezco la no contestación del señor secretario de Estado porque no me ha dicho si se va a sustituir o no. Me gustaría que comprendiese por qué tengo que cambiar la pregunta. Hacemos preguntas y tenemos que pasarlas a orales porque no nos contestan por escrito. Esta hace ya varios meses que está planteada.

Yo no pretendo poner en ningún apuro al Gobierno, sino buscar soluciones a esta situación que en este momento no está satisfaciendo a los ciudadanos de Almería. Y no me lo estoy inventando. Tengo aquí un periódico del 9 de junio donde un sindicalista, dice: Se han perdido servicios para los ciudadanos. El presidente del Partido Popular, dice: Hay que encontrar otra forma de no hacer noche. El presidente de los empresarios, dice: Renfe debe replantearse la decisión seriamente. Y el secretario general de un sindicato: Se debería buscar una alternativa similar. No podemos negar el confort que supone el Talgo 7, hay que reconocerlo, se ha cumplido el compromiso del ministro, pero es importante que se busque una fórmula para que los ciudadanos no tengan que pernoctar en Madrid. Supongo

que estarán pensando en mejorar las infraestructuras para que, ya que se pone este material rodante moderno y con capacidad para velocidades alta, sea posible que las infraestructuras acompañen, lo que lleva consigo necesariamente la electrificación del tramo que le decía anteriormente de Huéneja-Linares. Quería saber si eso está dentro de sus previsiones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Todo en esta vida es discutible, pero para que usted tenga elementos de juicio puedo decirle que el grado de aprovechamiento del expreso nocturno venía siendo de un 51,4 por ciento de su capacidad, para valorar y poner las cosas en su sitio sobre las demandas existentes y el uso de cada servicio. Estoy seguro de que este nuevo servicio que vamos a dar va a ser bastante más usado por la calidad, comodidad del viaje y el ahorro de tiempo que lo era el expreso nocturno. En todo caso, el tiempo nos aportará los datos confirmatorios a S.S. o a mí, aunque creo sinceramente que me dará la razón a mí en esta previsión.

En cuanto a la infraestructura, evidentemente que hay que actuar, pero no nos pida S.S. que lo hagamos todo a la vez. Estamos haciendo inversión ferroviaria, y en Andalucía particularmente muy importante, tanto en las nuevas líneas de alta velocidad como en el ferrocarril convencional, y en este segundo con la Junta de Andalucía, que está haciendo inversiones importantes en virtud de un convenio con nosotros, pero todo no lo podemos hacer a la vez. La ciudadanía entiende que tenemos que ir por los pasos, que hay una apuesta clara por el ferrocarril, pero se necesita un tiempo para ir programando todas las obras. Poco a poco irán llegando tanto en la red convencional como en la red de alta velocidad, en beneficio específicamente de Almería, que va a tener una nueva conexión de alta velocidad añadida a la convencional actual, en la cual seguiremos actuando para mejorarla.

COMPARECENCIA URGENTE DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ) PARA INFORMAR SOBRE EL PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE MATERIAL MÓVIL DE ALTA VELOCIDAD PARA LA LÍNEA MADRID-BARCELONA POR PARTE DE RENFE. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/000533.)

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la primera fase del orden del día, pasamos a la segunda, punto número 11, correspondiente a la comparecencia urgente del secretario de Estado de Infraestructuras, a petición propia, para informar sobre el proceso de adjudicación de material móvil de alta velocidad para la línea Madrid-

Barcelona por parte de Renfe. ¿El señor secretario de Estado está preparado o quiere tomarse un descanso? **(Pausa.)** El señor secretario de Estado, en un esfuerzo importante, va a iniciar la comparecencia. Tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Recordarán SS.SS. que el pasado mes de abril tuve ocasión de explicar en esta misma Comisión la adjudicación de los trenes de alta velocidad para la línea Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-frontera francesa hecha por Renfe en aquella época. Dije en aquel momento que comparecía a petición propia por la relevancia del contrato y también por la polémica que se había suscitado desde algunos sectores sociales en sentido crítico respecto a la adjudicación.

Comparezco cuando Renfe ha hecho la adjudicación del segundo contrato de los que estaban licitados para trenes de alta velocidad, en este caso con una velocidad de 250 ó 270, llamados habitualmente lanzaderas, para los servicios regionales vinculados a la misma línea de alta velocidad. Y aunque no se ha suscitado polémica, que yo sepa, a través de la opinión pública alrededor de esta adjudicación, me parece que sigue en vigor el primero de los argumentos que di en aquella comparecencia, que es la relevancia misma del contrato que justifica que el Gobierno dé cuenta con toda transparencia ante esta Comisión, como solemos hacer desde el Ministerio de Fomento, de cómo y por qué se toman decisiones relevantes.

No voy a reiterar ante SS.SS. toda la información de contexto que di en mi comparecencia del mes de abril, porque supongo que la recuerdan y la tienen asequible. Únicamente me permitirán que recuerde que estas adjudicaciones, la que hoy explico y la que expliqué el 4 de abril, se enmarcan dentro del Plan de infraestructuras 2000-2007, que tiene un ambicioso programa de alta velocidad, que pretende dotar a España de 7.200 kilómetros de nuevas líneas de alta velocidad y que eso nos exige poder contar con el material móvil acorde con la tecnología de alta velocidad, porque, como saben SS.SS., ésta es una suma de infraestructuras, de trenes y de sistemas de explotación. Por tanto, a las nuevas infraestructuras y sistemas de explotación hay que dotarlos del material móvil necesario y congruente para que el objetivo de la alta velocidad se pueda conseguir. Recordarán SS.SS. que en aquella ocasión les hablé de que pretendíamos contar con tres tipos de materiales: los estrictamente de alta velocidad para servicios de larga distancia, entre 300 y 350 kilómetros/hora; los de alta velocidad para servicios de carácter regional, 250/270 kilómetros/hora, que son de los que hoy nos ocupamos, y trenes autopropulsados de alta velocidad de ancho variable que permita el juego de las conexiones de las líneas de ancho UIC con las de ancho ibérico, en esta fase de diseño en que estamos.

Como les indicaba también en aquella comparecencia, Renfe, para poder dotarse de este material necesario, había convocado una serie de procedimientos negociados que muy brevemente, y sin detallar toda la información que respecto a cada uno de ellos detallé el pasado mes de abril, era un procedimiento para el suministro y mantenimiento integral de trenes de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, con diseño entre 300 y 350 kilómetros/hora, que fue el que adjudicó el consejo de administración el pasado 24 de marzo y que yo tuve ocasión de explicar ante esta Comisión. Un segundo con procedimiento al que hice referencia en mi interior anterior, y en el que hoy voy a detenerme, porque es el que acabamos de adjudicar, que era el atinente al suministro y mantenimiento integral de trenes de alta velocidad para velocidades de 250 ó 270 kilómetros/hora. En éste, aunque también di los datos básicos en mi comparecencia de abril, como es el que pretendo explicar en cuanto a su adjudicación en esta comparecencia, van a permitirme que reitere algunos de los datos que di en la comparecencia anterior a la que me estoy refiriendo. El objeto de este contrato es el suministro y mantenimiento integral de un mínimo de 6 y un máximo de 30 trenes de alta velocidad destinados a cubrir los mercados de media distancia que aparecerán con la puesta en servicio de las nuevas líneas de alta velocidad, es decir, trayectos regionales por las nuevas líneas. El pliego del concurso exige que los trenes a suministrar circulen por vías de ancho UIC y a velocidades entre los 250 y los 270 kilómetros por hora. Asimismo, se asocia al contrato el mantenimiento integral que se contempla en el pliego por una duración temporal de 14 años. Fueron preseleccionados invitados a participar en el procedimiento los grupos Breda, Siemens, Talgo-Adtranz y Alstom-Caf. La fecha límite de presentación de oferta se fijó a las 12 horas del 18 de octubre del año 2000. Al final del procedimiento, los grupos Breda y Talgo-Adtranz decidieron no presentar ofertas, a pesar de que habían sido preseleccionados e invitados, con lo cual sólo han participado en el procedimiento en su última fase de adjudicación los grupos Siemens y Alstom-Caf. Les hacía referencia en aquella comparecencia del mes de abril a que había un tercer procedimiento abierto para el suministro de trenes autopropulsados eléctricos de ancho variable, al que no voy a hacer referencia específica hoy, porque las características básicas de ese procedimiento se las relaté a ustedes en la comparecencia del mes de abril y no es la que nos ocupa en estos momentos.

Paso ya a hablar específicamente en este contexto, en el que me remito para más información detallada a aquella comparecencia, del procedimiento que se ha seguido con sus trámites y los criterios de adjudicación en el segundo de los expedientes de contratación a que me he referido antes, que fue objeto de adjudicación por parte del consejo de administración de Renfe el

pasado 25 de mayo, y al que me referiré a partir de ahora sin citar con tanto detalle fechas y nombre del procedimiento, porque siempre que haga referencia al procedimiento de adjudicación estaré refiriéndome a partir de ahora a este expediente en concreto.

Quisiera recordarles, sin entrar también en detalle, porque lo dije en la comparecencia del mes de abril, que hay un marco jurídico específico, singular, identificado, publicitado y conocido por todos los concursantes, cuyo detalle les di el mes de abril, que es al que se atiene este procedimiento de adjudicación. Únicamente, sobre las normas de general aplicación que les relaté con cierto detalle en comparecencia anterior, les informo que en este caso Renfe aprobó, exactamente el 27 de junio del año 2000, la puesta en marcha del procedimiento según el pliego de condiciones particulares del procedimiento negociado para la adjudicación del suministro y mantenimiento integral de trenes de alta velocidad (250-270 kilómetros/hora) e instalaciones asociadas, que es el pliego específico que ha regulado este procedimiento de adjudicación de las lanzaderas. Como es lógico —intento demostrarlo ante SS.SS. en el resto de esta comparecencia—, este procedimiento de adjudicación, como el anterior, que debatimos en esta Comisión, se ha atenido escrupulosamente al procedimiento establecido, a las normas de general aplicación y a este pliego al que acabo de hacer referencia aprobado por Renfe específicamente para este procedimiento negociado.

A continuación, voy a pasar a exponer ante SS.SS. la cronología del procedimiento de contratación. Elaborado el pliego de condiciones particulares que regiría la adjudicación, fue presentado, en fecha 30 de mayo del año 2000, al consejo de administración de Renfe. El 27 de junio del mismo año 2000 se autoriza por el consejo de administración de Renfe el inicio del procedimiento negociado para la selección y adjudicación del suministro y mantenimiento de los trenes de alta velocidad (250-270 kilómetros/hora), de acuerdo con el anuncio público que se incorporaba. El 5 de julio siguiente se publica la correspondiente convocatoria en el Boletín Oficial del Estado (en concreto el número 160, de 5 de julio del año 2000), y el 6 de julio se publica en la prensa, así como el 11 de julio en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas (DOCE de 11 de julio de 2000). Estos anuncios no obligatorios en todos los casos, pero sí necesarios para la mayor transparencia del procedimiento, se realizaron todos a iniciativa de Renfe, como es lógico.

Respondiendo a esta convocatoria, presentaron solicitudes de participación, una vez concluido el plazo correspondiente, las siguientes empresas: Talgo-Adtranz, Alstom-Caf, Siemens S.A. y Breda Construzioni Ferroviarie. El 3 de agosto del año 2000 se reúne la mesa de apertura de solicitudes de participación para proceder a la apertura de las presentadas y al examen del cumplimiento de los requisitos exigidos, informan-

do que se consideran válidas las documentaciones presentadas por todos ellos. En esa misma fecha se decide, en consecuencia, cursar invitaciones para participar en el procedimiento negociado a Siemens, Breda y a las agrupaciones Talgo-Adtranz y Alstom-Caf. En la misma fecha fueron cursadas por el jefe de compras y contratación de la Unidad de Negocio de Alta Velocidad de Renfe las correspondientes invitaciones para participar en el procedimiento de contratación a todas las empresas indicadas. El 4 de agosto se hizo entrega a los licitadores del pliego de condiciones particulares, que todos aceptaron expresamente como reglas del contrato. Una vez finalizado el plazo de presentación de ofertas, se constituyó el grupo de recepción y apertura de ofertas (5 personas de Renfe), el cual procedió a levantar acta de la recepción formal de las ofertas recibidas y a disponer su custodia en fecha 18 de octubre del año 2000. Presentaron ofertas, como les indiqué antes, Siemens y Alstom-Caf. No presentaron oferta, voluntariamente por tanto, los otros preseleccionados: Talgo-Adtranz y Breda.

Por acuerdo de la presidencia de Renfe de fecha 14 de noviembre de 2000 se dispuso la constitución de la mesa de contratación que debería elaborar la correspondiente propuesta de adjudicación. La mesa de contratación estaba integrada por las mismas personas del contrato anterior que les relaté a ustedes en mi comparecencia del 4 de abril. Por tanto, la composición que les anuncié entonces es la misma y me ahorro reiterarla en este momento, salvo que SS.SS. me pidan que les lea de nuevo los nombres de los integrantes. El 17 de noviembre del año 2000 tuvo lugar la reunión constitutiva de la mesa de contratación, en la que se adoptó el acuerdo de habilitar a los servicios de Renfe para proceder a la apertura de los sobres de las ofertas A (referido al cumplimiento de los requisitos de solvencia y administrativos), B (recursos asignados al proyecto y planes de ejecución) y C (oferta técnica) llevando a cabo los subsiguientes trabajos de evaluación técnica. El 21 de noviembre de 2000 se reúne el grupo de recepción y apertura de ofertas para proceder a la apertura de los sobres A, B y C, levantando acta del contenido y del resultado de su examen. En sucesivas reuniones de la mesa, del 4 de diciembre del año 2000 y del 2 de febrero del año 2001, se informó de la evolución de los trabajos desarrollados. El 9 de marzo siguiente se reúne de nuevo la mesa de contratación adoptando el acuerdo de autorizar la apertura de los sobres D (oferta económica) y E (propuesta de estructura de financiación). Dicha apertura se produjo el día 9 de marzo del año 2000 por el grupo de recepción y apertura de ofertas.

El inicio del procedimiento de negociación de las ofertas por el presidente de Renfe tuvo lugar el 14 de mayo del año 2001, dándose por concluido el 18 de mayo siguiente. El 22 de mayo del año 2001 el presidente de la mesa de contratación dirige sendas cartas a los dos licitadores interesando una ampliación de sus

ofertas en el siguiente sentido: adaptación de sus ofertas para un pedido de 16, 18 y 20 trenes y aceptación de la participación de Renfe en el 20 por ciento de la fabricación del material móvil y en el 50 por ciento del mantenimiento de los propios trenes. El 23 de mayo siguiente se reciben cartas de contestación de los dos licitadores a las peticiones anteriores. En la misma fecha, 23 de mayo del año 2001, tiene lugar una nueva reunión de la mesa de contratación en la que se acuerda elevar al consejo de administración de Renfe la correspondiente propuesta de adjudicación de los 20 trenes de alta velocidad (250-270 kilómetros/hora) y del mantenimiento de los mismos y de sus instalaciones asociadas, en resolución del expediente del procedimiento negociado del que estamos hablando. Por escrito del presidente de la mesa de contratación, de fecha 24 de mayo del año 2001, se eleva al presidente de Renfe la anterior propuesta. El 25 de mayo el comité de dirección de Renfe acuerda la elevación de la propuesta anterior al consejo de administración haciéndola suya. El mismo día 25 de mayo del año 2001 se reúne el consejo de administración de Renfe en sesión extraordinaria, en la que se acuerda aprobar por unanimidad la propuesta elevada por la mesa de contratación al comité de dirección y por éste al propio consejo.

Permítanme que reitere que en este caso también, como en las anteriores adjudicaciones que comentamos el mes de abril, todos los órganos que han intervenido, la mesa, el comité de dirección y el consejo de administración de Renfe, han avalado la propuesta de adjudicación por unanimidad.

Por último, el 30 de mayo del año 2001 se comunica formalmente a los licitadores el resultado del procedimiento de adjudicación y se han remitido para su publicación al DOCE y al BOE, aunque creo que todavía no han salido publicados, los correspondientes anuncios con la adjudicación.

Como indiqué antes a SS.SS., al final dos grupos empresariales de entre los cuatro preseleccionados presentaron ofertas, que eran: Alstom-Caf y Siemens. Creo conveniente, como ya hice en mi anterior comparecencia del mes de abril, dar a SS.SS. los datos básicos que les permitan conocer, en el seno de esta comparecencia, los productos ofertados por cada uno de estos grupos, por lo que paso a hacer una breve descripción de las características técnicas de las ofertas presentadas por cada uno de ellos.

Ofertas de Alstom-Caf: presentan dos trenes, ambos con una velocidad punta de 250 kilómetros/hora. Los trenes son el AGV-6, con una potencia de 3.870 kilovatios; tracción distribuida; no está homologado, es un proyecto. No circula en estos momentos. No presta servicio comercial, en consecuencia, y su composición es de 6 coches articulados con 7 bogies, 3 de ellos motores y el resto portantes. La capacidad es de 231 plazas.

El segundo producto presentado por Alstom es el I-250, con una potencia de 4.000 kilovatios; tracción distribuida; un tren derivado directamente del electro-tren de última generación, no basculante, realizado por Fiat Ferroviaria. Presta servicio comercial en productos muy similares, como son los ETR 470 Cisalpino, que circulan entre Italia y Suiza, y el Virgin Pendolino, que lo hace entre Inglaterra y Escocia. Su composición es de 4 coches no articulados, con 8 *bogies*, cada uno de los cuales incorpora un eje motor y un eje portador. Su capacidad es de 237 plazas.

Por su parte, Siemens presenta un tren denominado ICE 300 E, con una velocidad punta de 300 kilómetros/hora. La potencia es de 4.400 kilovatios; tracción distribuida; es un tren derivado del ICE 3, homologado para la dinámica de marcha a 300 kilómetros/hora. Presta servicio comercial en diversas líneas de los ferrocarriles alemanes y su composición es de 4 coches no articulados, con 8 *bogies*, 4 de ellos motores y 4 portantes y una capacidad de 229 plazas.

A continuación, y sobre la base de esta descripción de los productos ofertados por cada uno de los concursantes, paso a exponer a SS.SS. los criterios para la valoración de las distintas ofertas que, establecidas y fijadas por el pliego particular del contrato, y que no voy a detallarles, porque son los mismos que ya les detallé en la comparecencia del pasado mes de abril, fueron tenidos en cuenta y aplicados por la mesa de contratación.

A la luz de los informes técnicos evacuados, la mesa realizó la siguiente ponderación de factores a valorar: los factores técnicos se valoraron a propuesta de los técnicos en un 60 por ciento, incorporando las características básicas, la dinámica y la seguridad y el equipo eléctrico y mecánico. Los factores funcionales tuvieron una ponderación del 10 por ciento, incorporando la distribución interior y acomodación de personas de movilidad reducida, los servicios a bordo y el diseño. Los factores de explotación contaron con una ponderación del 5 por ciento, dentro de la cual se incorporan las condiciones propias del producto ofertado: fiabilidad, puntualidad, disponibilidad de trenes, etcétera. Conforme a esta ponderación, la puntuación obtenida por las distintas ofertas desde el punto de vista técnico fue como sigue.

Los factores técnicos, en el caso de Alstom-Caf con su oferta sobre el AGV-6, dieron 48 puntos. La oferta del I-250 del mismo grupo Alstom-Caf obtuvo 50 puntos. Siemens, en su oferta del ICE 300 E, obtuvo 56 puntos. Respecto a los factores funcionales, el AGV-6 obtuvo 10 puntos; el I-250, 9 puntos; y el ICE 300 E, 6 puntos. En cuanto a los criterios de explotación, el AGV-6 obtuvo 4 puntos; el I 250, 4 puntos; y el producto de Siemens, 3 puntos. Total de estos factores: AGV-6, 62 puntos; I-250, 63 puntos; ICE 300 E de Siemens, 65 puntos.

Respecto a los factores industriales —los planes de ejecución y los recursos industriales— y los factores de referencia —homologaciones y referencias—, la mesa de contratación decidió considerarlos como requisitos de aptitud o no aptitud de las ofertas y de los licitadores y, de acuerdo con el informe técnico, decidió que no eran motivo de descalificación para ninguno de los grupos ofertantes.

Adoptadas estas decisiones, la mesa procede a definir el número definitivo de trenes a adquirir, acordándose que sea de 20 por resultar éste el número óptimo para atender —según los servicios comerciales de Renfe— las necesidades de la demanda y planificación de los servicios regionales previstos derivados de la puesta en funcionamiento a medio plazo de las nuevas infraestructuras en ancho UIC en la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa.

Adoptadas estas decisiones sobre las valoraciones técnicas, la mesa pasó a valorar la última oferta económica de cada uno de los licitadores, presentada tras la fase negociada del procedimiento. A los distintos ofertantes se les había solicitado —como antes les he relatado— una oferta económica para posibles adjudicaciones de entre 16, 18 y 20 trenes. Para no aburrirles, voy a darles los datos de lo aportado por cada uno de los grupos ofertantes para los 20 trenes, que fue la cantidad finalmente elegida por la mesa para cada una de las ofertas económicas —como he indicado— con carácter previo a la apertura de dichas ofertas.

En el caso del producto AGV-6, de Alstom-Caf, el precio unitario por tren ofertado fue de 2.993.949.684 pesetas; número de plazas: 231; coste por plaza: 12.960.821 pesetas; coste medio ponderado, incluyendo el mantenimiento y la limpieza: 428; coste total integrado —tren + mantenimiento durante 14 años—: 4.911.134.898 pesetas.

En el caso del segundo producto ofertado por Alstom-Caf, el I 250, el precio unitario por tren en su última oferta fue de 1.894.970.154 pesetas; número de plazas: 237; coste por plaza: 7.995.655 pesetas; coste medio ponderado, incluyendo el mantenimiento: 407; coste total agregado del tren + el mantenimiento durante 14 años: 3.720.492.389 pesetas.

En el caso de la oferta del producto ICE 300 E, de Siemens, el precio unitario por tren de su última oferta era de 2.253.032.826 pesetas y, dado que el número de plazas era 229, el coste por plaza ascendía a 9.838.571; coste medio ponderado del mantenimiento, incluyendo limpieza: 442; coste total agregado del tren + el mantenimiento durante los 14 años: 4.232.094.464 pesetas. Para el cálculo del coste medio ponderado del mantenimiento, incluyendo limpieza, nos hemos basado en todos los casos en la hipótesis de 320.000 kilómetros/tren/año.

Del análisis de estas ofertas resulta la siguiente valoración económica para cada uno de estos productos, atribuyendo 100 puntos a la oferta más ventajosa y, a

los demás, los que correspondan proporcionalmente conforme a una regla de tres inversa, que es el procedimiento previsto por el pliego: Alstom-Caf, AGV-6: 74 puntos; Alstom Caf, I 250: 100 puntos; Siemens, ICE 300 E: 85 puntos. Estas valoraciones económicas no se vieron alteradas, a juicio de la mesa, por las propuestas de financiación del precio del contrato presentado por los distintos ofertantes, ya que las distintas estructuras financieras presentadas por todos ellos son semejantes —iba a decir idénticas— entre sí, sin que exista ningún elemento diferenciador entre las mismas que permita discriminar favorablemente a una u otra, como sucedía ya en la adjudicación a la que me referí en mi comparecencia del pasado mes de abril.

La mesa de contratación, según lo previsto, valoró los aspectos técnicos y los económicos en una relación 50-50 por ciento, por resultar ésta la que más optimiza para la empresa las bondades técnicas del producto seleccionado y las economías conseguidas en el precio; o, expresado de otro modo, para conseguir el mejor tren al precio más adecuado. A estos efectos, se procedió a elevar a base 100 la puntuación técnica, que tenía base 75. Sumando las valoraciones técnicas, a las que antes he hecho referencia pormenorizada, y las económicas, que también les he detallado, la puntuación final a la que llegó la mesa de contratación, y que determinó la adjudicación decidida por el consejo de administración de Renfe, fue la siguiente: Alstom-Caf, producto AGV-6, valoración técnica: 82 puntos; valoración económica: 74 puntos; valoración final: 78 puntos. Alstom-Caf, producto I-250, valoración técnica: 84 puntos; valoración económica: 100 puntos; valoración final: 92 puntos. Siemens, ICE 300 E, valoración técnica: 87 puntos; valoración económica: 85 puntos; valoración final: 86 puntos.

A la luz de estos criterios y de estas puntuaciones, la propuesta de la mesa, que se elevó al comité de dirección de Renfe y que éste avaló por unanimidad para su presentación al presidente del consejo de administración y posteriormente al propio consejo, fue literalmente la siguiente en su parte sustantiva —cito textualmente—: elevar al consejo de administración de Renfe, a través de su presidente, la propuesta de adjudicación de 20 trenes de alta velocidad y el mantenimiento de los mismos y de sus instalaciones asociadas, en resolución del expediente número 3.0/7000.0008/6-00000 —procedimiento para la adjudicación del suministro y mantenimiento integral de trenes de alta velocidad (250-270 kilómetros/hora) e instalaciones asociadas—, según el siguiente detalle: 20 trenes I-250 (4 coches) al consorcio Alstom-Caf, compuesto por las empresas Alstom Transporte, S.A. y Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles S.A. Dicha propuesta de adjudicación se efectúa sobre la base del pliego de condiciones particulares aplicable y de acuerdo con las ofertas presentadas por los respectivos licitadores y la valoración efectuada. Fin de la cita.

Quisiera recordarles de nuevo que la oferta seleccionada incorpora respecto a los trenes adjudicados anteriormente —a petición de Renfe y porque damos a esto gran relevancia, como ya les relaté en la comparecencia del mes de abril— el compromiso expreso por parte del adjudicatario de contratar con personal de Renfe el 50 por ciento del mantenimiento durante los 14 años a que se extiende la vigencia del contrato, y de contratar con la misma Renfe hasta el 20 por ciento del proceso de fabricación.

Como saben SS.SS. porque es un dato público y he hecho referencia a él al principio, el consejo de administración de Renfe, en su reunión de 25 de mayo pasado, decidió también por unanimidad realizar la adjudicación en los términos propuestos por la mesa de contratación y el comité de dirección de la empresa.

Este es el relato pormenorizado de los trámites, de los procedimientos, de los criterios y de las puntuaciones que han permitido llegar a la conclusión de hacer esta adjudicación de 20 trenes lanzadera para prestar los servicios regionales en la nueva línea de alta velocidad con ancho internacional Madrid-Barcelona-frontera francesa y sus conexiones regionales asociadas.

Quisiera decirles a ustedes para concluir —lo hice también cuando hablé de la otra adjudicación— que, como secretario de Estado del Ministerio de Fomento, me siento muy satisfecho por la transparencia, el rigor y la objetividad con que se ha realizado todo este procedimiento. Agradezco al personal de Renfe que ha intervenido en él y a los miembros de la mesa de contratación su buen hacer para dotarnos una vez más, con toda transparencia y objetividad, del material que necesitamos para que funcionen las nuevas líneas de alta velocidad.

Por último, quiero reiterarles que quedo a disposición de SS.SS. para cualquier ampliación o aclaración que quieran plantear sobre el tema objeto de esta comparecencia.

El señor **PRESIDENTE**: En el turno de intervención de los grupos políticos, tiene la palabra en primer lugar el señor Segura por el Grupo Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, cuando usted compareció ante esta Comisión el 4 de abril pasado, en la última intervención del portavoz socialista, que era en aquel momento el mismo diputado que en estos instantes le habla, terminé diciendo lo siguiente —y se lo leo textualmente—: Entendemos que estamos en un momento trascendente en las comunicaciones en el seno del Estado español, en el que se pasará de un primer nivel, en el que nos situamos con la alta velocidad Madrid-Sevilla, a un segundo nivel con nuevas tecnologías, en el tramo Madrid-Barcelona-frontera francesa. Por eso le hemos estado insistiendo en el requerimiento de una serie de datos de naturaleza tecnológica. Tampoco hemos que-

rido aquí jugar el papel de arietes ni de adelantados de ninguna de las empresas concursantes, que son muy mayorcitas, que entre ellas se reparten el pastel —tal como se dice coloquialmente— porque no es el nuestro. Nuestro papel es el de la defensa del bien público y en la defensa del bien público nos va a encontrar siempre. Vamos a jugar un papel de análisis crítico, de requerir información y de avanzar para conseguir que los corredores de alta velocidad dispongan de tecnología punta. Nuestras preguntas han ido todas en ese sentido y le reconozco un gran esfuerzo por corresponder a las informaciones requeridas. España va a tener una variada gama de servicios ferroviarios, pero queremos profundizar en la señalización, en las catenarias, porque no es un tema baladí en modo alguno, van a ser catenarias de nueva tecnología y nosotros queremos tener el convencimiento de que ese mecanismo de suministro de fluido eléctrico al elemento móvil va a estar en condiciones de permitir velocidades adecuadas que van a romper, digamos, fronteras numéricas y que van a convertir el corredor Madrid-Barcelona-frontera francesa en uno de los corredores más modernos del mundo entero, sin lugar a dudas.

En esa misma línea se encuentra el Grupo Parlamentario Socialista ante la comparecencia del señor secretario de Estado en el día de hoy. Lo hacemos en la misma línea desde aquel instante, primero, porque hemos podido comprobar que las compañías en efecto se reparten el pastel, firman acuerdos comerciales, razonables, lícitos, negocian, ofertan desde luego sus instalaciones a unas o a otras, amenazan con que si cierran o no, y a eso no vamos a jugar, no somos arietes de ninguna empresa, somos arietes del interés ciudadano, del interés de las instituciones públicas, del bien público en su conjunto.

Señor secretario de Estado, le reconocemos su buena voluntad por comparecer, pero le criticamos clara y rotundamente —y lo voy a decir para que quede constancia en el «Diario de Sesiones», para que aquellos que lo lean a través de Internet o por acceso directo y que no son miembros de las Cortes Generales lo tengan muy claro— que las comparecencias están teniendo lugar con opacidad informativa, aunque ello no implica nada más que lo que estoy diciendo: falta de documentación a los diferentes grupos parlamentarios. Se concede una adjudicación, el secretario de Estado comparece, lee quince, veinte, veinticinco folios que le han redactado los servicios técnicos y, como es obvio, no estamos en condiciones de anotar como si fuésemos alumnos de una escuelita, para luego realizar un análisis crítico de la información que usted nos da. Incluso en el día de hoy —a diferencia de lo que ocurrió el 4 de abril que usted repartió el texto de los veinticinco o treinta folios a los periodistas que asistieron pero no a los diputados— no se lo ha distribuido a los periodistas, no lo sé, puede ser que sí, pero en principio a los diputados no nos ha repartido el documento que ha

dado a los periodistas. Por consiguiente, se trata de una comparecencia propagandística, carece de metodología, de rigor, de seriedad procedimental, de respeto democrático a las Cortes Generales, porque aquí estamos, ni más ni menos que en la Comisión de Infraestructuras, los representantes de los cuarenta millones de ciudadanos españoles y no tenemos un informe, un cuadernillo. Basta con leer los «Diarios de Sesiones» de otras ocasiones y en otras legislaturas para que ver que cuando los altos cargos comparecían ante esta Comisión al menos colocaban encima de la mesa una colección de fotocopias con el texto que el señor secretario de Estado iba a leer a efectos de que al menos en esa sesión pudiéramos tener acceso a ese documento. Eso no ha ocurrido ahora y esa es la opacidad informativa a la que me refiero, no se me extrapole ni se saque ninguna conclusión, creo en la honorabilidad y en la honestidad institucional, naturalmente, de la Administración pública, me estoy refiriendo a ese procedimiento exclusivamente. Además hay también opacidad informativa, señor secretario de Estado, porque desde el 4 de abril el Grupo Parlamentario Socialista, a raíz de su comparecencia, ha solicitado una información sistemática, metódica, no una fotocopia de todo el expediente que pueden ser kilos y kilos de documentos, pero al menos una síntesis, y han transcurrido más de dos meses y el Gobierno no ha remitido la información que le pedimos. En esta ocasión se la volvemos a reclamar.

Hemos leído y tenemos información de todo lo que ha salido en los medios de comunicación, pero no vamos a estar aquí reproduciendo esos datos, que es prácticamente lo que el señor secretario de Estado ha dicho. Le ruego que nos conteste concretamente y queremos información técnica. Nosotros queremos saber qué está ocurriendo con Renfe, cómo es posible que se convoque al Consejo de Administración de Renfe *manu militari* y sin tener una información progresiva y consecutiva semana tras semana tenga que ver los informes que proceden de un grupo mixto integrado por técnicos del Ministerio y probablemente de Renfe, que se elevan al Consejo de Administración, que tiene que adoptar una serie de decisiones y aprobar unas adjudicaciones.

Se nos tienen que explicar, dado que estas lanzaderas son también trenes de alta velocidad aunque se sitúen en una media de 250, 270 kilómetros por hora, califíquese como se quiera —porque para los trenes que se han adjudicado no nos sirven sólo los parámetros de naturaleza económica—, los parámetros de naturaleza técnica, cómo va a funcionar Renfe, cómo va a incorporar ese tipo de trenes a los distintos sistemas de comunicación, cuál es el balance, cuáles son los estudios económicos realizados por Renfe para evaluar la rentabilidad de esos servicios; queremos conocer las características técnicas de los sistemas de frenado, los sistemas de señalización. El corazón tecnológico de un proyecto de alta velocidad son los sistemas de señaliza-

ción de distancia, no son sistemas de visualización tradicionales. Queremos saber cómo está adaptado el sistema GSMR, que es un sistema de comunicación digital modernísimo, ultramoderno, que utiliza técnicas de comunicación digital en el sector ferroviario, a este tipo de trenes lanzaderas que se acaban de adjudicar. Queremos saber cuáles son los tipos de antena. Queremos datos de naturaleza tecnológica para saber si estos son los trenes ideales y cómo van a funcionar. En esta Comisión preguntábamos también —y era objeto de cierta chanza en algún foro interno coloquialmente— sobre las características de las catenarias, que se vincula también al sistema de frenado, a la seguridad, a los sistemas de cruzamiento de los distintos métodos de frenado que simultáneamente tienen que llevar estos trenes para velocidades de estas características. Queremos saber si son absolutamente fiables, si las tecnologías que se incorporan a este tipo de trenes —que es un elemento crítico y básico en todo sistema de alta velocidad— responden a las necesidades que indica la normativa comunitaria en materia de seguridad y desde luego cuáles son las razones que llevan, desde el punto de vista técnico, a los servicios que han adoptado esta decisión a que sea ese tipo de trenes. Queremos saber si lleva un tipo de freno recuperativo que devuelva la energía cinética del tren en forma de energía eléctrica a la red de catenarias; queremos conocer si lleva incorporado el freno inductivo que disipa la energía de frenado introduciendo corrientes al carril; queremos saber si el tipo de frenado neumático tradicional aplicado sobre varios discos instalados en los ejes lo lleva incorporado este tipo de trenes, porque esta es, ni más ni menos, que la Comisión de Infraestructuras de las Cortes Generales del Estado español. Aquí no nos podemos quedar con una información superficial, la que podemos leer en todos los medios de comunicación. Tengo en mis manos las fotocopias de todo lo que han anunciado a lo largo de los últimos diez o quince días los distintos medios de comunicación. Aquí tenemos que recabar una información, primero, que no figura en las noticias periodísticas y, segundo, que no ha suministrado el secretario de Estado. Queremos saber el porqué de esta adjudicación relativamente rápida, que incluso algunos medios de comunicación han puesto de manifiesto y que choca un poco con una serie de estudios que un consorcio integrado por Siemens y Alstom-CAF, ha hecho utilizando ayudas a la investigación y al desarrollo que concede el Ministerio de Ciencia y Tecnología a través de programa comunitario Profit, porque están estudiando un nuevo producto de tren, el denominado tren regional de alta velocidad. ¿Es que no había posibilidad de esperar a que esos estudios culminasen y se incorporasen nuevas tecnologías? Probablemente no, porque la fecha de diciembre del año 2000 para que el tramo hasta Lleida entre en funcionamiento puede requerir esa celeridad.

No sólo queremos conocer las características de las nuevas tecnologías de avanzada en los sistemas de frenado del tren, sino también otro tipo de características técnicas. Esta va a ser una línea de alta velocidad transfronteriza completamente interoperable, que va a desvanecer la habitual barrera tecnológica del paso de una frontera mediante la implantación por primera vez en España de una aplicación comercial de la nueva generación de tecnologías de señalización ERTMS, el célebre *European Rail Traffic Management System*. Queremos conocer la contestación a varias cuestiones. ¿Estos trenes podrán llevar incorporada este tipo de tecnología? ¿Cuáles van a ser los mecanismos de comunicación y de seguridad, no solamente en los sistemas de frenado del propio tren, sino los mecanismos de conexión con las centrales desde las cuales se dirige el traslado y el desplazamiento del tren?

Señor secretario de Estado, nosotros tenemos responsabilidades parlamentarias o de Gobierno, pero los técnicos que han emitido los informes son los que tienen la responsabilidad de gestionar la empresa, y se van a encontrar dentro de pocos años con que la liberalización del sector ferroviario va a convertir la alta velocidad en el primer plato apetitoso donde se va a implementar claramente la libre competencia. ¿O es que tenemos dudas de que en pocos años se pondrá en marcha la libre competencia en el sector del transporte de mercancías? ¿O es que tenemos dudas de que cuando Renfe tenga funcionando estos trenes lanzadera dentro de tres, cuatro, cinco o seis años, con las directivas comunitarias que posibilitarán la liberalización del transporte de pasajeros en Europa, la primera libre competencia no se va a dar en la alta velocidad? ¿O es que también tenemos dudas de que la propia Generalitat, como ha venido comunicando...? **(El señor presidente hace señas al señor Segura Clavell para que termine su intervención.)** Señor presidente, si tengo que cortar por el tiempo, corto, pero así se empobrece un debate parlamentario y la búsqueda de información. Le pido cierta flexibilidad porque no estamos en un turno de preguntas. Hemos sido flexibles y hemos aceptado que hoy, de forma imprevista —y nos parece muy bien—, comparezca el señor secretario de Estado, pero deberíamos tener esa flexibilidad en las peticiones de información que estamos demandando.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a tener esa flexibilidad que, como usted sabe, es habitual en esta Presidencia, lo que ocurre es que ya ha pasado su tiempo y le hago una seña para que vaya frenando por ese mismo sistema que nos está anunciando en el AVE.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor presidente, las señas se hacen cuando se juega a las cartas, pero no aquí en la Comisión, aunque a usted y a mí nos guste mucho jugar a las cartas. **(Risas.)**

Señor secretario de Estado, en esta comparecencia, y me parece razonable, usted no está en condiciones de responder a determinados requerimientos técnicos, a unos sí y a otros no, pero conteste hoy a lo que pueda y sobre lo que no pueda remítanoslo por escrito, porque aún no hemos obtenido respuesta escrita a las peticiones que hicimos para la alta velocidad adjudicada a finales de marzo o a comienzos de abril. Queremos saber la capacidad de adherencia de este tipo de trenes a la vía. ¿Es un tema baladí? En absoluto. Queremos conocer las características de los mecanismos de aceleración vinculados a la adherencia a la vía, porque es elemental en estas nuevas tecnologías, cuál es la capacidad que tienen estos trenes para superar pendientes según el pronunciamiento de la misma sin pérdida de velocidad y su vinculación a la mayor o menor adherencia. No nos interesa lo que cuesta cada tren ni el número de vagones, pero sí el confort interior dentro del propio tren, las prestaciones que se aportan, la capacidad de competitividad económica con futuros operadores.

Nos sentimos muy satisfechos de que se vaya avanzando en procesos que pusieron en marcha gobiernos socialistas y apoyamos al actual Gobierno en la línea de dar pasos consecutivos pero rigurosos. ¿Qué está ocurriendo con las estaciones? ¿O es que no tenemos claro que también el Gobierno francés de forma muy tímida ha venido dando pasos, según hemos visto en comunicaciones y mediante la prensa, en el sentido de facilitar para el año 2005, no para el año 2004, la posible conexión a través de la frontera francesa? En el proceso de adjudicación anterior la tracción longitudinal, a lo largo de toda la vía, en una situación de absoluta innovación para el sistema de transmisión de la potencia al tren, llevó a que se adjudicara a Siemens, y ahora queremos que nos explique cuáles van a ser las características de la propulsión de los distintos trenes lanzadera que se acaban de adjudicar.

Voy terminando. Señor secretario de Estado, tanto desde el punto de vista tecnológico como desde el punto de vista de la gestión, aporte la mayor cantidad de información posible y le ruego que una vez que regrese a su despacho dé instrucciones para que se proporcione al Grupo Parlamentario Socialista la información que hace dos meses demandó y que en este momento le está pidiendo, porque a lo mejor no está en condiciones de darla. Eso es transparencia informativa desde el punto de vista tecnológico y desde el punto de vista de la capacidad de prestación de servicios absolutamente nuevos, no nos quedemos sólo con la propaganda sobre el número de trenes, es decir, con las noticias periodísticas que se han leído en todos los medios de comunicación a lo largo de las últimas semanas.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor secretario de Estado, como ve estoy haciendo una pausa para que yo mismo pueda asimilar la frenada mental que necesito después de la extensa y docta disertación de nuestro compañero. **(Risas.)**

En la anterior comparecencia no fui ariete de nadie, quiero hacerlo constar, porque quien se sitúa en que no es ariete viene a decir que a lo mejor hay otros que son arietes. En aquella intervención algunos compañeros de alguna otra fuerza política estuvieron relativamente duros en la presentación de sus explicaciones. Digo esto, aunque no pensaba hablar de ello, como consecuencia de lo que he oído y de sus últimas palabras. En aquella ocasión fui más crítico de lo que en principio tenía previsto y me ratifico en alguna de mis dudas de entonces. La presentación de la explicación que a usted le prepararon las personas a que aludían estas últimas palabras de su intervención de hoy no era tan cuidada como la de hoy. Desde el punto de vista técnico, de presentación, nos podríamos poner a discutir sobre el tema y yo me dejaría convencer, pero también podría convencerle a usted y a quien fuese de que aquello no estaba suficientemente bien como explicación. No dudo, y no lo hacía en aquel momento, de que la adjudicación fuese buena o no, pero se incluían unos conceptos que no hacía falta que entrasen en la discusión que se nos explicó, pero voy a dejar el tema porque ya está hablado.

La explicación que nos da usted hoy me parece muy correcta, pero quisiera algún dato técnico más. Cuando se definen los datos técnicos, los coeficientes o la valoración de 48 para la AGV-6 de Alstom, el 50 para el I-250 y el 56 para Siemens, nos gustaría saber de dónde proviene, cómo se ha hecho esta valoración, todas las sumas, para comparar un tren con el otro. Quisiera saber algo más de los trenes en sí, de sus características. Verdaderamente le pido alguna información más. No le pido, quede bien claro, el proyecto de fabricación ni la patente ni nada de nada —yo no tengo que fabricar los trenes—, pero sí quiero conocer las características de los mismos. No le pido el manual de uso ni el manual de mantenimiento, no tengo que cambiar la rueda. También quisiera alguna información más sobre lo que podría involucrar la catenaria, y no me lo tome a mal, cómo vamos de voltajes en estas líneas, por las que van a circular en algunos momentos trenes de ancho variable, por lo tanto, cómo tendremos la unificación de voltajes en las distintas líneas vía catenaria o si ya estará resuelto dentro de los trenes. **(El señor Vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)** Este tipo de informaciones sí. En cuanto a más detalle, soy simplemente, señor secretario de Estado, un diputado que vengo a esta Cámara a hacer mi labor de representación por mi demarcación pero que la hago extensiva a todo el Estado y, francamente, no necesito una información que casi me obligue a hacer un doctorado en ingeniería, que verdaderamente no pienso

hacerlo porque ya lo soy —soy doctor en ingeniería industrial—, y a mi edad no quiero ampliarlo haciendo un doctorado en ferrocarriles. Me parece bien que tengamos más información sobre las características técnicas de los trenes, después de cómo ha ido el desarrollo del debate en la Comisión, pero más ya no.

Hay dos o tres cosas sobre las yo quisiera preguntarle —a alguna de ellas quizá no me podrá responder— y son muy escuetas. La ampliación a 30 trenes se ha terminado, se ha dicho 20. ¿Ya no serán más o queda abierta la posibilidad de una futura ampliación a 30? ¿De dónde viene la determinación de los 14 años de mantenimiento? También podrían ser 12 años, 17 años, cualquier número. ¿Por qué 14 años? Dentro de la temática, me preocupa todavía lo referente a la fabricación española y la subcontratación, y lo podría haber ligado al principio de mi intervención anterior. Hay unos cruces de subcontrataciones. Aquel día quizá yo lo magnifiqué más, porque usted en la misma sesión, pero formalmente en una comparecencia anterior, diez minutos antes, nos hablaba de la nueva normativa concursal que había en el Ministerio y después nos encontrábamos con que por los medios de comunicación ya habían salido muchas cosas, cuando algunas de ellas todavía no están resueltas o han empezado a resolverse ahora.

Hay una preocupación de cara a Renfe. Señor secretario de Estado, en estos momentos se pide que Renfe participe en el 20 por ciento de fabricación —en los dos concursos se ha pedido— y en este momento Renfe ya tiene una carga de trabajo en estos dos concursos que prácticamente casi, casi supera el valor total de este concurso sumando los dos. No sé si en el futuro concurso —los ocho trenes de ancho variable, cuyo importe incluso es más alto que las lanzaderas— va a tener el 20 por ciento y si, sumando los 20 por ciento, puede Renfe con todo ello. Me parece que estamos desorbitando el tema. Hemos de ir con mucha cautela porque dentro de poco a lo mejor con tanto 20 por ciento Renfe no está preparada para la fabricación de estos trenes y nos podemos encontrar con la excusa para cualquier cosa que nos vaya mal: ¡Cuidado!, ¿esto, quién lo hizo?; ya estamos, añadiéndole además el 50 por ciento de mantenimiento durante 14 años. Estoy mucho más de acuerdo en el 50 por ciento del mantenimiento, que es una función para la que Renfe tiene que estar mucho más preparada, con todo el conjunto de elementos cuyo funcionamiento tiene a su cargo, y, por lo tanto, tiene que mantener, que en la fabricación. Me da la impresión de que podríamos crear un monstruo ahí, que tiempo atrás podíamos decir que ya era de gran magnitud, todo el mantenimiento o los talleres de Renfe. No quiero quitar importancia a estos talleres, pero quiero que tengan la calidad que se merecen. Por lo tanto, simplemente lo cito porque para mí es una preocupación. De todo ello tampoco se nos ha hablado.

Por último lo que voy a decir en estos momentos es que el importe de los mantenimientos ni en ésta ni en la anterior adjudicación queda reflejado en pesetas porque aquí los medios de comunicación nos hablan de que hay una adjudicación de fabricación de 37.900 millones de pesetas más el mantenimiento de 14 años. ¿Qué supone de subida este mantenimiento en pesetas? ¿Lo podemos saber o hay que hacer una multiplicación? No he cogido datos hoy ni en la otra comparecencia sobre el tema.

Por lo demás, señor secretario de Estado, muchas gracias por su información. Estudiaremos detalladamente los números más concretos del «Diario de Sesiones» —he ido cogiendo tan sólo las primeras cifras— y si se nos puede mandar alguna información, bien, pero que no sea exhaustiva. No nos sacrifique a un estudio profundo que entonces, a lo mejor, quedaría encima de las mesas y no sabríamos tanto de los trenes como lo que pretende al menos nuestro grupo.

Nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Brevísimamente.

Quiero agradecer al señor secretario su comparecencia, sus explicaciones en lo que valen, y reiterar lo que dijimos en su anterior comparecencia. Nuestra capacidad de síntesis para todo lo que se nos ha explicado es muy baja. Tampoco tengo capacidad de apunte para que pueda sacar conclusiones. En este momento tenemos la misma impresión que tuvimos entonces. Antes de conocerse el futuro de Renfe, que tiene que ser de próxima definición, se está de alguna forma mediatizando la función de Renfe en ese futuro sin que haya tenido una definición a la altura política, pero simplemente con esas cargas de trabajo que se le están imputando con esos años a futuro no sé si es bueno o malo. Insisto, no tenemos como grupo en este momento ninguna capacidad de análisis. Esperamos informaciones más concretas sobre esos puntos técnicos en los cuales, sin que sirva de precedente, coincido en algunos momentos con el portavoz socialista y también con el portavoz que me ha precedido del Grupo Catalán. Nos interesa tener más información, señor secretario, nos interesa estar al corriente de las causas que han motivado este tipo de adjudicaciones, esa distribución a Renfe, que no sé si he entendido bien si es hasta el 20 por ciento o si es el 20 por ciento. Creo que es la primera solución, que da garantía de cobertura de trabajo para Renfe. En ese sentido no tenemos opinión, insisto, como grupo, pero sí nos interesaría tener más datos y de primera mano para que podamos crear esa opinión y, por tanto, proceder en consecuencia a futuro.

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

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Quisiera empezar por algo que no han dicho los demás portavoces y compañeros míos en esta Cámara, como es agradecer al secretario de Estado su comparecencia aquí en sede parlamentaria, a petición propia. Ello es demostrativo —y aquí venimos a hacer política— de la voluntad de este Gobierno y, en concreto, del Ministro de Fomento y de su secretario de Estado de explicar todo el proceso de adjudicación de estos trenes lanzadera en sede parlamentaria, básicamente porque a través de estos contratos se está vertebrando estructuralmente la red ferroviaria de todo el país y además el importe cuantitativo de estos contratos hace conveniente que haya una explicación gubernamental en sede parlamentaria de todo el proceso seguido en esta adjudicación. Por tanto, señor secretario de Estado, comienzo agradeciendo su comparecencia aquí una vez más, como el 4 de abril, para explicar todo el proceso seguido en esta adjudicación.

Como representante y portavoz del Grupo Parlamentario Popular me siento plenamente satisfecho con la documentación que nos ha aportado de forma verbal el señor secretario de Estado. Todos sabemos que hay diferentes formas de suministrar la información. Una puede ser por los procedimientos reglados que la propia Cámara establece en su Reglamento y otra puede ser a petición propia, mediante una comparecencia, como en este caso, y por una información de carácter oral. Como he dicho —y en eso estoy de acuerdo con algún portavoz, en concreto con el de Convergència—, no vengo aquí a hacerme un experto en la construcción de trenes o en las características técnicas de los mismos. En todo este proceso de adjudicación a mí me importan otros temas, el primero, que haya habido concurrencia, publicidad y transparencia. Estos tres principios se han cumplido sobradamente en este proceso de adjudicación: ha habido concurrencia, porque han participado las empresas más punteras de la construcción ferroviaria; ha habido publicidad, porque ha sido debidamente convocado y ha habido transparencia, porque el propio Gobierno tiene interés en que sea así y nos ha explicado todo el proceso.

Dentro de este proceso de adjudicación la oferta técnica ha tenido mucha importancia, como no puede ser de otra manera, y la oferta económica también. Pero se ha llegado a un *mix* de valoración entre ambas ofertas para proceder a su adjudicación definitiva y eso implica que ha habido cierto sentido común por parte del Gobierno al no hacer predominar la oferta económica sobre la oferta técnica o viceversa, las dos conforman un todo y al final, de la conjunción de ambas, se puede tomar una decisión que seguramente es más acertada. En este sentido, quiero resaltar algo y hacer una lectura

diferente a la que ha hecho algún otro portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra. El hecho de que existan unos retornos a favor de Renfe me parece muy importante, y esa lectura además me da percha para decir que Renfe, a veces injustamente criticada, es una compañía de ferrocarriles pública y no tiene nada que envidiar a ninguna otra compañía pública de ferrocarriles del mundo; además está llena, plagada de excelentes profesionales en sus respectivas materias y todos tienen como finalidad común servir al bien público del transporte ferroviario en nuestro país. Vaya, pues, esta percha para hacer un pequeño recordatorio sobre lo que es Renfe, lo que ha sido Renfe en la historia de nuestro país y lo que sin duda va a ser en el futuro. Mi felicitación a los profesionales que históricamente y en el presente lo han hecho posible.

Es muy importante, como digo, que se haya dado a Renfe el 50 por ciento de ese mantenimiento durante los 14 años siguientes a la puesta en marcha, periodo seguramente calculado por el tiempo de amortización de vida útil de todo el material. Es una forma más de combinar lo que sin duda es un acierto en la adjudicación con lo que puede ser la incorporación del valor añadido que en ese mantenimiento le va a dar Renfe. Pero no acaba ahí el tema porque sin duda uno de los grandes aciertos de este pliego de condiciones particulares es que el retorno industrial, con carácter nacional, de un 20 por ciento del proceso de fabricación vaya a Renfe. Por tanto, señor secretario de Estado, yo no haría la lectura que han hecho otros portavoces sino la que acabo de hacer.

Termino. Ahí está, seguro, toda la documentación a disposición de los señores parlamentarios, se lo he oído decir miles de veces al señor secretario de Estado. No convirtamos esta Cámara en algo paracientífico; si lo que queremos es tener un tren eléctrico donde estudiemos la catenaria, la rotación de las ruedas y todas estas cosas, es muy fácil tenerlo, pero aquí hemos venido a ver un pliego de condiciones, a ver un proceso de adjudicación y cuál ha sido la solución. Además, ha sido una solución de integración, una solución globalizadora. Con independencia de las condiciones de los pliegos de condiciones particulares, que se han cumplido en su sentido estricto, este segundo concurso ha servido también para que algunas de las compañías que pensaban que podían ganar un concurso sin presentar las mejores ofertas se hayan dado cuenta de que la única manera de ganarlo con este Gobierno es presentando las mejores propuestas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres-Sahuquillo): Para contestar a todas las cuestiones formuladas por SS.SS., tiene la palabra el señor secretario de Estado don Benigno Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Señor

presidente, en la medida de mis capacidades, que no son muchas desde el punto de vista técnico ferroviario, voy a intentar contestar a las cuestiones que se me han planteado.

Para empezar con la intervención del señor Segura, leeré la petición de comparecencia que formuló el Gobierno y que motiva mi estancia hoy aquí: «Comparecencia urgente del secretario de Estado de Infraestructuras para informar sobre el proceso de adjudicación de material móvil de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona por parte de Renfe». El objeto de esta comparecencia es informar sobre el proceso de adjudicación de material móvil, no entrar en una profundización tecnológica sobre las características de los trenes ni cuestiones similares, debate que no cierro, evidentemente: estaremos dispuestos a venir a hacerlo cuando se quiera, aun cuando el interlocutor no deba ser yo, que no soy más que un humilde abogado, circunstancialmente secretario de Estado, ni siquiera doctor ingeniero industrial, como el señor Sedó, y por tanto mi capacidad de explicación tecnológica en materia ferroviaria seguro que es más limitada que la que demanda el señor Segura. Pero hay otras vías, otras personas, reuniones con Renfe, para que se aclaren las cuestiones técnicas que tenga a bien plantear el señor Segura.

Dicho eso, y enmarcando el objeto de la comparecencia, es para mí una satisfacción comprobar —permítanme que haga esta reflexión inicial— que la descripción que les he hecho de cómo se ha realizado todo el proceso de adjudicación —que, reitero, es el objeto de la comparecencia—, los criterios que se han aplicado para la valoración de las distintas ofertas concursantes y el resultado final determinante de la adjudicación no han sido objeto de puesta en duda o crítica por ninguno de los portavoces intervinientes. Esa es una garantía —permítanme que reitere la satisfacción al respecto— de que hemos hecho las cosas, como ha indicado el señor López-Amor en su última intervención, con transparencia, con concurrencia y con publicidad, que es como nos manda la ley y el buen hacer cuando administramos fondos públicos. Es para mí un honor decir que en este caso, como en los anteriores, y lo ratifico después de las intervenciones de los señores portavoces, hemos actuado como se espera de nosotros, como servidores del interés público, que actuemos: con respeto, profesionalidad, transparencia, rigor, logrando dotar a una empresa pública como es Renfe con el mejor producto al mejor coste posible para prestar el mejor servicio a los ciudadanos y sin ninguna otra connotación. Eso es lo que he intentado transmitirles a lo largo de mi exposición como criterio con el que se ha actuado y ratifico que lo comparten, visto el tenor de las intervenciones.

Paso a hacer algunos breves comentarios, seguro que no exhaustivos, sobre las consideraciones del señor Segura. Ha comenzado, después de leer la última parte

de su intervención en mi anterior comparecencia del 4 de abril, ratificando cómo las empresas —y cito— se reparten el pastel. Yo creo que la expresión es coloquial y todos la entendemos, pero permítame que haga alguna matización al respecto. Lo que se está produciendo en España entre los distintos grupos o empresas que han resultado adjudicatarias del material móvil de alta velocidad, tanto en el concurso que motivó la comparecencia del 4 de abril como el que motiva la de hoy, es una puesta a punto de las distintas capacidades para lograr una mejor sinergia operativa en el proceso de construcción de estos trenes. Por la información que tengo, creo que va bastante bien y eso es bueno para la industria española, es bueno para la aportación a este país de las mejores tecnologías en la materia y es bueno para la creación y mantenimiento de empleo en este campo. Por tanto, si la expresión «se reparten el pastel» tuviese en la intervención del señor Segura alguna connotación negativa, que no creo, yo rechazaría esa eventual connotación negativa. Crítica una vez más que no se haya repartido mi intervención antes de proceder yo a su lectura. Le repito una vez más que esto es una comparecencia, el que interviene cuenta de forma verbal la información sobre el tema que motiva la misma. Que la traiga escrita o no, es un problema del que interviene, pero no hay obligación, por ninguna razón, de adelantar esa información. Además, en este caso concreto he de decirle que no podría hacerlo, porque el documento que he traído está lleno de colorines y de frases que no he leído; por tanto, no podría repartírselo. He ido seleccionando sobre la marcha; para ser completamente sincero, seleccioné ayer por la noche, en mi casa, los párrafos que iba a leer y los que no iba a leer, para intentar darles la información que considero más completa y necesaria, sin ser tampoco agotador por el tiempo que dure mi intervención. Esa, convendrá conmigo el señor Segura, es una posibilidad de los que comparecemos: no traer un texto cerrado que se pueda entregar en este momento y, aunque lo trajésemos, es legítimo también que lo leamos, que lo comentemos y adobemos, y no lo entreguemos previamente.

Por otra parte, el objeto de la comparecencia era transmitir información y yo creo que eso se ha hecho. Por eso, creo que la expresión de S.S. sobre la opacidad informativa de una comparecencia cuyo objeto era dar información es una expresión bastante desafortunada. No creo que haya habido en esta comparecencia ninguna opacidad informativa. Les he transmitido, con mi mejor y leal saber y entender, la información que me ha parecido relevante para que tengan todos los elementos de juicio que les permitan formarse una opinión sobre el objeto de la comparecencia: el proceso de adjudicación, las normas que se han aplicado, los pasos que se han dado, los contrastes que ha habido, lo que nos ha ofertado cada uno de los concursantes y los criterios con los que hemos seleccionado, desde un punto de vista técnico y económico, el producto que ha parecido

más conveniente para el servicio que se pretende prestar al público.

También ha calificado el señor Segura esta comparecencia de propagandística. Eso ya es apelar al orden de los motivos subjetivos, pero permítame que, al menos con la misma convicción con que S.S. la califica de propagandística, yo la califique de leal con esta Cámara. Lo que procede cuando se viene a la Cámara, a la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados, a informar sobre un proceso administrativo público de gran relevancia económica es dar la información, y calificar esa información de propaganda me parece que es salirse del objeto constitucional y reglamentario de esta comparecencia, de la naturaleza política de la misma y, desde luego, créame S.S., es ajeno a la voluntad subjetiva de quien en este momento le dirige la palabra.

Ha hecho referencia —el tema salió también en la comparecencia del pasado 4 de abril— a su incompreensión respecto a un consejo convocado —ha dicho literalmente— *manu militari*, que tiene que decidir sin documentación. Le puedo asegurar, señor Segura, que todos los miembros del consejo de administración de Renfe —que está formado por una pluralidad de personas en cuanto a formación, actividad social, etcétera— son personas sumamente responsables; nadie les convoca *manu militari* a nada, se les convoca conforme prevén los estatutos vigentes de Renfe y eso no es *manu militari*, sino *manu legal* —no estoy muy fuerte en latín, no sé si está bien dicho transformando *militari* en *legal*—; se convoca conforme al procedimiento jurídico y estatutario vigente en Renfe y eso no es *manu militari*. Y los miembros del consejo de administración de Renfe tenían, porque son personas responsables cuando toman una decisión, toda la información necesaria para adoptar esa decisión responsablemente. No creo que S.S. pueda tener elementos de juicio para poner en duda ese carácter responsable y serio de las personas que institucionalmente integran el consejo de Renfe y que son responsables de lo que manifiestan y votan en esas reuniones.

Usted afirma —entramos en la parte más tecnológica de su intervención y a lo mejor le sorprende con lo que voy sabiendo de trenes porque le contestaré a varias de sus preguntas, probablemente no a todas— que quiere conocer los sistemas de frenado, los mecanismos de adherencia, los sistemas de señalización, los tipos de antena y, por supuesto, la famosa catenaria. Sobre las preguntas concretas que ha realizado, que usted mismo calificó de datos de naturaleza tecnológica, le puedo decir —y aquí, aunque conste en acta, no me tomen SS.SS. la palabra por si cometo algún error— que los trenes que hemos adjudicado sí tienen freno recuperativo, sí tienen freno inductivo y sí cuentan con el sistema neumático tradicional.

Ha dicho usted literalmente que ésta es la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados del

Estado español. Precisamente porque es la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados del Estado español debemos venir a dar cuenta de las decisiones que tomamos, conforme a los procedimientos establecidos, los responsables del sector público, en este caso de Renfe, con dinero de todos los españoles y no a hacer una profundización tecnológica en las características de los productos que son objeto de contrato; creo, a lo mejor me equivoco y, por supuesto, me someto a lo que digan los órganos pertinentes de esta Cámara y rectificaré, si tengo que hacerlo, en esta afirmación. También cuentan los trenes —lo tenía apuntado más abajo— con el sistema RMTS, que es otra de las preguntas que ha hecho su señoría.

Me plantea como duda si no debíamos haber esperado a que exista la llamada lanzadera europea, en cuyo diseño se supone que están trabajando algunas de las empresas que han participado en este concurso y en los anteriores, que en estos momentos cuenta con un proyecto de financiación de los fondos Profit, administrados por el Ministerio de Ciencia y Tecnología. Le digo radicalmente que no por la razón que usted mismo ha insinuado al final de su alusión en esta materia: no hay tiempo. Éste es un proyecto que está empezado, que Dios sabe los frutos que dará y el tiempo que llevará y nosotros necesitamos los trenes mucho antes porque la línea, como muy bien sabe usted, empieza a funcionar a muy corto plazo y no podemos esperar a un hipotético nuevo producto conseguido en un proceso de investigación que está empezando en estos momentos y que, como digo, no sé los frutos que dará y las condiciones técnicas y económicas de fabricación y explotación.

En cuanto a la pregunta que formuló al final de su intervención sobre las características de la tracción, le puedo decir que es tracción distribuida al producto la que hemos adjudicado en este concurso de lanzadera.

Paso a la intervención del señor Sedó, portavoz de Convergència i Unió. He dicho antes —no sé si S.S. estaba en la sala o no— que yo soy abogado y no doctor en ingeniería industrial y, por tanto, estoy en inferioridad de condiciones para intentar un debate tecnológico que, evidentemente, usted no me ha planteado y yo no aceptaría por incapacidad personal.

Respecto a sus observaciones, ha hecho una referencia recordando su intervención y la mía del pasado 4 de abril, cuando hablábamos de la adjudicación del anterior contrato, y ha dicho que no fue tan cuidada la explicación como la de hoy. Le agradezco la referencia, pero debo decirle que no es así. La intervención que he hecho hoy ha sido literal y exactamente la misma que hice el 4 de abril, cambiando sólo los datos concretos. He tenido a gala construir esta intervención, en la parte descriptiva del procedimiento, siguiendo el mismo formato que utilicé el 4 de abril. Donde decía que se reunió el consejo tal día, ahora digo otro día; cuando decía que se reunió la mesa tres veces, ahora digo cuatro veces, pero la intervención está literalmente construida

sobre la que hice el 4 de abril y, por tanto, he suministrado exactamente la misma información. En un caso sobre los trenes de 300-350 y en este caso sobre los trenes de 250-270.

En cuanto a las interioridades de los informes técnicos de los correspondientes servicios de Renfe que permiten llegar a la puntuación que se somete a la mesa, diré que en ellos hay, como bien dice S.S., cuestiones atinentes a patentes, a propiedad industrial y mil disquisiciones más que ni a usted ni a mí nos interesan. Me pregunta en concreto —y paso a responder a las cuestiones específicas— si queda abierta la posibilidad de ampliar de 20 a 30 el número de trenes adjudicados. No; lo siento. Está cerrado con la adjudicación de los 20 trenes. ¿Por qué 14 años de mantenimiento? No sabría darle la explicación detallada, pero, teniendo en cuenta la vida útil y el período de amortización, es el criterio seguido por los técnicos de Renfe en todos los contratos de estos trenes de alta velocidad.

Manifiesta que le preocupa la subcontratación y la fabricación en España de los trenes en los porcentajes que se han pactado con la empresa adjudicataria por parte de Renfe en cuanto a la capacidad de Renfe de, sumando veintes por ciento, poder atender las obligaciones que asume. En ese sentido quiero tranquilizarle, en primer lugar, respecto a la subcontratación. Su señoría ha hecho referencia a la intervención que tuve en esta misma Comisión el pasado 4 de abril hablando de los nuevos pliegos de contratación del Ministerio antes de hablar de la adjudicación de los trenes de alta velocidad de 300/350 kilómetros/hora. En aquella comparecencia manifesté mi preocupación, que se ha trasladado a los pliegos de contratación del Ministerio, por intentar limitar la subcontratación en la obra pública. La subcontratación en la obra pública implica, como dije en aquella reunión, un riesgo, ya que, al final, adjudicamos las obras a quienes no las hacen o a quienes no las hacen en un porcentaje importante; implica un riesgo de no saber, al final, quién trabaja en nuestras obras, e implica un riesgo, constatable fácticamente, de disminución de la seguridad en la ejecución de las obras proporcional al aumento de la subcontratación. Por eso, estamos intentando limitar, vía los pliegos de contratación del Ministerio, la subcontratación en la obra pública, pero aquí no estamos hablando de obra pública, sino de un proceso industrial de fabricación y aquí la subcontratación entre los que disponen de *know how* distintos, de tecnologías distintas, de capacidades distintas, ya no me preocupa, dentro de un orden y razonablemente. Por eso ese proceso, que el señor Segura ha llamado de reparto del pastel y que yo llamo de optimización de los medios y de las instalaciones industriales existentes en España que están desarrollando las empresas, me parece bastante razonable y reitero que no tiene que ver conceptual ni prácticamente con mi preocupación, expuesta ante esta misma Comisión en su día, por limitar la subcontratación en la obra públi-

ca, porque esto es un proceso industrial y no la construcción de una obra pública.

Por otra parte, quisiera tranquilizarle. Renfe puede asumir con sus medios estos sucesivos veinte por ciento de compromisos en la fabricación de los trenes que está obteniendo después de una buena negociación con las empresas adjudicatarias del material móvil de alta velocidad, y puede porque tiene medios para ello. Renfe, como ha dicho el señor López-Amor, es una empresa con larga tradición ferroviaria por obvias razones, pero además con unas grandes capacidades en sus medios personales y técnicos, que por el proceso de evolución de los tráficos ferroviarios ha quedado con capacidades excedentarias y esas capacidades excedentarias son las que van a encontrar ahora ocasión de formación en las nuevas tecnologías de ocupación personal y de puesta a punto de las instalaciones industriales gracias a estos veintes por ciento que vamos acumulando en los procesos de fabricación y los correspondientes 50 por ciento en los procesos de mantenimiento. Por tanto, no tenga preocupación S.S. al respecto.

Salvo que se me haya olvidado alguna cuestión, me plantea cuáles son las cifras finales de coste de los mantenimientos y, además, ha dicho que no lo dije la vez anterior —yo creo que sí—, en todo caso, como tengo el dato vuelvo a reiterarlo. Contratos del 4 de abril, de los de 350-370, si quiere luego le amplio al resto de las ofertas de las que resultaron adjudicatarias. El coste de mantenimiento en el caso de Siemens para los 14 trenes ascendía a 3.167.989.440 pesetas, que por plaza en 14 años implica un coste de 7.841.558 pesetas, lo que implica una inversión total, si sumamos a estos gastos de mantenimiento los de fabricación, de 117.553.705.632 pesetas. En el caso de Talgo-Adtranz, el coste de mantenimiento del tren en 14 años era 2.836.049.370 pesetas, que por plaza en 14 años implica un coste de 8.918.394 pesetas, lo que da, sumando a este coste de mantenimiento el de fabricación, una inversión total de 101.696.792.384 pesetas. Si pasamos al contrato cuya adjudicación es objeto de esta comparecencia, el coste de mantenimiento del tren adjudicatario en 14 años asciende a 1.825.522.235 pesetas, que por plaza en 14 años da un precio de 7.702.625 pesetas y un coste total de contrato, sumando a estos costes de mantenimiento los de fabricación de 74.409.247.780 pesetas. Salvo que se me olvide algo, esta es la información que me solicitó el señor Sedó.

En cuanto a la intervención del portavoz del PNV, señor Otxoa, creo que no ha planteado ninguna cuestión concreta, sino únicamente esa necesidad de contar con más información técnica, que estamos abiertos por el procedimiento que saben S.S., pero que no es una comparecencia de este secretario de Estado, como indiqué antes contestando al señor Segura, para que puedan tener ustedes la información por el mecanismo que juzguen a bien arbitrar para ir conociendo mejor estas tecnologías y estos procesos.

En cuanto a la intervención del señor López-Amor, portavoz del Grupo Popular, quiero agradecerle que agradezca la comparecencia. Es un motivo de satisfacción no subjetiva que nos acostumbremos a que el Gobierno comparezca a explicar cómo y por qué hace las cosas es de buena salud democrática y en ese sentido tengo que agradecer las palabras que ha dirigido al respecto. He comentado antes, para seguir un hilo conductor lógico, aunque me llevase a saltar de un portavoz a otro, la referencia que ha hecho a la constatación, después de la intervención de este secretario de Estado, de cómo este procedimiento se ha hecho con concurrencia, con transparencia y publicidad. Se ha hecho con toda concurrencia, con total transparencia y con la máxima publicidad que se pueda hacer. Esa es la garantía de que las cosas se hacen como tienen que hacerse en un Estado social y democrático de derecho cuando se administran fondos públicos. Quisiera resaltar también otra referencia inteligente que ha hecho el señor López-Amor como deducción de la información que he transmitido en esta comparecencia, y es el punto de conjunción prudente que se ha buscado entre la valoración técnica y la económica para tener un buen producto con el mejor precio. Efectivamente, se ha buscado obtener un producto más que razonable, óptimo para el servicio que se quiere prestar, con un precio que resulta claramente mejor a la oferta competidora que, sin embargo, en algunos parámetros será técnicamente, no voy a decir mejor pero sí excedentaria para el servicio que se quiere, porque ofrecía más velocidad de la que se puede alcanzar en las lanzaderas. Por eso es una apreciación muy justa la que ha hecho el portavoz del Grupo Popular sobre ese intento, que exige, por otra parte, el pliego de contratación aplicable a este procedimiento negociado, de buscar el óptimo de conjunción de las valoraciones técnicas y económicas, sin dejarse llevar sólo por la técnica ni sólo por la económica.

Coincido con usted, como he podido decir antes al hacer la correspondiente observación a la duda planteada por el señor Sedó, en que Renfe tiene una gran capacidad. Renfe presta un servicio ferroviario en estos momentos de gran calidad. Por poner solo un ejemplo, el servicio de cercanías es absolutamente modélico a nivel mundial. En consecuencia, tiene unas grandes capacidades que podemos aprovechar en pro del empleo, la transferencia de tecnología, lo que S.S ha llamado retorno industrial, a través de esta inteligente fórmula de que los adjudicatarios del material móvil de alta velocidad manifiesten su disposición en fase contractual a colaborar con Renfe hasta en un 20 por ciento de la fabricación y hasta en un 50 por ciento en el mantenimiento.

Por último, cierro esta intervención reiterando algo que ha dicho el señor López-Amor y que me parece interesante que yo reproduzca. Del conjunto de las adjudicaciones que tuve el honor de explicar ante SS.SS. el pasado 4 de abril y la adjudicación que tengo

el honor de explicarles el día de hoy, queda patente para cualquier observador de buena fe que en los concursos, en los procedimientos de contratación que realiza el Ministerio de Fomento o cualquiera de las entidades empresariales adscritas al mismo gana quien, sin prejuicios de ningún tipo, presenta la mejor oferta al mejor postor. No hay motivos subjetivos ocultos, no hay predisposiciones, no hay pactos extraños, no hay sombras ni telarañas escondidas en los procedimientos de adjudicación. Como ha dicho el señor López-Amor —hoy y el 4 de abril es una manifestación patente de ello—, aquí se aplica la legislación vigente y se adjudica al que ofrece el mejor producto al mejor precio para el interés general.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos a pasar al siguiente punto del orden del día. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Para réplica, obviamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): No es obvio, si nadie lo solicita. He estado mirando a los portavoces y como nadie decía nada, he interpretado que nadie quería intervenir.

Tiene usted la palabra por tres minutos, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, no es función de este parlamentario, ante la comparecencia de un alto cargo del Gobierno, crear debate con otro interviniente de los otros grupos parlamentarios. Lo que quiero que le quede muy claro es lo siguiente. El Grupo Parlamentario Socialista, para ejercer una razonable oposición con calidad, requiere información. Bien sabe usted que el Ministerio está obligado a remitir la información que le demandamos en su anterior comparecencia, hace algo más de dos meses, y no es preciso que se produzca la remisión íntegra de todo un amplísimo expediente, sino una síntesis razonable a criterio del Gobierno para que los servicios técnicos del Grupo Parlamentario Socialista puedan leerlo, analizarlo y emitir un informe a los portavoces que el Grupo Parlamentario Socialista tiene en cada una de las comisiones. Por consiguiente, este portavoz no pretende convertirse en un experto en ninguna de las materias a las que, como político, tiene que tener acceso, pero sí tener criterio y el criterio surge del estudio. Al Grupo Parlamentario Socialista ni le aterra el estudio ni le preocupan los niveles científicos y tecnológicos, sino todo lo contrario, tenemos expertos que nos asesoran y que emitirán informes. En este caso, estamos hablando de la alta velocidad. El informe que usted presentó en la anterior comparecencia dice textualmente: la mesa de contratación, a la luz de los informes técnicos evacuados, realizó la siguiente ponderación de factores a valorar: factores técnicos, ponde-

ración, 55 por ciento; factores funcionales, ponderación, 15 por ciento; factores de explotación, el 5 por ciento. Es decir, la naturaleza técnica de la oferta presentada juega un papel mayoritario en la toma de decisión que se adopte, del tren que se adopte, del material móvil que se adopte. Consiguientemente, no se puede no tener criterio sobre ello y este grupo parlamentario no quiere estar en esa situación. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Todas las noticias técnicas, señor secretario de Estado, nos dicen que el adjudicatario lo ha sido por 37.900 millones de pesetas, que el coste por tren ha sido de 1.895 millones de pesetas, que el número de trenes son 20 unidades, que la velocidad es de 250, que la composición de cada tren es una locomotora y 4 coches, que habrá 237 plazas en dos clases, preferente y turista, que los trayectos que cubrirá serán Madrid-Guadalajara-Calatayud-Barcelona, etcétera. Si reducimos el debate en la Comisión de Infraestructuras a una reproducción relativamente superficial de las noticias de prensa de los últimos 15 días, bajamos el nivel de debate en la Comisión de Infraestructuras de las Cortes Generales españolas. Desde esa perspectiva, nosotros reiteramos la petición que le hicimos en la anterior ocasión —y también lo haremos por escrito— porque llevamos dos meses y medio esperando información, y lo que le pedimos es una información razonable. Nosotros no ponemos en tela de juicio (lo dije antes y lo reitero) la honestidad de la Administración pública a la hora de tomar decisiones, pero queremos información de las prestaciones que se producirán en defensa de ese bien público. En ese sentido, no podemos olvidar que los trenes que alcanzarán una velocidad punta de 350 kilómetros por hora van a circular por la misma vía por la que van a hacerlo no sólo los que alcancen una velocidad de 250 ó 270 kilómetros por hora, sino incluso trenes de mercancías; que hay un desgaste de vías, que hay mecanismos de frenado, que hay sistemas de comunicación con unas tecnologías diferenciadas por parte de cada uno de los ofertantes, y nosotros queremos analizarlas desde el punto de vista tecnológico. ¿Que no es éste el foro? Evidentemente, pero para eso tenemos nuestros servicios técnicos, que tienen que tener acceso a esas informaciones.

Nosotros queremos tener una posición política fiable, metodológicamente elaborada, con rigor y, para ello (vuelvo a reiterar por enésima vez), necesitamos información porque, si no, no jugamos el papel del nivel que se debe exigir, por parte de nuestro pueblo, a las Cortes Generales en nuestro país. Nosotros requerimos esa información. No ridiculicemos (como no lo ha hecho, naturalmente, el señor secretario de Estado) el que exijamos conocer las características de seguridad, los tres o cuatro sistemas de frenado simultáneo, los sistemas de comunicación, los sistemas de señalización, los sistemas de suministro de fluido eléctrico —que son muy variados en toda la red—, la posibili-

dad de que estos trenes se desplacen por las equivalentes vías de alta velocidad de toda la red europea para que se integren en la red de infraestructuras del transporte, la capacidad que van a tener estas vías para soportar la libre competencia a la que antes hice referencia. Soy consciente de que su comparecencia es específica sobre el material móvil, pero las características técnicas del material móvil no se pueden desvincular del material que le da soporte. La red va a estar sometida a unas actuaciones de desgaste de distintas características, porque no va a ser lo mismo el desgaste derivado del tren de alta velocidad que alcance los 350 kilómetros por hora que el producido por los trenes de carga.

Señor secretario de Estado, para que nosotros tengamos una posición clara en el inexorable e inalienable derecho de ejercicio de la oposición parlamentaria, requerimos información. De nuevo, ésta es la motivación esencial. No venimos a hacerle cantos, como hacen otros grupos parlamentarios. Cada uno juega el papel que le ha encomendado el pueblo español en las últimas elecciones generales, y queremos hacerlo con rigor.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Cada grupo tiene su manera de trabajar y nuestros técnicos y yo, en lo que puedo llegar como técnico, en general, ya sabemos cómo funcionan los trenes, cómo pueden frenar, qué tipos y qué formas hay. Por eso yo le decía antes que no necesitamos unas explicaciones tan extensivas. Nuestra gente trabaja como trabaja, no tenemos un equipo tan extenso, pero estamos satisfechos y creo que desde hace años estamos dando muestras de un buen funcionamiento.

Señor secretario de Estado, le tengo que hacer una pregunta. El señor Segura ha leído hace un momento el informe de la anterior adjudicación y, si no he entendido mal —en todo caso, que se me corrija—, nos ha dicho que las valoraciones técnicas del otro concurso fueron el 55 por ciento, el 15 por ciento funcionales y el 5 por ciento de explotación. Quisiera que me dijese si he tomado mal la nota, porque usted me ha dicho hoy que las técnicas, en vez del 55, son el 60 por ciento; las funcionales, en vez del 15, son el 10 por ciento, y las de explotación son el 5 por ciento. ¿Qué provoca la diferencia?

El señor **PRESIDENTE**: Señor secretario de Estado, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Contestaré muy rápidamente para no alargar más esta comparecencia.

No voy a reiterar las eventuales distintas interpretaciones sobre el objeto de la comparecencia y sus contenidos materiales que podamos tener el señor Segura y yo, pero sí quisiera precisar (y con esto uno una observación del señor Segura con la pregunta específica del señor Sedó) que la ponderación de los factores es: 50 por ciento los técnicos, 50 por ciento los económicos. Otra cosa es que, dentro de los técnicos, haya los que llamamos estrictamente técnicos, los funcionales y los de explotación. Por tanto, el valor de la técnica en el procedimiento de adjudicación final es un 50 por ciento y no un 55 ni un 60. Efectivamente, hay una diferencia en los dos contratos (lo cual demuestra que con escuchar uno se entera, aunque no haya entrega previa de los papeles), hay una diferencia de 5 puntos entre los dos concursos en la ponderación interna del 50 por ciento de los factores técnicos, entre los factores estrictamente técnicos y los funcionales. De tal manera que, en el contrato de los 300-350 kilómetros/hora, la división interna del 50 por ciento técnico (hablamos siempre de que el 55 por ciento eran factores técnicos, el 15 eran funcionales y el 5 eran de explotación) es: técnicos, 60 por ciento; funcionales, 10 y explotación, 5 por ciento. ¿Cuál es la razón? Las lanzaderas prestan unos servicios mucho más cortos en el tiempo, más locales, más regionales y, por lo tanto, los factores funcionales, derivados de la presencia del viajero en el tren y de los servicios que hay que prestarle, son menos relevantes que en los de 300-350 kilómetros/hora, donde el confort —si me permite la expresión un poco simplista— dentro del tren, dado el tiempo que el pasajero tiene que pasar en el tren, tiene más relevancia. Por eso se ha considerado que, en este caso, los factores funcionales (reitero, siempre dentro del 50 por ciento técnico) debían ser valorados con 5 puntos conceptuales menos que los técnicos. En todo caso (hemos hecho la comprobación), si se mantuviese la ponderación del contrato de 300-350 kilómetros/hora, en vez de esta variación —entre los factores internos de la técnica— entre los técnicos y los funcionales, el resultado de la adjudicación sería exactamente el mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Señorías, terminada la comparecencia, se suspende la sesión por dos minutos. **(Pausa.)**

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE EL INICIO DE LAS OBRAS DEL AVE CÓRDOBA-MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 161/000381)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, reanudamos la Comisión de Infraestructuras, con el debate de las proposiciones no de ley. En primer lugar que figura en el orden del día con el número 12,

cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Los socialistas traemos hoy aquí, a esta Comisión de Infraestructuras, el debate del AVE Córdoba-Málaga, con el objeto de que el Gobierno del señor Aznar cumpla con sus compromisos electorales, al menos el de la fecha de finalización, puesto que la del inicio ya la ha incumplido en reiteradas ocasiones. Además se demanda que se mantenga la estación intermedia del AVE Córdoba-Málaga en la zona de Antequera. Pero antes de entrar en materia queremos dejar una cosa muy clara, que el AVE Córdoba-Málaga es un proyecto impulsado por la Junta de Andalucía. A pesar de los reiterados intentos del Partido Popular de falsear la historia (algo a lo que ya nos tiene acostumbrados), hay que decir que los estudios previos del AVE fueron impulsados por la Junta y que, posteriormente, fue el Gobierno de Aznar el que se subió al tren —nunca mejor dicho—, apostando por este proyecto.

Este es un proyecto esencial para el desarrollo y el impulso de la provincia de Málaga. Por ello, consideramos que el Partido Popular debe dejar de hacer tantos anuncios sobre nuestro AVE y comprometerse de una vez por todas a comenzar las primeras obras. Señor portavoz del Grupo Popular, ¿cuántos anuncios ha hecho su Gobierno con relación al AVE Córdoba-Málaga: quinientos, seiscientos? Al día de hoy no han comenzado las obras, ni siquiera se ha puesto la primera piedra, algo que le gusta a su partido político considerablemente. Lo de la segunda y tercera piedra, eso ya es otro cantar. Dicho lo cual, instamos al Gobierno de Aznar a que por lo menos cumplan el cuarto plazo que ha dado para iniciar las primeras obras del AVE Córdoba-Málaga. Los socialistas queremos recordar la magnífica foto del señor Arias Salgado junto a la señora Villalobos, hoy ministra de Sanidad, que dijo que las primeras obras del AVE Córdoba-Málaga se iban a iniciar el 15 de noviembre de 2000, algo que no cumplieron. Posteriormente el presidente del Partido Popular en Málaga, señor Ramírez, se comprometió a que las obras del AVE Córdoba-Málaga comenzarían en febrero de 2001, y tampoco lo cumplieron. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Más tarde el propio presidente del GIF (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) se comprometió a que las obras comenzarían en el primer trimestre del 2001. Esto es lo que nosotros incluíamos en la proposición no de ley, pero una vez más el Partido Popular lo ha incumplido. Los socialistas lo que pedimos es que por lo menos cumplan el cuarto compromiso que ha establecido el nuevo ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos, que en su última visita a Málaga se comprometió con los malagueños a que antes de finalizar la primavera se pondría la primera traviesa del AVE Córdoba-Málaga. Por cierto, la primavera termina el 21 de junio, esperamos que el

Partido Popular cumpla al menos este cuarto compromiso.

¿Cuáles son las causas de todos estos incumplimientos? Que el Partido Popular no invierte en el AVE Córdoba-Málaga ni siquiera lo que aparece en los Presupuestos Generales del Estado. Concretamente en los presupuestos de 1999 figuraban 3.000 millones de pesetas y el Partido Popular invirtió la ridícula cantidad de 64 millones. En el año 2000 estaba prevista una inversión para el AVE Córdoba-Málaga de 3.500 millones de pesetas y sólo han gastado la mitad. Confiamos en que el Partido Popular apoye el primer apartado de la iniciativa parlamentaria para que en la primavera puedan iniciarse las primeras obras del AVE Córdoba-Málaga, algo que —insisto— dijo el ministro de Fomento en su última visita a Málaga. Si nos parece importante el comienzo de las primeras obras de nuestro AVE no lo es menos la fecha prevista por el Gobierno central para su finalización, un dato esencial para los malagueños. Por este motivo hemos presentado una enmienda de adición en donde instamos al Gobierno a que cumpla el compromiso adquirido con el ministro de Fomento durante la pasada campaña electoral. También recordamos —datos obtenidos en la hemeroteca— que el señor Arias-Salgado se comprometió a que a comienzos del 2005 estaría en funcionamiento el AVE Córdoba-Málaga. Esperamos, por tanto, que el Partido Popular apoye esta propuesta. A estas declaraciones también hay que añadir las realizadas en noviembre del año pasado por el presidente del GIF, concretamente en el Senado, donde se comprometió a que nuestro AVE estaría acabado a finales del 2004 o principios del 2005. Por todo ello los socialistas esperamos que el Partido Popular también apoye la segunda parte de esta iniciativa parlamentaria para que el AVE Córdoba-Málaga pueda entrar en funcionamiento en el 2005.

Por último, hay otra cuestión que nos preocupa a los socialistas con relación al AVE, y es que en la comparecencia realizada por el presidente del GIF en noviembre en el Senado se barajó la posibilidad de suprimir la parada intermedia prevista en el término municipal de Antequera. A pesar de que posteriormente el Partido Popular desmintió dicha posibilidad, los socialistas deseamos un compromiso en sede parlamentaria de que en el proyecto del AVE se va a mantener dicha parada intermedia, que es esencial para el futuro y el desarrollo de la comarca antequerana. Por todo ello, y como el Gobierno está muy interesado en el AVE Córdoba-Málaga (al menos eso es lo que dicen en los medios de comunicación), esperamos y deseamos que apoyen la totalidad de esta iniciativa parlamentaria.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Centella, tiene la palabra en nombre del Grupo de Izquierda Unida.

El señor **CENTELLA GÓMEZ:** Intervendré brevemente, porque es de sobra conocido que Izquierda

Unida mantuvo en su día la postura de reclamar un debate serio, ya que con el mismo presupuesto se podía haber construido una línea de alta velocidad que habría resuelto los problemas de comunicación entre Madrid-Córdoba-Málaga, en el mismo tiempo, aparte de una línea convencional y, sobre todo, de cercanías. Esa fue una postura clara mantenida claramente por Izquierda Unida que por desgracia no encontró eco ni siquiera a la hora de hacer ese debate serio, aunque hoy no es el momento de hablar de ello. No se puede tomar el pelo a los que están pendientes de estas obras de comunicación y que el Gobierno no puede seguir jugando con fechas, no puede seguir mareando la perdiz, como se dice en nuestra tierra, como es evidente que está haciendo en otras importantes obras de comunicación entre Málaga y Córdoba, como es la autovía Antequera-Córdoba.

Nos gustaría que, como en la propaganda ahora de moda en las agencias de viajes, lo que dice la del Gobierno fuese motivo de contrato, e incluso con posibilidad de denuncia si se incumpliese; el Partido Popular no daría abasto a la hora de atender demandas por incumplimientos de anuncios publicitarios.

Las inversiones que se vayan a hacer o no en el AVE no deben de obviar que las provincias de Málaga, Córdoba y Andalucía necesitan inversiones para mejora de la red ferroviaria convencional y la de cercanías. Esas mejoras también se están retrasando, incluso algunas veces diciendo que cuando venga el AVE llegarán, pero esto no puede ser motivo para que estas obras se sigan retrasando.

El señor **PRESIDENTE:** El señor Merino, en nombre del Grupo Popular tiene la palabra.

El señor **MERINO LÓPEZ:** La verdad es que la presencia de hoy en esta Comisión de este diputado era esperada y deseada, porque la mente de uno ya no puede alcanzar el límite de las actuaciones del Partido Socialista; es así, y le voy a demostrar con datos y papeles lo dura que a veces es la historia respecto a lo que se hace o se deja de hacer cuando se tienen responsabilidades de Gobierno. La osadía política —permítame la expresión en términos absolutamente coloquiales— del señor Heredia y del Grupo Socialista con esta proposición empieza a batir récords absolutamente insospechados entre Córdoba y Málaga en este pimpón que el Partido Socialista e Izquierda Unida se han montado con el AVE Córdoba-Málaga y con la autovía Córdoba-Antequera, y cuando dice digo no dice Diego y cuando dice Diego no dice digo.

Señor Heredia, lamento profundamente su falta de visión nacional y su falta de visión global de lo que es el AVE Córdoba-Málaga, porque en toda su proposición no hace ni una sola mención a Córdoba, ni a la provincia de Córdoba, ni a la zona sur de la provincia de Córdoba, donde tanta trascendencia va a tener el

AVE Córdoba-Málaga. Señor Heredia, yo le preguntaría a usted, a todos los miembros del Grupo Socialista y a sus antecesores en los escaños dónde estaban ustedes en los años noventa. ¿Para usted en el año 1990 en la provincia de Málaga era fundamental el desarrollo y el impulso? ¿Para usted, y para ustedes, socialistas, en el año 1990 era fundamental el desarrollo y el impulso de la comarca antequerana mediante el AVE? Porque, —y la historia a veces es muy dura, y los papeles más todavía—, este es el Plan director de infraestructuras del Gobierno Socialista 1993-1007. Fíjese usted el plazo que le estoy dando. No sé si usted ha tenido la responsabilidad y el rigor de mirarlo y leerlo. Señor Heredia, ya que usted habla de impulsos de la Junta de Andalucía y del presidente Chaves, en la página 148 del documento del Gobierno Socialista se dice que el Consejo de Ministros del 9 de diciembre de 1988 adoptó la decisión de considerar prioritaria la conexión hasta Barcelona del AVE, y no se consideró el AVE Córdoba-Málaga. Era ministro de ese Gobierno socialista el que hoy es presidente de la Junta de Andalucía. ¿Por qué estamos hoy aquí en esta Comisión hablando del AVE Córdoba-Málaga? Por el Partido Popular, porque por el Partido Socialista nunca lo hubiera habido. Ustedes en su página 149 de este maravilloso documento de Plan director de infraestructuras 1993-2007 hablaban de que había dos actuaciones: la alta velocidad y las actuaciones estructurantes. La alta velocidad ya sabemos todos lo que es, y las actuaciones estructurantes iban por el ancho ibérico, por el ancho no europeo. Ustedes actuaron en el año 1990 igual que nuestros antepasados españoles hace 150 años; cometieron el mismo error con una diferencia importante, que ahora les diré. Hace 150 años quien tenía responsabilidades de Gobierno decidió que los trenes tenían que ir en España por un ancho, el ibérico, distinto del ancho europeo. Ustedes, 150 años después, seguían incidiendo en lo mismo en el tramo Córdoba-Málaga. Rechazaron el AVE Córdoba-Málaga, no lo contemplaban; lo metieron en las actuaciones estructurantes (página 149 de su documento) y seguían con el ancho ibérico y no con el de alta velocidad. Como los papeles son demolidores, señor Heredia, aquí tiene su plano de las líneas de alta velocidad en España. Aquí tiene usted el tramo Córdoba-Málaga pintado con el color del ancho ibérico y no con el de las líneas de alta velocidad en España. A pesar de todo ello, a pesar de que ustedes no querían el AVE Córdoba-Málaga, ahora insisten. De todos modos, después de la intervención que le hemos oído al señor Segura, tengo la alegría de que ya no discuten ustedes sobre la construcción del AVE; ahora están pendientes de las antenas y de las adherencias del AVE a las vías. Han hecho algún avance histórico en sus planteamientos y en su mentalidad.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, por favor, señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Sí, señor presidente, con su benevolencia.

Su desconocimiento sobre este asunto alcanza límites insospechados, señor Heredia. Estamos hablando de una inversión de 220.000 millones de pesetas y de una reducción de tiempo para los usuarios tanto españoles como extranjeros que visiten España. Según sus teorías políticas y sus teorías de gobierno socialista, el trayecto Málaga-Córdoba se hubiera hecho en dos horas ocho minutos; con el Partido Popular se hará en 44 minutos. El trayecto Málaga-Madrid se hubiera hecho en cuatro horas 10 minutos, con El Partido Popular se va a hacer en dos horas 21 minutos. El trayecto Málaga-Barcelona se hubiera hecho en 13 horas cinco minutos, con el Partido Popular se hará en cinco horas 20 minutos. Además de eso, quiero decirle, señor Heredia, que el Ministerio Fomento asumió el estudio informativo de la alta velocidad Córdoba-Málaga a comienzos de 1999 y que este se sometió a información pública en mayo de ese mismo año. A finales de septiembre se remitió el expediente al Ministerio de Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental. Como la Junta de Andalucía había solicitado hacerlo por sí misma, el Gobierno tuvo a bien transferirle la competencia en esa materia concreta para que lo realizara; la declaración se terminó en el año 2000. A partir de entonces es cuando se pueden llevar a cabo las actuaciones; eso le viene a demostrar a usted su desconocimiento y el del Grupo Socialista en esta materia y su falta de rigor y de seriedad cuando dice que el Partido Popular no invierte en el AVE.

En el breve tiempo de que dispongo le voy a dar una descripción de la situación a día de hoy. Obras adjudicadas de la línea Córdoba-Málaga: tramo Fuente Palmera-Santaella: 21,5 kilómetros, 8.426 millones de pesetas; La Roda de Andalucía-Fuente de Piedra: 13,200 kilómetros, 4.668 millones; Fuente de Piedra-Antequera: 8,4 kilómetros, 5.191 millones. Estas son obras ya adjudicadas. Obras licitadas: Almodóvar del Río-Guadalcázar: 6,3 kilómetros, 9.858 millones; Guadalcázar-Fuente Palmera: 8,4 kilómetros, 7.481 millones; Puente Genil-Herrera: 10,1 kilómetros, 2.366 millones; Herrera-La Roda de Andalucía: 16,16 kilómetros, 7.431 millones. Obras autorizadas: Santaella-Puente Genil: 12,8 kilómetros, 11.891 millones. Como usted comprobará, las obras y actuaciones del AVE se están llevando a cabo día a día, con celeridad, con rapidez, con eficacia y con transparencia en la gestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, concluya, por favor.

El señor **MERINO LÓPEZ**: Estoy terminando, señor presidente. Le ruego la máxima benevolencia.

Quiero decirles, señor Heredia y miembros del Grupo Socialista, que el ministro Álvarez-Cascos anun-

ció ayer en Córdoba —aunque usted pueda decir que este será otro incumplimiento del Ministerio— que el presidente del Gobierno está pendiente de fijar la fecha de colocación de la primera travesía del AVE Córdoba-Málaga para antes del mes de agosto. No sé si Grupo Socialista pedirá en su próxima proposición que se explique de qué material está hecha la primera travesía que se coloque, a la vista de las manifestaciones del señor Segura en la comparecencia anterior, pero le supongo dispuesto a ello. El AVE Córdoba-Málaga existirá por voluntad del Partido Popular, por el apoyo que los ciudadanos dieron al Partido Popular, porque, si fuera por el Partido Socialista, el AVE Córdoba-Málaga no existiría; no estaba en sus planes de gobierno. Además, se va a terminar cuanto antes teniendo en cuenta la tramitación administrativa y las dificultades técnicas; no les he relatado las dificultades técnicas porque son de todos conocidas, aunque menos por parte del Grupo Socialista. Por fin, estas obras van a salir bastante más baratas que las del AVE Madrid-Sevilla con las desviaciones de fondos que sufrieron. **(El señor Contreras Pérez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Para hacer una aclaración. No es procedente que se hagan interpretaciones peyorativas de las palabras de intervinientes que no están presentes en este momento o de intervenciones que se han producido respecto a otros puntos del orden del día. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, guarden silencio, por favor. El señor Contreras ha expresado lo que quería decir, la Mesa toma nota y supongo que lo mismo harán los diputados.

Señor Heredia, tiene usted la palabra únicamente para aceptar o no las enmiendas y, como son suyas, sería sorprendente que nos dijera usted que no las acepta.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Yo le pediría un minuto para responder. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Por favor, señorías!

Señor Heredia, ha consumido usted más tiempo del que le correspondía y lo mismo ha hecho el señor Merino —dos minutos más que usted—. Es decir, ustedes han consumido más tiempo del normal y, si ahora abre usted el debate y el señor Merino le tiene que contestar, van a tener que traernos la comida aquí. Le ruego, señor Heredia, que se mantenga usted en la posición. Lo que ha dicho el señor Merino ha sido claro y congruente con su posición, y no le ha increpado; no es motivo de intervención.

Gracias por su comprensión, señor Heredia.

— **SOBRE LIBERALIZACIÓN DEL PEAJE DE LA AUTOPISTA A-7 EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE CASTELLÓN NORTE Y ALQUERÍAS DEL NIÑO PERDIDO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000391)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, sobre liberalización del peaje de la autopista A-7 en el tramo comprendido entre Castellón Norte y Alquerías del Niño Perdido.

El señor Edo tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **EDO GIL**: Espero que el talante de algunos intervinientes, como el del anterior del Partido Popular, cambie porque de esta forma no llegamos a ningún sitio, nombrando —como ha dicho al señor Contreras— a miembros de esta Comisión que no están presentes, como el señor Segura, y sin venir a cuento. Lo mínimo que tendría que haber hecho el diputado es pedir disculpas en el momento en que el señor Contreras le ha interpellado.

La N-340 es el principal eje de comunicación vertebrador de la provincia de Castellón y asume la mayor parte del tráfico ligero y pesado que genera la concentración humana, la actividad económica y la movilidad social. Además es distribuidor del tráfico de las comarcas del interior de la provincia de Castellón y un catalizador de la importante circulación longitudinal del corredor mediterráneo. Es conocida asimismo la importancia económica que tiene la industria de la cerámica y, sobre todo, su implantación alrededor de la N-340 a su paso por Castellón. Por otro lado, de los 102 kilómetros que comprende el paso de la N-340 por la provincia de Castellón, el tramo Castellón Norte-Alquerías del Niño Perdido es el de mayor densidad de tráfico. En estos momentos estamos ante una situación crítica en este tramo. El colapso es constante a lo largo de toda la N-340 a su paso por la provincia. Valga como ejemplo la investigación llevada a cabo por periodistas del diario *Mediterráneo*, un medio de amplia difusión en la provincia, de la que han informado éste y otros medios de comunicación: pasó de tres horas el tiempo que les costó cubrir en hora punta los 102 kilómetros. Yo mismo hice la comprobación, aunque en dos tramos y en diferentes días y horarios y, créanme, señorías, me costó dos horas treinta y ocho minutos recorrer 102 kilómetros. La media de los periodistas y mi tiempo ronda los 30 ó 40 kilómetros por hora para circular por el tramo de la N-340 a su paso por Castellón.

En cuanto al tramo que hoy nos ocupa hay momentos del día en los que se puede tardar más de una hora en cruzar los aproximadamente 20 kilómetros de distancia de los que se compone. Todo los que vivimos en

la zona y usamos esta carretera sabemos que en estos momentos ya no caben los vehículos en este tramo de la N-340, por lo que habrá que ubicarlos y darles salida. En la actualidad sólo hay una vía alternativa capaz de absorber parte de este tráfico que sería el de largo recorrido, y esta no es otra que la autopista de peaje A-7. En la actualidad se están incrementando los usuarios de este tramo de autopista debido al trasvase de vehículos desde la N-340, como consecuencia de las dificultades que comporta viajar por ésta, como he descrito antes. De los 19.000 vehículos al día que circulaban por la A-7 en el tramo de Alquerías del Niño Perdido-Castellón Norte en el año 1999 en estos momentos estimamos que pueden rondar los 23.000 al día, eso sí, siempre por cuatro carriles, a diferencia de la N-340, que dispone de dos carriles de circulación y ya en el año 1999 superaba los 35.000 vehículos al día en este tramo. Por un lado, constatamos que la autopista A-7 tiene capacidad de admitir en este tramo mucho más tráfico del que soporta actualmente y, por otro lado, que la N-340 no es capaz de admitir el tráfico que en la actualidad soporta. La solución es bien sencilla: traslademos tráfico de una vía a otra; una de las formas para conseguirlo es la que el Grupo Socialista presenta hoy aquí por medio de esta proposición no de ley, instando al Gobierno a liberalizar el peaje del tramo A-7 comprendido entre Alquerías del Niño Perdido y Castellón Norte.

A todo lo expuesto anteriormente, hay que añadir la siniestralidad que está creciendo en este tramo. Valga como dato el facilitado por el Gobierno a preguntas de este diputado, aclarando que están referidos al año 2000. En ese año, y siempre hablando del tramo de la N-340 que hoy nos ocupa, hubo 58 accidentes, de los que resultaron ocho muertos y quince heridos graves. Estoy seguro que estos datos a todas SS.SS. les parecen tan escalofriantes como a mí, como no podía ser de otra manera. Hay que destacar también que durante ese mismo año se detectaron seis puntos negros en el mismo tramo, cuatro de ellos de triste nueva localización. Es decir, en el año 1999 en este tramo había dos puntos negros y en el año 2000 pasaron a seis. Tal vez, cuando dispongamos de los datos de 2001, alguien tenga que sonrojarse si no se ha conseguido reducir los puntos y las víctimas. Sinceramente, esta es otra razón más de peso para votar a favor esta proposición no de ley, pero no la única. Y hablando de única, Castellón es la única capital de provincia del arco mediterráneo que no dispone de circunvalación de un mínimo de cuatro carriles gratuita. Gerona, Barcelona, Tarragona, Valencia y Alicante disponen de ella, Castellón no; así se perjudica a todos los usuarios, no sólo a los de la provincia de Castellón, por lo que también sentamos un agravio comparativo que hay que corregir. Se pudo solucionar el problema cuando se construyó parcialmente la variante de Castellón. Por cierto, en la valoración que hace el Partido Popular de Castellón de sus diez años

en el Gobierno se atribuye la construcción de ésta; no, es mentira, se construyó durante el Gobierno socialista, y en su momento fue ampliamente criticada por el Partido Popular por construirse con sólo dos carriles, aspecto en el que, por otra parte, se ha demostrado que tenían razón. En estos momentos es insuficiente, pero lo que no entiendo es que tras seis años, y con el proyecto aprobado, el Gobierno del Partido Popular no haya sido capaz de construir los tres kilómetros y medio que faltan para acabar dicha variante y cómo, tras esa experiencia de construir una circunvalación a dos carriles tremendamente criticada por el Partido Popular en su día, construyen la variante de Nules y lo hacen con el mismo ancho, igual elevación y los mismos carriles que la de Castellón; y aún más, después de seis años —y si nosotros no lo remediamos va para otros tantos más—, ustedes, señores del Partido Popular, no han sido capaces de terminar el proyecto de la autovía De la Plana. Eso sí, para financiar Terra Mítica no les ha faltado ni prisa ni dinero.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, le ruego que vaya terminando. Ha sobrepasado usted mucho el tiempo.

El señor **EDO GIL**: ¿Cuánto lo he sobrepasado?

El señor **PRESIDENTE**: Lo ha sobrepasado dos minutos y medio.

El señor **EDO GIL**: No, porque lo estoy controlando.

El señor **PRESIDENTE**: Tenemos disparidad de criterios. Estoy viendo sus notas y me está dando pánico.

El señor **EDO GIL**: Soy consciente de la situación actual, del acuerdo entre el Gobierno y la empresa Aumar. Sé perfectamente de la firma de la ampliación por trece años de la concesión, de 2006 a 2019. No voy a entrar a valorar ese hecho; esa discusión será otro día y tal vez por otro parlamentario de mi grupo, porque en esta ocasión voy a dar por válido aquello en lo que ya no se quiere dar marcha atrás. Pero sí hay forma de rescatar tramos de autopista mediante un fondo de rescate, haciendo que revierta en la Comunidad Valenciana el IVA y el IAE correspondiente a la autopista. Esto se ha hecho en Cataluña y, gracias a este dinero, se ha podido conseguir la circunvalación de ciudades libres de peaje. Creo haber expuesto suficientes motivos y alternativas para que el Grupo Socialista presente esta proposición no de ley, instando al Gobierno para que negocie con la empresa concesionaria de la A-7, con el objetivo de alcanzar un acuerdo que posibilite la liberalización del peaje en el tramo comprendido entre Castellón Norte y Alquerías del Niño Perdido.

Finalmente, señorías, la propuesta que hoy presenta aquí el Grupo Socialista pretende contar con el apoyo de todos los grupos, como es evidente. No sé si el voto

coincidirá, pero estoy seguro de que ninguna de SS.SS. estará de acuerdo en que la situación siga tal y como está en estos momentos. Espero que en el caso de no salir apoyada el Partido Popular busque una solución urgente, pues el alcalde de Villarreal ha coincidido públicamente con esta proposición no de ley al declarar en repetidas ocasiones que la solución pasa por liberalizar de peaje el tramo de la A-7; por cierto, este alcalde es del Partido Popular. Lamento no ver ni tan siquiera una enmienda para que se libere durante el periodo de construcción de la variante de la variante Almazora-Villarreal, ya que en su momento existió el precedente durante la construcción de la circunvalación actual de Castellón.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, con relación al comentario del señor Edo al principio de su intervención, quiero indicar a los portavoces que cualquier alusión a un miembro de la Comisión que no esté presente dará motivo a un turno de réplica por parte del portavoz del grupo aludido. **(El señor Edo Gil: Está en el Reglamento.)** Perdón, señor Edo. Como en este caso ha hecho el señor Contreras, siempre va a ocurrir así. Por tanto, les ruego se abstengan de hacerlo o provocarán ese turno de réplica por parte del grupo aludido.

Dicho esto, tiene la palabra el señor Ortiz para su intervención en respuesta a la proposición no de ley.

El señor **ORTIZ PÉREZ**: Señor Edo, yo he estado muy atento a su intervención y, viendo el fondo de la proposición no de ley, usted lo que pide es la liberalización del peaje del tramo comprendido entre Castellón y Alquerías del Niño Perdido. Usted mismo ha hecho mención a que el Gobierno firmó un contrato con la empresa Aumar, una prórroga del año que terminaba, el 2006 (esa concesión se prorrogó hasta el año 2019), pero ello implicaba una bajada de tarifas importante que usted ha podido comprobar que conlleva el aumento de tráfico y el de utilización de los vehículos particulares, porque en los tráficos pesados la reducción es del 40 por ciento y en los ligeros del 30 por ciento. Coincido con usted en que la N-340 necesita soluciones y es una vía que está cada día más saturada, pero debe reconocer que, por una parte, se está construyendo —me gustaría que fuese más deprisa— la autovía De la Plana y, por otra parte, el desvío que es objeto de preocupación de esta proposición no de ley es el de Villarreal-Almazora, y las obras están en ejecución. Vaya usted por Pamesa, por el barranco de Museros, dé una vuelta por la zona donde está ubicada esa variante y verá que la empresa ya ha empezado las obras y los trabajos. Nosotros no podemos aceptar en este momento esta proposición porque está pidiendo una liberalización parcial del peaje de la autopista, y la ruptura unilateral de un contrato suscrito entre el Estado y una empresa concesionaria conllevaría tener que hacer amortizaciones billonarias por parte del Estado español.

Usted también ha mencionado que hubo una época concretamente en la construcción de la variante de Castellón, que fue obra del Grupo Socialista. Se nota que fue obra del Grupo Socialista porque si queremos duplicar ahora las obras de fábrica tenemos que tirar todos los puentes para hacerlos nuevos, no sé si conocía S.S. este dato o no ha querido reflejarlo. Cuando se le propuso al Grupo Socialista que mientras durasen las obras de la variante de Castellón ciudad se liberara ese tramo del peaje, Castellón norte-Castellón sur, nos respondió lo mismo que estoy diciendo yo ahora, que no se puede hacer una liberalización del peaje de forma unilateral. Y fue el Ayuntamiento de Castellón el que pagó, durante los meses de verano, el peaje que suponía el paso de transporte pesado. La Administración en ese momento no tuvo nada que ver y fue exclusivamente el Ayuntamiento de Castellón el que se gastó cuarenta millones por temporada para pagar el precio de los peajes del transporte pesado.

En definitiva, señor Edo, cuando llegue el momento de hacer la conexión de la variante Villarreal-Castellón, de las circunvalaciones, será cuando nos tengamos que plantear qué solución buscamos para que estas obras no obstruyan el tráfico que ya soporta la N-340. Tenemos tiempo para estudiarlo, para hablar con las administraciones implicadas y será entonces cuando podremos presentar, si es posible, una iniciativa conjunta, con el consenso de los grupos políticos, del Ministerio, de la concesionaria, de los ayuntamientos e incluso de la empresa constructora para buscar una solución y que ese tapón desaparezca y se consiga un tráfico más libre y más fluido.

Finalmente, usted sabe que ahora se están realizando obras de reasfaltado en la N-340 y es lógico que se produzcan atascos. Son obras que tienen que soportar los usuarios, pero, una vez concluidas, el tráfico volverá a la normalidad. Como he dicho anteriormente, vamos a votar en contra de esta proposición no de ley, porque usted pide la liberalización del peaje, cuando ya hay un acuerdo suscrito entre el Gobierno y la empresa concesionaria.

— **RELATIVA A LA INTEGRACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN LOS ENTORNOS URBANOS DE LAS CIUDADES DEL SUR METROPOLITANO DE MADRID, LEGANÉS, MÓSTOLES, FUENLABRADA Y EN EL ANILLO SUR DE LA CAPITAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000789)**

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley relativa a la integración de infraestructuras ferroviarias en los entornos urbanos de las ciudades del Sur Metropolitano de Madrid, Leganés, Móstoles, Fuenlabrada y en el anillo sur de la capital. Es autor el Grupo Parla-

mentario Socialista. El señor Quintana tiene la palabra para su defensa.

El señor **QUINTANA VIAR:** La razón por la que el Grupo Socialista trae esta proposición no de ley a la Comisión de Infraestructuras es consecuencia de la firma del acuerdo marco que se alcanzó en febrero de 1996 entre el Ministerio de Administraciones Públicas —en aquel momento Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente—, el Gobierno regional de la Comunidad Autónoma de Madrid y los ayuntamientos que usted ha citado en dicha proposición. En el mencionado convenio se establece un plan de actuaciones y se marcan unas prioridades. En primer lugar, al municipio de Getafe que tiene que ver con la travesía de la Línea C-4 se le da prioridad en el inicio de las obras; el distrito de Villaverde, fundamentalmente las líneas de cercanías C-2 y C-4 donde hace más de quince años hay bastantes quejas de los vecinos y también se recogen los municipios de Alcorcón, Fuenlabrada, Leganés y Móstoles, de la línea C-5. Tengo que recordar que la línea C-5 es en este momento la más utilizada en cercanías en el conjunto del Estado español, creo que se realizan 300.000 viajes diarios. En el convenio se contempla la financiación, partiendo de que las tres administraciones financiarán este tipo de infraestructuras a partes iguales y se crea una comisión de seguimiento y control en la que participan las administraciones. La duración del citado convenio será de seis años.

Dada la prioridad que se contempla para el municipio de Getafe y habiéndose acordado en la comisión de seguimiento y control las actuaciones del Ministerio con el resto de las administraciones, se dice que dicho Ministerio realizará los estudios y el proyecto de urbanización para iniciar esas obras. Gobernando ya el Partido Popular y siendo ministro el señor Arias-Salgado, esta situación queda bloqueada y tanto al alcalde del municipio de Getafe como al presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid, no les queda más remedio que intentar llegar a un acuerdo para desbloquear dicha situación. Se acuerda para ello que los proyectos se realicen por la Comunidad Autónoma de Madrid porque es la única forma de poder realizar en Getafe dichas obras. Por otra parte, se reconoce en el convenio que el conjunto de los seis municipios junto con el distrito de Villaverde tendrán más de un millón trescientos mil habitantes, por lo que podríamos decir que constituyen la tercera ciudad de España, razón por la que se observa la necesidad de este tipo de actuaciones de integración de las líneas de ferrocarril en dichos municipios.

Me gustaría poner un ejemplo importante. Imaginemos que el enlace ferroviario hoy entre Atocha y Chamartín discurriera en superficie, es decir, que atravesara el Paseo del Prado y el Paseo de la Castellana. A todos nos parecería inadmisibles que estas infraestructuras estuvieran en superficie. Pues bien, esto es lo que estamos sufriendo desde siempre en las ciudades del

sur de Madrid. Esta es la razón por la que nuestros ciudadanos viven la infraestructura del ferrocarril de cercanía, que fue hace más de veinte años una gran demanda de los municipios del sur, solicitada y realizada entonces por el Gobierno socialista, con una doble vertiente: como algo muy positivo, pero también como algo muy negativo, como barrera física y como elemento de contaminación. Hoy estas barreras físicas impiden la relación peatonal entre sus márgenes salvo en los pasos expresamente creados para ello, pasos que son hoy un gran punto de inseguridad ciudadana. Dificulta también el mallado de infraestructuras pues no siempre se puede establecer una continuidad porque a veces estas barreras físicas lo impiden y cuando se hacen supone un encarecimiento de la obra y, sobre todo, supone una herida contaminante de ruidos y vistas en el centro de nuestras ciudades.

Señor presidente, me gustaría concluir mi intervención con dos reflexiones, si usted me lo permite. En 1932 un ministro socialista aprobó la construcción de un enlace ferroviario subterráneo norte-sur entre Atocha y Chamartín, que la derecha de entonces llamó el túnel de la risa. En 1995, otro ministro socialista convino con la Comunidad Autónoma de Madrid en soterrar los trazados ferroviarios de las grandes ciudades del sur metropolitano, pero a la derecha de ahora, en concreto al señor Arias-Salgado, le debió también entrar la risa porque es evidente no sólo su nefasta gestión y el incumplimiento del convenio, sino también del compromiso adquirido con la Comunidad de Madrid en lo que se refiere a inversiones. Las ciudades del sur necesitamos que el ferrocarril nos integre, en lugar de segregarnos, que es lo que realmente ocurre en este momento. Lo único que solicitamos en esta iniciativa es que se cumplan los acuerdos.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Bardisa.

El señor **BARDISA JORDA:** El Grupo Popular va a votar en contra de esta proposición no de ley porque la integración del ferrocarril en las ciudades constituye un tema fundamentalmente urbanístico, que el Ministerio de Fomento aborda junto con las administraciones con competencia en la materia, es decir, con las comunidades autónomas y con los ayuntamientos, que son los que participan en la administración en la medida en que tales actuaciones mejoran el ferrocarril.

En el caso que nos ocupa, la integración del ferrocarril en los entornos urbanos de las ciudades del sur metropolitano madrileño, corresponde a los respectivos ayuntamientos tomar la iniciativa que estimen adecuada para realizar esta integración. Como dice el texto de la proposición no de ley, desde la segunda mitad del siglo XX hasta ahora la red ferroviaria de Madrid no ha experimentado grandes transformaciones, con algunas excepciones y como muy bien dice el texto, nunca se

ha planificado adecuadamente. Las competencias urbanísticas las tienen los ayuntamientos, por eso los planes generales de ordenación urbana son competencia exclusiva en el desarrollo de esas ciudades; planes en los cuales nunca se ha tenido en cuenta el desarrollo que iban a tener esos ayuntamientos y por tanto no se ha planificado adecuadamente por parte de los gestores de esas ciudades.

En cuanto a la referencia que hace el diputado socialista al convenio de 8 de febrero de 1996, quiero decir que ese convenio se firmó justo en la precampaña de las elecciones generales por el entonces ministro socialista señor Borrell cuando las encuestas ya daban prácticamente como perdedores a los socialistas. Por tanto, es un convenio que se hizo de forma electoral y habría que ver si lo habría cumplido el entonces Gobierno socialista porque hasta esa fecha el Gobierno socialista nunca hizo nada por las infraestructuras ferroviarias del sur de Madrid.

Yo quiero destacar que un gobierno del Partido Popular, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid, se ha preocupado de este tema y actualmente, en los proyectos que hay de Metro-sur, ya se contemplan esos soterramientos y esos intercambiadores. Eso sí que es eficacia en la gestión, eficacia en llevar el metro a todos los ciudadanos de Alcorcón, de Leganés, de Móstoles, de Fuenlabrada y de Getafe, cosa que nunca ha hecho el Partido Socialista cuando ha tenido el gobierno de la comunidad, cuando ha tenido el gobierno de los ayuntamientos y cuando ha tenido el gobierno de la nación. Quiero únicamente señalar como dato que el Gobierno del Partido Popular de la Comunidad de Madrid, durante cuatro años de gobierno, construyó 50 kilómetros de metro, mientras que los socialistas, que estuvieron 12 años, solamente hicieron 10 kilómetros de metro. Eso se llama gestionar bien, eso se llama eficacia en la gestión y transporte público para los ciudadanos.

No se preocupe, señor diputado, porque Metro-sur es una obra muy importante que va a llevar a cabo la Comunidad Autónoma de Madrid, que va a llevar a cabo un gobierno del Partido Popular, que va a beneficiar a los ciudadanos y que se va a hacer con una adecuada planificación. Eso es buena gestión y no todo lo demás.

Señor presidente, nuestro grupo va a votar en contra de esta proposición no de ley.

— **SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000504)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 15, sobre salvamento marítimo, de la cual es autor el Grupo Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra doña Carmen Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Esta proposición no de ley que presenta mi grupo tiene su origen en los continuos naufragios que se vienen produciendo en el Estrecho durante estos últimos años. La proposición no de ley, que está redactada y presentada en febrero, surgió como consecuencia de un trágico naufragio en el que murieron 10 inmigrantes y hubo una veintena de desaparecidos, convirtiéndose en el accidente más grave ocurrido en las costas españolas desde el año 1989. El reciente naufragio en las costas canarias nos hace pensar que estos acontecimientos, desgraciadamente, se van a repetir. Estos desgraciados accidentes, que en muchas ocasiones ocurren por el descubrimiento de la patera por parte de las Fuerzas de Seguridad y la inevitabilidad de los percances, no debe dejarnos sin vigilancia ante acontecimientos que puedan tener derivaciones graves.

Otro desgraciado acontecimiento se produjo en el Estrecho, con el resultado de un muerto y cinco desaparecidos tras el abordaje de una patera con inmigrantes a la búsqueda de droga. No quisimos entonces conceder importancia a aquel suceso, aunque en nuestra conciencia queda que no existe presunción de inocencia cuando uno viene sometido a las mafias en una patera. Fue un desgraciado suceso, pero el argumento de la Guardia Civil para el abordaje (la posibilidad de que aquella patera tuviera droga) nos hizo estar atentos a su desenlace.

Hay muchos acontecimientos diarios que se suceden en aguas del Estrecho y en aguas canarias. Desgraciadamente, como dice algún director de periódico, ya no son portada sino que son cientos. Hoy el diario *El País* recoge la noticia del descubrimiento de 147 inmigrantes en pateras en las costas de Tarifa y, según las informaciones del citado medio, desde la madrugada del sábado hasta ayer la Guardia Civil interceptó 250 inmigrantes sin documentación. Esta misma madrugada han sido abordados otra docena de inmigrantes, según las noticias difundidas por las emisoras de radio. Es decir, el flujo no solamente es constante sino que va en aumento. Todo esto sucede por el incremento de estos tráfico en las extensas costas de la provincia de Cádiz y el tráfico del Estrecho. Ya no es solamente el tráfico habitual de los 80.000 barcos que suelen pasar por él sino todo lo que supone la pesca habitual por esa zona, el submarinismo de las costas, las embarcaciones de recreo, etcétera.

En este último año ha habido un incremento de efectivos por parte del Gobierno del Partido Popular, con alguna lancha salvamar que ha venido a incrementar los efectivos que salvamento marítimo tenía en esas costas, pero ni que decir tiene, después de comprobar los desgraciados últimos sucesos y los previsibles que puedan venir, que los efectivos que salvamento maríti-

mo tiene en la provincia de Cádiz no son suficientes. Desde nuestro punto de vista, hace falta una base intermedia entre la población de Tarifa y Cádiz que libere a la base de Tarifa de la abundante actividad que viene desarrollando. Esta base debe estar dotada de otra salvamar que pueda estar operativa para prever los múltiples incidentes que se están produciendo. Las estadísticas de la operatividad de estas lanchas salvamar dicen que las del Estrecho están muy por encima de sus posibilidades y que sería conveniente el incremento de estas lanchas de intervención rápida en esta base intermedio que hoy estamos solicitando en esta proposición no de ley. Es una opción importante que el Grupo Popular debería apoyar para no lamentarlo después.

Como decía anteriormente, a pesar de que se han incrementado algunos efectivos en estos años, la acción del Gobierno ha sido más decisiva cuando se habla de blindar el Estrecho, hasta el punto de que el programa SIVE tiene un presupuesto de 20.000 millones de pesetas destinado a esa operación, presupuesto que no se podría equiparar al destinado a salvar vidas humanas. Desde nuestro punto de vista, lo primero es salvar vidas y después todos los trámites legales. Difícilmente se puede tener fuerza moral para exigir el cumplimiento de las leyes si no se han puesto los medios necesarios para salvar vidas humanas.

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

El señor **LANDALUCE CALLEJA:** Señorías, estamos de acuerdo en que cualquier muerte es importante, aunque sea una sola, y seguimos estando de acuerdo en que en la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima se busca salvar el cien por cien de las personas necesitadas de ayuda. Seguimos de acuerdo en que el compromiso de Sasemar es tangible, con un incremento del 13 por ciento en el presupuesto del año 2001, lo que significa para este año 8.800 millones de pesetas. De hecho, la Dirección General de la Marina Mercante, en la previsión de construcción de nuevas unidades para la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima, con cargo a los presupuestos del 2001 incluye las que completarán el despliegue previsto en el Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en la mar y la lucha contra la contaminación —está aquí el plan 1998-2001— y entre las que se encuentran unidades adicionales que se van a destinar a las zonas en las que se manifiesta el fenómeno de embarcaciones conocido como pateras.

Continuando con lo anterior y conscientes de que esta nueva realidad presenta un reto a la sociedad, en la preparación del plan nacional 2002-2005 se está contemplando la dotación de unidades adicionales y adecuadas para responder a estas nuevas necesidades, que, sin lugar a dudas, exigen una presencia permanente en la mar, mediante la introducción de nuevos y costosos

sistemas que supongan una presencia de unidades marítimas en las zonas más críticas; medios adicionales que incorporarán, previsiblemente, nuevas tecnologías en un próximo futuro. Ello permitirá pasar de una fase de reacción ante las emergencias a la de prevención de las mismas; prevención que, ejercida por la autoridad competente, tendrá que pasar también por la temprana detección de las pateras, porque no se debería olvidar, señorías, que uno de los momentos más peligrosos para una patera que llega a la costa sin haber sido detectada o habiéndolo sido es el de la llegada a la misma, donde, en su afán de escapar a las posibles detenciones o a causa de la cercanía de las playas o de las rocas, sus ocupantes asumen en ocasiones actitudes de riesgos límite; actitudes que, aun cuando la embarcación de salvamento de intervención rápida estuviese presente, dificultarían su actuación, ya que de por sí está limitada por las circunstancias orográficas peligrosas de la zona en que se desarrollan —entre las rocas de la costa y con muy escasa sonda— y que supone una amenaza a la integridad de la propia embarcación.

La Dirección General de la Marina Mercante y la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima son conscientes del creciente problema que para la salvaguarda de la vida humana en la mar presenta la inmigración por medio de las pateras. El reconocimiento de la realidad emergente que supone el espectacular aumento del tráfico ilegal de inmigrantes hacia nuestras costas y cuyo tránsito se realiza con medios precarios se ha traducido en que Salvamento Marítimo Español, dentro de los límites fijados por la estabilidad presupuestaria y por las directrices del actual Plan nacional de servicios especiales de la vida humana en la mar, en los Presupuestos Generales del Estado haya realizado un esfuerzo añadido, que se ha traducido en los últimos tiempos, desde el verano de 2000, y en lo que respecta a la zona del Estrecho, en la incorporación de una unidad de intervención rápida con base en Tarifa (Salvamar Pollux); la incorporación de una unidad de intervención rápida con base en Málaga; la incorporación de una unidad de intervención rápida con base en Ceuta (Salvamar el Puntal); el incremento en la dotación de personal en el centro coordinador de Algeciras; la modernización y actualización de equipos radar en el centro zonal de Tarifa y el suministro del equipamiento electrónico para el centro local de coordinación de Ceuta. Todo el recorrido por las inversiones, unido al gran número de actuaciones del centro local y del centro coordinador de Ceuta, muestran la cantidad de vidas salvadas y el número de actuaciones en siniestros en los que interviene. Es por esto por lo que el Grupo Popular no estima procedente la creación de una base intermedia de lanchas entre Tarifa y Cádiz. La zona realmente importante de movimiento pasa por los meridianos que van de Punta Almina, en Ceuta, a Punta Europa y Punta Camarinal a Cabo de Espartel. Esa es la realidad del movimiento de las pateras. A S.S.

le pasará después esta carta náutica, que supongo que le servirá para entender mejor la realidad. Entre esos mencionados meridianos se encuentran los siguientes centros: el centro zonal de coordinación de salvamento de Tarifa, el centro local de coordinación de salvamento de Algeciras y la unidad de intervención de Ceuta. Estos centros están plenamente operativos las 24 horas del día y los 365 días del año. Asimismo, debe considerarse la cooperación —que usted no ha tenido en cuenta, señoría— en todas las tareas de salvamento que realizan de forma continuada el Servicio marítimo de la Guardia Civil, el Servicio de vigilancia aduanera, la Armada y la Cruz Roja del Mar.

Volviendo al tema anterior, en la zona comprendida entre el meridiano de Punta Camarinal y Cádiz, situación donde debería ubicarse la base solicitada, el número de intervenciones es considerablemente menor, sobre todo en lo que respecta a intervenciones relacionadas con la inmigración ilegal, porque, señorías, los estrechos se cruzan por la parte más estrecha, que es una máxima de tráfico marítimo, y además son atendidos sin dificultad por el Helimer Andalucía, por la Salvamar de Tarifa y si se dan en las proximidades de Cádiz por la Salvamar Gadir, que tiene su base en Cádiz.

Si quieren deleitarse la vista con algo más relajado que los documentos anteriores, que puede ser un tanto duros de releer, pueden hacerlo con el artículo que la revista *Interviú* publicó la semana pasada y que titula *El vigía de Occidente*; pueden relajarse y deleitarse la vista porque, sin lugar a dudas, tiene unas magníficas fotografías que les van a mostrar la eficacia de todos centros.

El Partido Socialista no me discutirá los datos, tal vez me puede discutir los argumentos, pero seguro que el final de nuestra intervención, no. El Gobierno de la nación está dotando de todos los medios necesarios para que los hombres y las mujeres que trabajan en el salvamento en la mar puedan seguir mostrando toda su profesionalidad, todo su saber, toda su valentía y la solidaridad con sus semejantes. **(La señora Romero López pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿A título de qué pide la palabra, señora Romero? Sabe S.S. que no tiene turno de palabra en estos momentos. No han presentado enmiendas y ni siquiera pueden fijar posición.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Quería aclarar una de las informaciones que ha dado el señor Landaluce, que considero confusa. Se trata sólo de un minuto.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dejarlo en 30 segundos.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Señor diputado, comprendemos las razones presupuestarias. No estamos hablando de la valentía de los hombres y de la mujeres; estamos hablando de que mientras que la Sal-

vamar Tarifa atiende la zona que está entre Barbate y Cádiz, no puede atender la que tiene que atender, a la que llegan las pateras con los inmigrantes. Estamos hablando de esas razones.

El señor **PRESIDENTE**: Dispone también de 30 segundos, señor Landaluce.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Todas estas embarcaciones permanecen amarradas al muelle la mayor parte del tiempo, ya que están a la espera.

— **RELATIVA AL ESTABLECIMIENTO DE PLANES DE EMERGENCIA Y URBANÍSTICOS PARA LAS ESTACIONES DE CONTENEDORES GESTIONADAS POR RENFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000620)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición número 16 del orden del día, relativa al establecimiento de planes de emergencia y urbanísticos para las estaciones de contenedores gestionadas por Renfe, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra para su defensa el señor Romeu.

El señor **ROMEU I MARTÍ**: Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para defender la proposición no de ley, relativa a la necesidad de establecer planes de emergencia y el cumplimiento urbanístico por parte de las estaciones de contenedores de Renfe establecidas por todo el territorio nacional.

El transporte combinado de mercancías supone sin duda uno de los motores de dinamización económica y social, por lo que su buen funcionamiento es necesario para el desarrollo económico. No obstante, todos somos conscientes de que estas estaciones de contenedores traen consigo diferentes aspectos de necesaria consideración, dada su trascendencia en lo que se refiere a la afectación del territorio y la seguridad para las personas.

Me referiré, en primer lugar, a la necesidad de que cada una de estas estaciones de contenedores tenga en constante perfeccionamiento los correspondientes planes de emergencia. Por todos es conocido que en estas estaciones de contenedores se almacenan, depositan y manipulan diferentes tipos de mercancías, pero entre esas mercancías también encontramos las tóxicas y peligrosas, tal como reconoció el Gobierno a este diputado que suscribe.

En la actualidad, el Gobierno reconoce, en una pregunta escrita formulada por este diputado, que de las 30 estaciones de contenedores establecidas en todo el territorio español sólo 15 tienen estos planes de emergencia aprobados y en vigor, mientras que, según la

respuesta, las otras 15 estaciones no lo tienen definitivamente en vigor, puesto que se están redactando en la actualidad. Pero lo que es más preocupante es que el Gobierno no manifiesta ni cuándo ni cómo prevé que estas 15 estaciones de contenedores de Renfe sin planes de emergencia lo tengan en vigor y en perfecto y correcto funcionamiento.

Señorías, la proximidad de estas centrales de contenedores a núcleos urbanos no se produce de forma excepcional, por lo que es necesario que se adopten las medidas necesarias para que todas las autoridades del ámbito territorial sepan qué hacer y cómo hacer en caso de que se produzca algún percance o circunstancia que pueda derivarse de estas mercancías tóxicas o peligrosas que el Gobierno reconoce que existen en las estaciones de contenedores. En esta proposición no de ley se establece la necesidad de que el Gobierno redacte un listado de qué materias, de qué tipos y de qué toxicidad tiene cada una de estas mercancías que se almacenan, manipulan y depositan en las estaciones de contenedores, porque este diputado puede dar fe de que los propios ayuntamientos no tienen constancia de cuáles son ni su forma de tratar en caso de desprendimiento.

Por otra parte, y dicho sea de paso, los ayuntamientos y autoridades donde se ubican las estaciones de contenedores no tienen constancia ni conocimiento de la periodicidad de las revisiones, mantenimiento y regulación de la manipulación de estas mercancías peligrosas. Según responde el Gobierno, el competente para estas revisiones es el Ministerio de Fomento y sorprende que al día de hoy estaciones de contenedores como la de Murcia hayan tenido su última revisión hace dos años. Concretamente el 12 de julio de 1999. Es necesario que se agilicen estas revisiones y se comuniquen a las autoridades locales las conclusiones y actuaciones previstas si, en su caso, así se estableciera. Esta situación no puede, ni debe, prolongarse más en el tiempo, por lo que el Grupo Parlamentario Socialista exige al Gobierno la realización y puesta en funcionamiento inmediatamente de todos los planes de emergencia, con la colaboración y participación activa de las instituciones territoriales competentes y, sobre todo, de Protección Civil, para no tener que improvisar en casos de emergencia. Asimismo, pedimos en el apartado resolutivo de la proposición que el Ministerio de Medio Ambiente facilite el listado de mercancías y su toxicidad y tratamiento para que las autoridades locales sepan qué se almacena, manipula o deposita en su término municipal, aunque para ello sea necesario la tramitación de proyectos concretos, que sí se requieren, por ejemplo, a cualquier actividad económica.

Por otro lado, esta proposición no de ley pretende que se armonice al máximo la ocupación de los terrenos de los que dispone Renfe para la ubicación de los contenedores con las normas y ordenanzas urbanísticas de los términos municipales en las que se ubican, puesto que en muchas ocasiones la problemática por el

incumplimiento de las normas urbanísticas de los municipios afecta al normal desarrollo de las infraestructuras y de los servicios municipales. De eso este diputado puede dar fe, puesto que fue concejal de urbanismo de un municipio de la provincia de Valencia, con estación de contenedores de Renfe, y conoce todos los inconvenientes que se derivan para el núcleo urbano dados los incumplimientos de las normativas municipales de Renfe; problemas puramente urbanísticos, de infraestructuras, de evacuación de aguas pluviales, residuales, de accesos de tráfico rodado y fundamentalmente de tráfico pesado o de contaminación acústica y un largo etcétera, que pueden solucionarse con la colaboración y cooperación de todos los entes y, sobre todo, con el cumplimiento de las previsiones urbanísticas que los diferentes ayuntamientos determinan en sus planes generales de ordenación urbana.

Por eso, en la proposición no de ley se insta al Gobierno, en su punto segundo, a que se adecuen las estaciones de contenedores a las normativas urbanísticas de los municipios donde se ubican para evitar toda problemática que se pueda ocasionar, que sólo perjudica a los vecinos que en él residen. Es necesario, por tanto, que el Gobierno y Renfe habiliten todos los mecanismos necesarios y adecuen las instalaciones a las normativas municipales, con la finalidad de solucionar todos los inconvenientes que trae consigo una estación de contenedores, prestando atención a la solución de las entradas y salidas de la estación dado el tipo y volumen de los vehículos que acceden para la carga y descarga.

En definitiva, y concluyo, señor presidente, la proposición no de ley pretende instar al Gobierno a que actúe diligentemente en la previsión de todos los percances e incidencias que se pueden derivar dentro y fuera de las instalaciones, atendiendo a un permanente aumento de la seguridad ciudadana y de la compatibilización y armonización de las estaciones de contenedores con las normativas urbanísticas de cada ayuntamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo Catalán.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: La proposición de ley, como hemos oído, propone que las estaciones de contenedores de Renfe tengan sus planes urbanísticos y de emergencia, que nos parece acertada y nuestro grupo va a votarla favorablemente. En cuanto a los planes urbanísticos, hay que tener en cuenta a las autoridades urbanísticas con competencias. En lo relativo a Renfe, hay que considerar que puede haber muchos espacios sobrantes que pueden ser desafectados del servicio ferroviario y cuya gestión puede producir aportaciones interesantes al transporte público.

En cuanto a los planes de emergencia, creo que son imprescindibles, ya que por contenedor se transportan

mercancías peligrosas y la única manera de estar seguros de que se actúa correctamente ante una emergencia es tener un plan preparado. De hecho y como ejemplo, voy a citar la estación de Port Bou, por la que circulan mercancías peligrosas y en la que se ha dado algún que otro caso de situación de riesgo poco controlada. Por tanto, nuestro grupo votará favorablemente la propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra la señora González del Valle.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: Señor presidente, señorías, para fijar nuestra posición respecto a la iniciativa que se debate y dado que esta proposición no de ley comprende cuatro puntos distintos, vamos a hacer un análisis pormenorizado de cada uno de ellos, lo cual motiva una intervención un poco más larga pero acorde con la proposición que estamos debatiendo.

En cuanto al primer punto de la proposición no de ley, estamos totalmente de acuerdo con S. S. acerca de la importancia que tiene que cada estación de contenedores tenga un plan de emergencia. El Gobierno de la nación es el más interesado en la implantación de estos planes de emergencia porque, como S. S. bien sabe y ha dicho, de las treinta estaciones de contenedores del territorio español, quince tienen planes de emergencia implantados y el resto está en fase de elaboración o implantación. Asimismo, Renfe pretende implantar los planes de emergencia en todas sus terminales de contenedores, en coordinación con los planes de rango superior previstos en la norma básica de Protección Civil, de acuerdo con las distintas autoridades y organismos de Protección Civil. Por sugerencias de estas autoridades, se está procediendo a la actualización de los planes de emergencia interior ya existentes de las mencionadas terminales para aplicarles evaluaciones de riesgos que incorporen técnicas de análisis contrastados en el sector de la industria química y que ayuden a la toma de decisiones sobre el riesgo asociado en estas instalaciones, sobre todo cuando manejan sustancias peligrosas en tránsito, cuyas consecuencias, como sabemos, pueden sobrepasar los límites de las terminales.

En cuanto al segundo punto de la proposición no de ley, donde se insta al Gobierno a que Renfe y el Ministerio de Fomento, de acuerdo con los ayuntamientos, establezcan los correspondientes planes urbanísticos, las estaciones de contenedores forman parte de la red ferroviaria y son objeto de regulación específica mediante las disposiciones de la Ley 16/1997, de 30 de julio, de ordenación de transportes terrestres, y de su reglamento, aprobado por el Real Decreto 1.211/1990, de 28 de septiembre, como usted ya sabe.

Por otro lado, la legislación urbanística, tanto estatal como autonómica, regula el contenido de los planes generales de ordenación municipal, entre cuyas determinaciones establece la estructura general y orgánica

del territorio, que incluye los sistemas generales de comunicación y sus zonas de protección, quedando así regulado el ferrocarril en general, las estaciones de contenedores en particular y su relación con el entorno urbano. En la mayoría de los casos, los planes generales municipales incluyen entre sus normas urbanísticas una normativa específica para el sistema general ferroviario, distinguiendo entre las distintas actividades ferroviarias como son las estaciones de viajeros, mercancías, talleres, etcétera. En otros casos, los planes generales se limitan a remitirse a la legislación sectorial vigente por considerar suficientemente regulado el ferrocarril con la Ley de ordenación del transporte terrestre.

En aquellos casos en los que deben desarrollarse actuaciones urbanísticas en las estaciones de contenedores y si éstas afectan al entorno urbano o suponen importantes modificaciones sobre la estructura general del sistema ferroviario, dichas actuaciones pueden realizarse al amparo de un plan especial de infraestructuras que, tramitado con arreglo a lo previsto en la legislación urbanística, garantice la adecuación de dichas actuaciones al entorno urbano en el que se ubica la estación de contenedores correspondiente. No sería adecuado en este caso hablar de plan especial de reforma interior cuyo objeto, según la legislación urbanística, corresponde a otro tipo de actuaciones, como son los accesos, de los que luego hablaré. En todo caso, los planes generales municipales deben contener las determinaciones adecuadas para permitir el correcto desarrollo de las instalaciones ferroviarias, en compatibilidad con el entorno urbano en el que en ocasiones se encuentra.

Respecto al tercer punto de la proposición no de ley, en el que se insta al Gobierno a que Renfe y el Ministerio de Fomento realicen un plan de inversiones para mejorar y acondicionar todos los accesos, cuando se proyecta una estación de contenedores se incluyen los accesos y las conexiones rodadas por la red viaria, de acuerdo con las necesidades de los tráficos previstos para dicha estación. Con el paso del tiempo, puede ocurrir que algunas estaciones estén ubicadas en principio en suelos no urbanos, pero el desarrollo urbanístico convierta en calles de tráfico muy urbano lo que se proyectó y construyó como carretera de acceso a una estación de contenedores. En ese caso, la revisión del plan general municipal correspondiente debería prever la mejora de los accesos a la estación de contenedores y su compatibilidad con los desarrollos urbanísticos del entorno. En todo caso, pueden desarrollarse planes especiales de reforma para resolver los problemas del entorno de las estaciones ocasionados por un desarrollo urbanístico inadecuado que dificulte el acceso del tráfico pesado a la estación de contenedores.

En cuanto al cuarto punto, en el que se solicita que el Ministerio de Medio Ambiente y Renfe realicen una relación de todas las mercancías, tipos y cuantías de las

mismas, debo señalar, en primer lugar, que el Ministerio de Medio Ambiente no es competente en esta materia; sin embargo, sí lo es Renfe, de acuerdo con lo estipulado por el Real Decreto 387/1996, por el que se aprobó la directriz básica de planificación ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, que suministra periódicamente información de los datos relativos a la denominación y clase de la materia, la cantidad, el número de viajes efectuados, los puntos de origen y destino de los transportes y los itinerarios seguidos. Estos datos son utilizados para la elaboración de los mapas de flujo a los que hace referencia la directriz con el objetivo (compartimos la importancia de evitar cualquier tipo de riesgo) de servir de base para la previsión de las medidas y estrategias de intervención a adoptar, ofreciendo la colaboración con las distintas administraciones en este sentido.

Comprendo el interés del señor diputado en este tema; me consta porque he seguido su interés por obtener información y le animo a recabar más información a través del conducto reglamentario. Se ha comentado la lentitud del Ministerio en estos temas y tengo que decir que ha contestado un total de 2.971 preguntas, intervenciones e informes, lo que supone una cuarta parte de todas las preguntas y solicitudes de informe respondidas por el Gobierno en el primer año de legislatura. Animo a todos los diputados a que sigan obteniendo esta información, pero no podemos compartir ni aceptar esa proposición no de ley porque está en la línea de trabajo que el Gobierno y Renfe están realizando.

— **RELATIVA AL ACONDICIONAMIENTO DE LA TRAVESÍA DE LA CARRETERA N-II ENTRE EL PUNTO KILOMÉTRICO 773 Y EL 776,8, TRAMO DE LA JONQUERA, Y LA EJECUCIÓN DE LAS OBRAS DE ACCESO A LA C-602, ENTRE CAPMANY Y ROSES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000627)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al trámite de la proposición no de ley número 17, relativa al acondicionamiento de la travesía de la carretera nacional-II entre el punto kilométrico 773 y el 776,8, tramo de La Jonquera, y la ejecución de las obras de acceso a la C-602, entre Capmany y Rosas, de la que es autor el Grupo Mixto. Tiene la palabra el señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Señoras diputadas, señores diputados, esta es una proposición no de ley que surge de una necesidad crónica de una carretera importante, la nacional-II, que es el eje natural de salida del Estado español hacia Europa de una parte de los productos y las mercancías de la cuenca

mediterránea, desde Almería hasta Cataluña, y que tiene un tránsito rodado de densidad altísima. Esta nacional-II no es aún una autovía y es uno de los déficit crónicos que tiene el Estado en inversión pública en Cataluña. En las comarcas de Girona, que es la salida natural hacia el norte, hay una carretera de peaje, la A-7, pero no existen autovías. Como dijo el mismísimo señor Borrell, ya se sabe que las autovías son de izquierdas y las autopistas son de derechas y, por lo que se ve, en las comarcas de Girona somos todos de derechas. Repito que es una situación crónica. Esta vía tiene un tránsito rodado de 6.000 ó 7.000 vehículos diarios y lleva 30 años sin ninguna inversión, ninguna obra en profundidad estructural en este tramo de la nacional-II. Tiene un alto índice de mortalidad y siniestralidad porque —repito— es la vía natural de salida hacia Europa de productos y de mercancías, y es también entrada de muchos turistas de la Europa comunitaria que vienen a las costas, al Estado español.

Hay dos puntos negros que pedimos que se solucionen a través de esta proposición no de ley. El primero es el cruce de la nacional-II con la carretera que accede a los municipios de Cantallops y Agullana. Este es un cruce que obliga a los residentes en esos municipios a dar una vuelta impresionante; muchas veces tienen que cruzar por la misma carretera nacional-II hacia la izquierda, lo que provoca muchos accidentes. El segundo punto negro es la travesía de la nacional-II por el municipio de La Jonquera, y esto también merece reflexión porque se trata del acceso y el paso interior por el municipio de La Jonquera, que ya tiene la desgracia de tener un alto tránsito rodado cuya contaminación o polución afecta a su calidad de vida. Esos son los dos puntos negros que pedimos se solucionen con esta proposición no de ley. De hecho, en el fondo estructural de la proposición no de ley subyace la necesidad de crear de la nacional-II una autovía. Es una propuesta que el Partido Popular y el Gobierno del Estado han manifestado que en esta legislatura empezarán a acometer, según respuesta a pregunta oral que hizo este mismo diputado al ministro de Fomento. Mientras tanto tenemos una situación de déficit, hasta el punto de que hay un proyecto de acondicionamiento de la travesía de la nacional-II a su paso por La Jonquera que se presentó hace cuatro años y, sin embargo, hasta este momento no se ha hecho nada. Se dijo que las obras se licitarían antes del año 2000 y en realidad este proyecto no ha sido ni aprobado. Por si fuera poco, en la elaboración del proyecto no ha podido participar ninguno de los municipios afectados más directamente, los dos referidos anteriormente, Agullana y Cantallops, ni tampoco los que están afectados como Capmany, Damius, La Jonquera, Maçanet de Cabrenys, Sant Climent Sescebes y La Vajol. De hecho, los ayuntamientos de estos municipios vienen denunciando reiteradamente la situación de caos circulatorio crónico que afecta a diversos tramos de la nacional-II. No quisiera alargarse

me más, pues el problema es clarísimo. Entendemos que vale dinero; no es ningún descubrimiento. Es una realidad que en este tramo —por eso pretendemos que el Gobierno tome cartas en el asunto y lo solucione— cada mes el Estado español ingresa mediante impuestos 1.500 millones de pesetas. Son los impuestos especiales sobre el carburante que se consume en este tramo de carretera. Sólo este aspecto da muestra del tránsito rodado que hay y la necesidad de que se solucione el problema.

Nuestra proposición no de ley tiene tres puntos: 1. Adoptar las medidas necesarias para que se ejecuten inmediatamente las obras del proyecto de acondicionamiento de la travesía de la carretera nacional-II entre el punto kilométrico 773 y el 776,8, tramo de La Jonquera. (Hace cuatro años —repito— este mismo Gobierno prometió que en el año 2000 se licitarían las obras y en este momento no hay nada.) 2. Realizar las gestiones oportunas para que, en lugar del paso elevado previsto (la solución que aporta el Ministerio para que los municipios de Agullana y Cantallops puedan tener un acceso no tan peligroso para cruzar a la izquierda, cosa que no satisface a los municipios afectados, más cuando al mismo lado hay un acceso a un polígono industrial muy transitado), dichas obras incluyen la construcción de una rotonda en el cruce del llamado Can Cuartos y la creación de una nueva rotonda en la zona de polígonos industriales y de servicios del sur de La Jonquera. 3. Adoptar las medidas necesarias para que se ejecuten urgentemente las obras de acceso a la comarcal-602, entre Capmany y Roses, con una isleta central que permita acceder a la carretera con seguridad. Son tres propuestas nada superficiales. Es un problema añadido que tiene la comarca del Alt Empordà pero que afecta —repito— al tránsito de mercaderías de todo el eje del Mediterráneo, afecta también a un tránsito muy importante de ciudadanos, de turistas de la Europa comunitaria que acceden al Estado español, a los diferentes puntos de interés turístico, que tiene un alto coste de mortalidad y siniestralidad por los accidentes que afectan tanto a los coches y camiones como a los conductores, y además repercute sobre la calidad de vida de los habitantes de estos municipios.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Palma.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: El Grupo Socialista, como no podía ser de otra manera, va a dar su voto favorable a una proposición no de ley que presenta el Grupo Mixto, concretamente el diputado Puigcercós. Es una proposición no de ley que coincide de forma casi literal en su contenido con la presentada por el Grupo Socialista el 8 de febrero de 2001, proposición que esperamos se debata próximamente en esta misma Comisión. El Grupo Socialista presentó esta proposición por dos causas. Una, porque a principios de año,

concretamente el 26 de enero, se produjo, como ha citado el señor Puigcercós, una movilización por parte de las autoridades locales de las poblaciones afectadas por este cruce en la comarca del Alt Empordà y también porque en respuesta parlamentaria a esta diputada el Gobierno expresó que las previsiones eran que el proyecto, cuyo comienzo había sido prometido en 1998, sería aprobado y empezaría su tramitación en el año 2000. En abril se constituyó la denominada Plataforma N-II de ciudadanos de las poblaciones afectadas.

Yo quiero añadir otro argumento que me parece muy contundente y de actualidad y es que en respuestas parlamentarias el Gobierno del Partido Popular, a través de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, emplea la expresión «tramo de concentración de accidentes» para definir no exactamente lo que se denomina desde la Dirección General de Tráfico puntos negros, sino aquellos tramos en los que previsiblemente una actuación de mejora de la infraestructura puede conducir a una reducción efectiva de la accidentalidad. Estamos hablando de un tramo que está definido exactamente así por el propio Ministerio. Nos parece que esperar al desdoblamiento de la N-II entre Girona y La Jonquera es una barbaridad, precisamente porque los responsables gubernamentales han calificado este punto y otro de la comarca del Alt Empordà, que es la variante de la N-II a su paso por la ciudad de Figueras, como tramos de concentración de accidentes, calificados exactamente así.

Quiero citar que en la prensa local de hoy mismo, martes 12 de junio, un editorial titula para el segundo tramo que he citado «una trampa mortal circunvala Figueras». Es el mismo caso del tramo que estamos hablando hoy, el de la travesía de La Jonquera. Estos tramos calificados de trampas mortales no pueden esperar estudios informativos que demorarán muchísimo las gestiones y las tramitaciones en el tiempo, ya que están afectando especialmente la seguridad. La demanda de seguridad no puede quedar sujeta al futuro desdoblamiento de la N-II, sino que es obligación del Gobierno tomar cartas en el asunto y avanzar en las actuaciones necesarias.

Por todas estas razones, el Grupo Parlamentario Socialista votará a favor de esta proposición no de ley y espera que próximamente, cuando se debata nuestra proposición sobre el tema y la que ha presentado algún otro grupo, podamos tener el máximo consenso posible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó en nombre de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: La proposición no de ley que hoy debatimos va a tener nuestro voto favorable porque curiosamente coincide prácticamente en todo su texto con otra proposición del Grupo Socialista, como ha dicho muy bien la señora Palma, que entró

en esta Cámara el día 15 de febrero. El 14 de marzo entró otra proposición no de ley de nuestro grupo que está previsto debatir la próxima semana. Quizá porque el título de esta proposición es ligeramente distinto del de las otras, no se ha provocado aquí una acumulación como otras veces, y sin embargo debatimos la que entró en la Comisión en último lugar. Podíamos haber debatido las tres proposiciones juntas porque son consecuencia de la movilización ciudadana por un problema que existe. Lamentamos que no hayan coincidido porque podíamos haberlo dejado resuelto de una sola vez. Está previsto que la próxima semana venga nuestra proposición, por lo que pediría al Grupo Socialista, si no tiene inconveniente, que se acumulen las dos.

Estamos de acuerdo en todo lo que se pide en la proposición no de ley del Grupo Mixto, a través del señor Puigcercós, y como ya he dicho le daremos nuestro voto favorable. Nos gustaría que en la próxima semana nuestra proposición no de ley y la del Grupo Socialista se votaran también favorablemente para ver si entre todos se puede llevar a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a ver qué nos dice el señor Ortiz, en nombre del Grupo Popular, en ese ánimo al que se ha hecho referencia.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, el señor Ortiz, en representación del Grupo Popular, quiere decir que los argumentos de la oposición le han convencido de los objetivos que se persiguen, consiguiendo compartir la finalidad que se pretende, aunque desafortunadamente no puede compartir —y esto se verá en el voto, vamos a votar negativamente— ni las soluciones que se proponen en la proposición que debatimos hoy —en lugar de un enlace superior se propone una rotonda—, luego me referiré a ello, ni desafortunadamente tampoco comparte el tiempo ni la urgencia que se plantea, y voy a dividir mi intervención por referencia a los apartados que contiene la proposición.

Respecto a los apartados 1 y 2 hay que decir que a la espera que no se puede esperar —si se me permite la expresión y la incorrección semántica y gramatical—, de una autovía o de un desdoblamiento hay que actuar. En relación con esta actuación inmediata que se pide, quiero recordar que para el acondicionamiento de la travesía de la Jonquera se redactó un proyecto que además de la mejora de la propia travesía incluye la mejora de la intersección con las carreteras que conducen a los municipios de Agullana, La Vajol y Cantallops, como ha recordado el señor Puigcercós, convirtiéndolo en un paso a distinto nivel. El presupuesto asciende a 1.080 millones de pesetas y su ejecución es prioritaria, pero obviamente, como todo lo urgente, está condicionado a las disponibilidades presupuestarias y administrativas. Son ciertos los datos que se han dado de la intensidad media diaria. La I+D del año 1998 entre dicha intersección y antes de la travesía arroja 9.319

vehículos, con un 27 por ciento de pesados. Son ciertos los datos del número de accidentes ocurridos en dichas intersecciones. En el período 1995-2000 han sido cuatro con un total de cinco víctimas. El número de accidentes con víctimas ocurridos desde el punto kilométrico 773,300 hasta la intersección que da acceso a la A-7, punto kilométrico 776,800, en el período 1995-2000 es de 53. Y es cierto también que la valoración que esto comporta de la Dirección General de Carreteras es que se considera un tramo o un segmento viario de concentración de accidentes. Por tanto, a la vista de los accidentes ocurridos, es obvia la urgencia de acometer las obras, pero en cambio no parece aconsejable la propuesta solicitada en el punto 2 de, entre comillas, creación de rotondas en el cruce de Can Cuartós, y es preferible la solución actual de enlace, sobre todo si se tiene en cuenta que alrededor de dicha intersección están previstos, como se ha recordado, diferentes polígonos industriales que perjudicarían a la seguridad vial en caso de construir una glorieta al mismo nivel. Por todo ello, dado que las intersecciones y la travesía exigen un tratamiento diferenciado, según me asegura la Dirección General de Carreteras se va a proceder de modo inmediato a desglosar el proyecto a que he hecho referencia en dos proyectos: uno de ellos que contempla la mejora de las intersecciones y otro la mejora de la misma travesía.

En cuanto al apartado 3, las obras a que se hace referencia corresponden a otro proyecto de mejora de trazado y corrección de curvas en el tramo Capmany, que es un proyecto distinto, insisto, al de la travesía de la Jonquera. Dicho proyecto fue adjudicado en junio de 1999 por un total de 119 millones de pesetas y consiste básicamente en una mejora del trazado mediante la rectificación de curvas, modificación de peraltes y adecuación de la señalización y de la intersección en la carretera GI-602. Ha habido un problema con la Agencia Catalana de Aguas que ha impedido la ocupación del cauce del río, lo que ha determinado la necesidad de remodelar también el proyecto para no tener que ocupar el cauce del río en cuestión. La intención del Gobierno es acometer la ejecución de las obras de acondicionamiento de la travesía de la Jonquera en los términos que permitan los condicionantes administrativos y presupuestarios y, en el caso de las obras de acceso a la C-602, una vez se finalice la redacción del proyecto modificado a que he hecho referencia.

En definitiva, compartimos los objetivos y compartimos la urgencia; desafortunadamente, por las razones que he mencionado, no podemos votar favorablemente. Pero este diputado asume trasladar al Ministerio de Fomento la urgencia de esta carretera, que es evidente, y en este sentido me declaro tocado por las intervenciones coincidentes de los tres grupos que me han precedido en el uso de la palabra.

— **RELATIVA A LAS MEJORAS EN LA CARRETERA N-634 A SU PASO POR LOS TÉRMINOS MUNICIPALES DE RIBADEO Y BARREIROS EN LA PROVINCIA DE LUGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000630)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al debate de la proposición número 18, relativa a las mejoras en la carretera nacional 634 a su paso por los términos municipales de Ribadeo y Barreiros en la provincia de Lugo, de la cual es autor el Grupo Mixto y para su defensa tiene la palabra el señor Rodríguez. Antes de que inicie la intervención el señor Rodríguez les tengo que decir que disponemos de muy poco tiempo para el plazo previsto; por ello, con un pequeño esfuerzo de SS.SS. podríamos debatir todas las proposiciones no de ley. Por tanto, les ruego que no excedan los tiempos previstos.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Tratamos ahora el tema de la nacional-634 a su paso por los términos municipales de Ribadeo y Barreiros, situación conocida perfectamente por el Gobierno aunque no haya actuado hasta ahora. Es una carretera con un alto grado de siniestralidad, sobre todo en los 18 kilómetros entre Ribadeo y Barreiros donde tiene una plataforma que fue ampliada hace años pero que se dejó en un estado deficiente ya que el arcén no está situado al mismo nivel; es decir, un arcén sin capa asfáltica de rodadura, lo que hace que cuando los coches se desvían mínimamente de la calzada central, cuando intentan dar una vuelta en la carretera o cuando los ciclomotores quieren pasar por ese arcén, los peligros son evidentes y resulta disuasorio para los peatones y los vehículos a motor pequeños porque provoca accidentes considerables. Se trata de una vía saturada por el número de vehículos y la variedad del tráfico. Así, el Gobierno reconoce que en 16 kilómetros hay nueve núcleos de población por los que circulan en invierno —no en verano— 8.000 vehículos diarios entre Ribadeo y Barreiros y 6.000 entre Ribadeo y Lourenzá, y advierte que estos valores aumentan considerablemente en el verano al tratarse de una zona costera de veraneo. Por tanto, es una zona peligrosa porque coincide tráfico de largo recorrido con tráfico urbano y de corto recorrido. No es extraño que los vecinos hayan manifestado su malestar en múltiples ocasiones, desde hace años, con protestas que llevaron a los alcaldes de Ribadeo y Barreiros a hacer gestiones ante el Ministerio de Fomento sin que hasta hoy hayan sido atendidos.

La proposición pretende en primer lugar que se dote de capa asfáltica al arcén de forma urgente, pues son muchos años los que se lleva esperando —y vuelvo a repetir las características de esta carretera a las que aludí sucintamente para que se puedan tratar otras proposiciones no de ley—, y en segundo lugar que se estudie la posibilidad de hacer algún tramo más de carril

para vehículos lentos entre Ribadeo y Barreiros y entre A Cruz do Lobo y el término municipal de Lourenzá, y que no solamente se dejen los tramos para vehículos lentos en territorio llano, que es lo que viene a justificar el Gobierno continuamente. En todo caso, señorías, esta es una llamada de atención importante sobre una zona que tiene una alta densidad de población —ya vieron ustedes cuál era la densidad del tráfico— y espero que por lo menos esta proposición no de ley valga para que el Gobierno actúe lo más urgentemente posible. El grado de siniestralidad es patente no sólo por el número de accidentes sino por la gravedad de los mismos, con un número importante de muertos en esta carretera cada año.

Por tanto, no se puede seguir manteniendo esta situación después de más de siete u ocho años que se viene produciendo esta grave siniestralidad.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO:** Vamos a apoyar esta proposición no de ley porque nos parece justa y está dentro de lo que debe ser el desarrollo de las infraestructuras de un país. Estos dos tramos de carretera a los que alude el compañero tienen las características clásicas para convertirse en una proposición no de ley de cualquier grupo: siniestralidad, sin finalizar, malestar vecinal y por si fuera poco saturación y accidentalidad. Esta obra que hace años fue objeto de iniciativas y de tratamiento, en concreto por el señor Touriño, es el soporte básico de una zona que tiene unas comunicaciones francamente deficitarias y, si queremos una población dinámica, las infraestructuras tienen que estar de acuerdo con la actualidad, es decir, deben estar terminadas y cuidadas, con poca siniestralidad, etcétera.

Ya que hablamos de infraestructuras, desde Ribadeo hasta La Guardia, la cornisa cantábrica, y el arco atlántico, conviene mandar al Partido Popular que cumpla sus promesas electorales, varias veces reivindicadas por numerosos grupos políticos, y acabe de vertebrar y cohesionar definitivamente todo el territorio. Diez años después de que el Gobierno popular alcanzase el poder en Galicia y ante un período electoral, es muy probable que en esta zona de Ribadeo se vean carteles publicitarios anunciando la proximidad de las obras, como se han visto en otros momentos. Hay que actuar diligentemente y hay que acabar las obras, que no se pueden dejar incompletas. Por esa razón vamos a apoyar esta proposición y, al mismo tiempo, solicitamos el apoyo del resto de los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Celso Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Fijaré la posición de mi grupo que es interesar del autor de la iniciativa y de la Mesa la posibilidad de votar por puntos, ya que la intención del grupo parlamentario al que represento es votar afirmativamente el primero y no los dos restantes.

Es una realidad que esta carretera presenta esas deficiencias en el arcén. Es evidente que ha quedado un desnivel de cuatro centímetros de la capa de rodadura y que esto, que no provoca problemas a los vehículos de cuatro ruedas, sí provoca perjuicios a los de dos ruedas. Por eso la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, atendiendo las numerosas peticiones que le han sido dirigidas desde múltiples instancias, fundamentalmente de los señores alcaldes de los municipios de Ribadeo y de Barreiros, ha tomado la decisión de que, con cargo a los créditos de gestión directa en este ejercicio, se extienda esta capa de firme a los arcenes que iguale el nivel de la calzada.

Esta posición que yo manifiesto ya la conoce el señor representante del Bloque Nacionalista Galego, toda vez que el Ministerio de Fomento dio una respuesta a pregunta escrita de la que tuvo conocimiento el día 31 de mayo y en la que se ponía de manifiesto esta realidad. Por tanto, este primer punto entendemos que debe ser suscrito y apoyado por todos los grupos, pues no es más que materializar algo que ya ha sido explicitado claramente por el Ministerio de Fomento y que será ejecutado por la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia.

Respecto de los otros dos puntos que piden que se estudien unos carriles lentos, debo decir que esta carretera presenta, como ha sido dicho y como informa Fomento, una intensidad media diaria de tráfico importante. Esta es la razón por la que en este momento existe un estudio de impacto ambiental en fase de aprobación y un estudio informativo de la autovía del cantábrico que va a ser justamente la vía de alta capacidad que solventará estos problemas que hoy se plantean en una carretera nacional que se ha convertido una carretera de tráfico urbano y de corto recorrido. El Grupo Parlamentario Popular, el Ministerio de Fomento, el Gobierno que nosotros sustentamos, tiene una clara sensibilidad hacia estos problemas y justamente esta gran vía de alta capacidad será la solución a este problema planteado. Según nos informa el Ministerio de Fomento, los carriles de adelantamiento que se plantean no son viables por varias razones. En primer lugar, porque no existen rampas que justifiquen esta realización —sí hay rampas en aquellos puntos donde, efectivamente, es exigible y ya están operativas—, pero es que además resultaría inviable su ejecución, puesto que al ir la carretera nacional tan encajonada impediría, salvo que se ocasionasen enormes perjuicios a los vecinos, que, desde luego, estos no quieren que se produzcan, la realización de estos carriles.

Por todo ello y porque queremos enfocar este problema en positivo es por lo que reitero nuestra disposición a votar en los términos antes apuntados.

— **RELATIVA A LA LÍNEA FÉRREA GUADIX-BAZA-ALMENDRICOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000643).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley número 19, relativa a la línea férrea Guadix-Baza-Almendricos, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rejón.

El señor **REJÓN GIEB**: Voy a intervenir con una discreta brevedad por la facilidad de la defensa de esta iniciativa, que viene respaldada, en distintas instituciones de la comunidad autónoma andaluza, por la totalidad de las fuerzas políticas con presencia en esta Cámara. Por tanto, partiendo de esa facilidad, este portavoz no hubiera tenido ningún inconveniente en solicitar su defensa, si hubiera sido posible, tanto al portavoz del Partido Popular o a la portavoz del Partido Socialista, pero temo que cuestiones reglamentarias y de otro tipo me lo hubieran impedido. Además, digo que es fácil también toda vez que el propio texto de la proposición no de ley es muy suave, muy ligero, ya que plantea desde la reflexión, desde la seriedad, desde el rigor que se inste al Gobierno a que negocie con el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía y con Renfe, en primer lugar, la paralización del desmantelamiento de este tramo y, en segundo lugar, la elaboración de un estudio de viabilidad del ferrocarril Murcia-Granada que fue inaugurado bajo el reinado de Alfonso XII, el 28 de marzo de 1885. En aquella época, el Estado cedió gratuitamente los terrenos y las diputaciones de Murcia, de Almería y de Granada dedicaron a sus presupuestos cantidades para su financiación, así como los 23 pueblos en los que se ubicaban las estaciones aportaron también cantidades en ese sentido. Este ferrocarril tenía un trazado de 318 kilómetros y constituyó para toda la zona de Almanzora y otros pueblos de la comarca una seña de identidad, de renombre y de fama, y para la población un motor de estímulo y de despegue económico, tanto para el desarrollo y prosperidad de su gente como para todas las transacciones comerciales e intercambios económicos que se hicieron, como no podía ser menos, en torno al ferrocarril.

Tras la guerra civil española, la recién fundada empresa estatal Renfe se haría cargo de la gestión y mantenimiento de esta línea ferroviaria Murcia-Granada hasta su cierre, por decreto del Gobierno, en el año 1985. Sin embargo, la línea no se cerró en su totalidad, sino el correspondiente tramo entre Almendricos (Murcia) y Baza (Granada). Este cierre sigue provocando,

como no puede ser menos, graves perjuicios en el potencial desarrollo económico y turístico de amplias comarcas del sudeste español (Granada, Almería y Murcia). A partir de ese momento se originó una fuerte contestación social que dio lugar a que el Gobierno en aquel entonces abriera la puerta a la posibilidad de que esta línea fuera salvada del cierre al tráfico, de modo que deberían ser las propias comunidades autónomas las que tendrían que aportar las subvenciones necesarias para su mantenimiento. Como resultado de ello, el Gobierno de la Región de Murcia decretaba la continuidad de la línea Alcantarilla-Lorca-Águilas y la Junta de Andalucía hacía lo propio con las de su territorio, excepto la de Jaén-Camporreal y la línea Lorca-Almendricos-Valle de Almanzora-Baza-Guadix, que, a pesar de las protestas de la población y del esfuerzo de autoridades e instituciones locales de la provincia de Almería, quedaría cerrada al tráfico a partir del 1 de enero de 1985. Quedaba así cerrada, señorías, la única vía existente de ferrocarril que une las provincias de Almería y Granada, por un lado, y Alicante y Murcia, por otro, única comunicación de Andalucía con la pujante región del Levante, tanto por su demografía y su economía como por ser uno de los principales orígenes y flujos turísticos que tiene lugar entre las distintas regiones del sudeste peninsular.

El desmantelamiento de la línea del ferrocarril Murcia-Granada, importante vía de comunicación de largo recorrido que tradicionalmente ha unido a Andalucía oriental con el Levante, continuación del arco mediterráneo hasta Granada y Sevilla, es ya una triste realidad. El levantamiento de vías y traviesas avanza a pasos agigantados, localizándose a la altura de la estación de Serón, en Almería, desde que Renfe fue autorizada por el Gobierno para terminar con la huella de lo que fue la comunicación férrea de los pueblos del interior de Almería hacia el Levante y Granada. Luego vendrán y vestirán todo esto con una cosa muy tierna y hablarán de una vía verde para acceder así a esas zonas.

Una apuesta firme y decidida por la reapertura de la línea férrea Guadix-Almendricos, supone apostar por las comunicaciones del interior de la provincia, por un recorrido natural hacia Barcelona y Madrid y por un respaldo total a la industria del mármol, que actualmente debe realizar el transporte de mercancías a Valencia en caminos, ante la inexistencia de vías del tren. Las previsiones apuntan a que la rentabilidad económica está asegurada, ya que no solo su utilización para el transporte de mercancías sería beneficiosa, sino que los pasajeros que utilizan esta línea podrían conectarse directamente con Madrid y Barcelona por tren. Como consecuencia de lo obvio, de lo razonable de esta propuesta, que no es mía ni quiero que sea mía, ocasionalmente la defiende Izquierda Unida, pero podían haberla defendido perfectamente los portavoces del Partido Popular o del Partido Socialista, se da el hecho de que está respaldada y aprobada por unanimidad por diputa-

ciones, como la de Almería, gobernada por el Partido Popular, y la de Granada, gobernada por el Partido Socialista. Quiero recordar que en la Comisión de Infraestructuras y Transportes del Parlamento andaluz fue aprobada por unanimidad y también está aprobada por los ayuntamientos de la provincia de Granada, como Guadix, Baza, Caniles, Benalúa, Purullena, Cogollos de Guadix, Freila, Orce, Atarfe, Cullar, Villanueva de las Torres y Alicún de Ortega; de Almería, como Cantoria, Macael, Olula del Río, Tíjola, Alcantar, Pulpí, Albox, Fines, Sierro, Bayarque, Líjar, Huércal-Óvera y Purchena; y en Murcia por el de Lorca.

Termino, señorías. Esta y otras líneas —uno ha visto también desmantelar el ferrocarril del aceite— fueron desmanteladas por el señor Boyer. Yo recuerdo cuando el bueno de don Indalecio Prieto, ministro del ramo, decía que la modernidad de este país —también decía que la modernidad es el socialismo— vendría de la mano del ferrocarril. Parece ser que el señor Boyer no lo entendió así. Yo espero que la propuesta de todos los grupos con presencia en las instituciones andaluzas para la reapertura de esta línea no sea hoy desmantelada ni desautorizada, con el debido respeto por el boyer de turno.

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: El Grupo Socialista va a apoyar esta iniciativa porque, como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, la coherencia nos obliga a esa manifestación. El contenido de esta proposición no de ley ha sido tratado en diputaciones y ayuntamientos de uno y otro signo, y fue ampliamente defendida su continuidad, como se ha dicho anteriormente, cuando se eliminó el recorrido entre Almendricos y Guadix en el año 1985, por el Partido Popular, que insistió en lo mal que lo estábamos haciendo y en la necesidad de que se mantuviese esta línea.

Respecto a lo que ha dicho el señor Rejón, quiero recordar que en ese momento los ingresos de esta línea eran inferiores al 23 por ciento de los gastos de explotación, eran las denominadas líneas altamente deficitarias; el nivel de ocupación de esta línea era inferior al 30 por ciento. Yo creo que había argumentos para plantearse en ese momento que no discurriese el tren entre Guadix y Almendricos, pero se tuvo la precaución de no hacer el levantamiento de vías. El levantamiento de vías se hace en el año 1998, por tanto, es el Gobierno del Partido Popular el que toma esta decisión, igual que recientemente ha tomado la decisión de quitar el expreso de Almería a Madrid o el expreso de Granada a Madrid. Nosotros dejamos abierta la posibilidad de que se estudiase este trayecto y como también ha dicho el señor Rejón, dependía de las comunidades autónomas la continuación o no de dicha explotación.

Las circunstancias en este momento han cambiado. No había en aquel entonces un corredor del Mediterráneo que hace que hoy esa posibilidad de apertura de la línea sea mucho más rentable. No obstante, tampoco estamos apoyando al plantear esta proposición no de ley que se haga la reapertura, lo que estamos apoyando es que se estudie la viabilidad de la apertura con la modernización del trazado. Ya no serviría el trazado tal y como está, sino que habría que modernizar esa línea para ver si es rentable ahora, debido a la conexión que se abre hacia el Mediterráneo.

Por tanto, desde esa perspectiva, como he dicho anteriormente, vamos a apoyar la proposición no de ley que pretende no seguir con el desmantelamiento de la línea y estudiar la viabilidad entre todas las partes implicadas: Gobierno de la nación, Renfe y Junta de Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Castillo.

El señor **CASTILLO JAÉN**: En primer lugar, quiero dar las gracias a nuestro compañero, señor Rejón, por traer este tema a colación, uno de los más tristes de los ocurridos en Andalucía oriental con los gobiernos socialistas: que el centenario de la creación de una línea se tuviera a bien celebrarlo con su cierre por vetusta y antieconómica. En aquel momento se creó una gran contestación social, claro que sí; allí estaba el Partido Popular, que clamó en el desierto y luchó contra el rodillo socialista de aquella época, y se nos dijo que no, que no y que no, hace 16 años. Ahora viene esta cuestión, no por iniciativa del Partido Socialista, sino porque lo trae el señor Rejón, y yo aprovecho, con mucho gusto, para explicar a mis compañeros y a todos los ciudadanos que, igual que entonces se nos dio a nosotros con el rodillo, hoy, nuestra posición de no apoyar esta proposición no de ley —que no desdice de apoyarla en otros foros, por ejemplo, en el Parlamento andaluz, donde es más lógico— no está basada en un intento de revancha por lo que entonces se nos hizo desde el Gobierno socialista, ni tampoco pretende censurar la demagogia actual del Gobierno socialista en Andalucía. Si la hubieran apoyado en su tiempo, no se hubiera cerrado, ni estaría vetusta, ni tendríamos este problema. Nosotros, respecto al desarrollo, tenemos otras ideas; nosotros tenemos un proyecto de desarrollo para el futuro de los trenes en Andalucía que se basa, como usted bien ha dicho, en el Plan de infraestructura ferroviaria 2000-2007, que contempla la conexión de Almería y, por tanto, de Andalucía con el levante español a través de la nueva línea de alta velocidad Almería-Murcia. Esta línea nueva conectará Almería, tanto con el corredor mediterráneo como con el centro de la península, a través de la línea Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, proporcionando así una nueva salida de Andalucía por ferrocarril.

Por tanto, también se mantendrá la actual línea férrea Linares-Almería.

Por lo que se refiere a la provincia de Granada, sus conexiones ferroviarias de alta velocidad se realizarán a través de la línea Granada-Bobadilla, que, a su vez, conectará con la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga y ésta con Madrid-Sevilla. También se mantendrá la actual línea ferroviaria entre Granada y Moreda, conectando aquí con la línea que une Madrid con Almería.

Por tanto, en el Plan de infraestructuras ferroviarias 2000-2007, se contempla la conexión de Andalucía con Murcia y con todo el corredor mediterráneo a través de la LAV Almería-Murcia, no estando previsto en dicho plan la reapertura de una línea, que dejaría aislada a Almería capital.

Por tanto, el objetivo del Gobierno del Partido Popular está en dotar a Andalucía de un sistema ferroviario de calidad y de futuro, y sentimos de verdad que la vetusta línea férrea Guadix-Baza-Almendricos quede como símbolo patente de la incompetencia del Gobierno socialista a nivel nacional de entonces y de la dejadez del Gobierno autonómico ahora y entonces. **(Rumores.)**

— **RELATIVA A DECLARAR DE INTERÉS GENERAL EL AEROPUERTO DE LA SEU D'URGELL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000415)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, disponemos de poco tiempo. Después de las votaciones dispondrán de mucho tiempo para hacer comentarios.

Pasamos al punto número 20, la proposición relativa a declarar de interés general el aeropuerto de La Seu d'Urgell, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Estoy tan impresionada que me va a ser difícil centrarme en el aeropuerto. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Si quiere un poco de agua la señora Cunillera, se la podemos facilitar.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: No lo cura el agua.

La proposición no de ley que voy a defender en nombre de nuestro grupo persigue la declaración del aeropuerto de La Seu d'Urgell como de interés general, tal como decimos en la parte dispositiva de la misma, para potenciar dicha infraestructura y mejorarla en el futuro.

Cabría explicar primero que el aeropuerto de La Seu d'Urgell está situado en un enclave decisivo para el desarrollo turístico, social, y económico no sólo de la comarca de la cual es capital La Seu d'Urgell, la comarca de Urgell, sino también de todo el pirineo

catalán, y, además, por la proximidad geográfica de la frontera con Francia y con Andorra, principalmente con el Principado de Andorra, cuyo Gobierno ha demostrado, tal y como ha reconocido el ministro de Fomento en la sesión anterior de esta propia Comisión, interés en que esta infraestructura se vuelva a abrir. Eso se avala con multitud de declaraciones en todos los foros, pero el interés del Gobierno del Principado de Andorra está ya garantizado, como decía, por múltiples declaraciones, y lo que nosotros venimos a reclamar hoy en esta Comisión es el interés del Gobierno español en la reapertura, desarrollo y consolidación de dicha infraestructura. El señor ministro de Fomento explicó en la pasada sesión de la Comisión las dos reuniones que se han celebrado en la Comisión mixta hispano-andorrana, que trabaja en la resolución de la apertura de esa instalación. Nosotros le hemos dado desde el principio, de lo que también hay constancia abundante, todo nuestro respaldo, pero creemos que el Gobierno español debería demostrar con su interés el respaldo que recibe de toda la sociedad, porque esta infraestructura está situada en una comarca que desde hace cinco años ha quedado al margen de grandes infraestructuras, ya sea en carretera o en ferrocarriles, como espero que tendremos ocasión de debatir en el futuro en esta Comisión, y esto ha provocado un aislamiento en una zona que es clave para la comunicación entre España y Francia.

Quiero incidir también en el interés turístico que en sí misma tiene y que creo que avalan claramente los ocho millones de visitantes que recibe anualmente. Este aeropuerto supondría —espero que suponga y que no tenga que decirlo en condicional— el desarrollo económico y social de esa zona y del resto del Pirineo. Quiero recordar también que esta reivindicación está avalada por muchas instituciones, pero muy recientemente, el día 4 de junio, en el Pleno del Ayuntamiento de La Seu d'Urgell, con el apoyo unánime de todos los grupos, se ha instado al Ministerio de Fomento a implicarse de manera decidida en la financiación para reabrir el aeropuerto. Y se ha hecho en ese sentido porque al presupuesto de este año se presentó una enmienda para dotar su infraestructura con 2.000 millones de pesetas que fue rechazada por lo que algunos llamaban en el pasado el rodillo, y que no sé cómo llaman ahora pero que tiene el mismo efecto. Si esa dotación económica se hubiera aprobado en aquel momento, el planteamiento actual sería muy distinto porque estaríamos hablando de una dotación presupuestaria en el maravilloso Plan de infraestructuras 2000-2007 que se saca a paseo para justificar todo lo que viene a cuento. No creo que si estamos hablando de una dotación de nueve billones de pesetas, haber dotado a una infraestructura tan básica como es el aeropuerto de La Seu con 2.000 millones de pesetas hubiera hecho quebrar ese plan de infraestructuras. Pero es que además, si hubiera habido esa dotación presupuestaria, los trámites que podría

seguir luego la Administración del Estado serían bastante distintos, porque en este momento el Ministerio de Fomento tendría a su disposición, para la puesta en funcionamiento de este aeropuerto, una dotación que le permitiría hablar de comprarlo, de alquilarlo a largo plazo o de cualquiera de las situaciones que quisiera contemplar y que le podría permitir plantearse el modelo de gestión del aeropuerto que también el ministro expuso aquí. Yo creo que de la misma manera que el Gobierno andorrano ha mostrado su disposición y su contradisposición en muchas declaraciones, las últimas del fin de semana pasado, el Ministerio de Fomento debería mostrar la misma disposición. Y la misma disposición se fundamenta en hechos concretos, no en declaraciones ni en pasarle la pelota al Gobierno andorrano, porque quiero recordarles, señorías, que estamos hablando del aeropuerto de La Seu d'Urgell, situado en el Pirineo catalán, en el cual además tiene interés un Gobierno que está al otro lado de la frontera, pero eso siempre se debe sumar al interés que debe demostrar el Gobierno español.

Nosotros queremos que se declare este aeropuerto de interés general porque creemos que está incurso en las condiciones reflejadas en el Decreto 2858, de 27 de noviembre de 1981, que dice, por ejemplo, en el apartado 2 del artículo 1 —y leo textualmente—: Se podrán calificar de interés general aquellos que, por su situación, características o capacidad de generar tráfico, puedan incidir en la ordenación del transporte o del espacio aéreo o en el control del mismo. Creo que está demostrado que el aeropuerto reúne esas condiciones, pero, además, en el apartado 1 de ese mismo artículo se dice: Los que reúnan las condiciones para servir al tráfico internacional. La proximidad de las fronteras francesa y andorrana, la conexión de todo tipo, económico, social y turístico, que existe entre estos países y además el interés, como he dicho anteriormente, del Principado de Andorra avalan que se pudiera calificar a este aeropuerto de interés general. Pero es que además voy a dar un último dato, y es que, en octubre de 2000, el Ministerio de Fomento dictó una orden por la que declaraba de interés general los aeródromos de Villafra, en Burgos, y de Monflorite, en Huesca. Aunque esos aeródromos tenían un origen distinto, quisiera leerles la argumentación del Ministerio en dicha orden. Dice que ese Ministerio, en el marco de una política sectorial orientada a la potenciación del transporte aéreo, ha iniciado las actuaciones necesarias para cubrir todos los requerimientos del transporte aéreo en ambas instalaciones, por lo que estas pueden incidir en la ordenación y el control del espacio aéreo.

Por esas mismas razones, sobre la base de que el aeropuerto de La Seu cumple todos los requerimientos citados y otros que podríamos seguir citando del decreto pero que no voy a hacer en aras de la brevedad, es por lo que el Grupo Socialista ha presentado esta proposición no de ley que estamos debatiendo y que, vis-

tos los antecedentes del interés entusiástico y manifiesto, especialmente del Grupo Popular, en La Seu d'Urgell, entiendo que va a recibir el voto favorable de todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: El aeropuerto de La Seu d'Urgell tiene unas características muy especiales y en este momento la más especial es el interés del Gobierno de Andorra. Hace ya cierto tiempo, no mucho, su ministro de economía, que era el que llevaba este tema, el señor Casadevall, entró en contacto con el Ministerio de Fomento para establecer la posibilidad de reabrir el aeropuerto. Se organizaron una serie de reuniones, se creó una comisión mixta de trabajo conjunto y en ello se está. Actualmente, el señor Casadevall ya no es ministro, lo es el señor Álvarez Marfany, pero el tema sigue adelante. Así nos lo explicaba, y además con extrañeza, por una serie de informaciones contradictorias a todas las actuaciones que están realizando tanto el Gobierno de Andorra como el Ministerio de Fomento para adelantar la puesta en marcha de este aeropuerto.

Hay que tener en cuenta, como condición inicial, que el aeropuerto es una instalación privada. Hace unos años, la familia Betriu hizo un gran esfuerzo en la construcción de aquella infraestructura, que no cuajó lo suficiente como para mantenerla en funcionamiento, y la instalación está prácticamente en desuso. Hay toda una serie de trabajos, de reuniones y de valoraciones, explicadas por el señor ministro en su última comparecencia en esta Comisión, en la que se trató de los aeropuertos, básicamente de Cataluña y entre ellos el de La Seu d'Urgell, y creemos que puede haber un futuro próximo para el aeropuerto por las relaciones de Andorra con los propietarios. En un primer momento se había previsto el alquiler de las instalaciones por un plazo de muchísimos años, e incluso la compra, y las cosas van avanzando. Nuestro grupo cree que esto tiene que acabar con un convenio internacional entre los dos países para que se llegue a un acuerdo definitivo y se pueda poner en marcha. Este aeropuerto se tendrá que declarar de interés general pero en su momento. No hay que incidir ahora en que se declare de interés general cuando está en vías de que lo pueda ser por convenio internacional y también por las negociaciones con la propiedad. El Ministerio de Fomento se ha comprometido a decir cuál será su aportación, al igual que ha hecho el de Andorra. Todo ello permitirá, dentro de un tiempo, que podamos solicitar la declaración de interés general para este aeropuerto. Por tanto, nuestro grupo no puede dar su voto favorable a este tema; en todo caso, lo daríamos dentro de un cierto tiempo, si el Grupo Socialista lo volviese a presentar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Llorens. Quedan cuatro minutos para las dos de la tarde. Si termina usted antes, entra la última y si no termina usted antes, no entra.

El señor **LLORENS TORRES**: Señor presidente, haré todos los esfuerzos necesarios, pero, en todo caso, yo no soy el responsable de que empecemos cuatro minutos antes.

Lo primero que quería decir antes de entrar en el debate propiamente dicho es que esta iniciativa, presentada por el Grupo Socialista, no es sorprendente. No lo es porque uno comprende los escasos motivos de oposición que le da este Gobierno al Grupo Socialista, por eso la oposición tiene que ser tan recurrente en un tema como el que hoy nos ocupa, porque además el ministro de Fomento no hace mucho explicó convenientemente esta cuestión. Tampoco es sorprendente en el fondo, porque si uno se para a pensar la forma oportunista con que el Grupo Socialista ejerce la oposición realmente agota su capacidad de sorpresa.

Para empezar, antes de entrar en este inútil y estéril debate, hay que decir dos cosas. En primer lugar, este aeropuerto fue cerrado el año 1985, cuando estaba gobernando el Partido Socialista. No fue cerrado por capricho, fue cerrado porque la explotación era antieconómica y porque la navegación aérea no reunía las suficientes garantías de seguridad. En segundo lugar, en estos momentos se dice que el Gobierno español demuestre interés. Ya lo está demostrando. Es como si ahora decimos que el gobierno actual ejecute las obras de la autovía Cervera-Igualada. Es que ya las está ejecutando. Aquí mismo tengo un dossier de todas las negociaciones que ha habido hasta ahora, que me entregó el presidente del Gobierno andorrano, el señor don Marc Forné, en el que aparece una carta del señor Casadevall, que fue el último ministro que mantuvo con el ministro español del ramo las conversaciones que se iniciaron en la pasada legislatura, manifestando la gran satisfacción que sentía el Gobierno andorrano por la buena marcha de las negociaciones en la reapertura del aeropuerto de La Seu d'Urgell.

¿Qué podríamos aportar a este debate? Que el proceso del último año ha sido continuo y sin altibajos. Se celebró una reunión en febrero de este año y la delegación de Andorra propuso, primero, alquilar y luego aceptó comprar los terrenos y ponerlos a disposición de AENA para que el Gobierno español declarase el aeropuerto de interés general. Esto fue aceptado por el Ministerio de Fomento en la carta del 8 de mayo de este año, por lo que tan sólo queda pendiente la redacción de un convenio bilateral entre Andorra y España en el que se determinen las condiciones de financiación de la construcción y explotación del aeropuerto, dado que la instalación de navegación aérea será asumida desde el principio por la parte española.

¿En qué punto estamos? Estamos en el punto en que hay un grupo de trabajo en cuyo seno se está llevando a cabo el estudio y valoración de las actuaciones necesarias para la posible reapertura del aeropuerto de La Seu, en el que el Gobierno español, junto con el andorrano, ha mostrado clarísimamente y de forma indiscutible su interés. Las comparaciones de otros aeropuertos que expone la señora diputada por Lleida no tienen sentido dado que se trata de un aeropuerto de una cierta complejidad porque va a ser explotado conjuntamente por el Gobierno de Andorra y por el Gobierno de España. Hay además una cuestión principal, que AENA, o la Dirección General de Aviación Civil, se niega en principio a que terrenos que no sean de titularidad pública puedan ser objeto de actuaciones en materia de infraestructuras y de navegación aérea. Mientras no se concluyan los estudios técnicos acerca de la viabilidad de las soluciones propuestas, en el marco de las exigencias normativas actuales, no se considera conveniente anticipar esta nueva declaración de interés general de un aspecto que ya contó en el pasado con esa calificación, repito, aproximadamente durante dos años, tras los cuales pasó a ser un mero aeródromo privado, precisamente porque sus características y limitaciones no lo hacían apto para el transporte aéreo. En todo caso, señora diputada, el debate que se ha suscitado en los medios públicos es absolutamente inoportuno porque estamos en un proceso de negociación de dos gobiernos donde cada uno tiene que poner una parte, ¿o quiere que lo ponga todo el Gobierno español? Y donde tienen que resolverse una serie de cuestiones muy importantes, como el tema de la seguridad en la navegación aérea. Significa adelantar muchísimo en esta cuestión que AENA haya manifestado que está dispuesta a incorporar a su red todos los sistemas de seguridad y de logística indispensables para garantizar la seguridad de este aeropuerto en su nuevo periodo de reapertura. Francamente, no puedo menos que tachar esta iniciativa que usted presenta en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, además de oportunista y estéril, de inútil y que puede entorpecer un acuerdo que está a punto de llegar.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Popular, al que yo represento en estos momentos, va a oponerse, precisamente porque el grupo Socialista está demostrando un interés en este aeropuerto que no demostró cuando estaba gobernando. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!-Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, guarden silencio y permitan que la Presidencia, que lleva toda la mañana escuchando, hable.

Son las dos y tres minutos de la tarde y, según lo acordado, no debiera entrarse a debatir ninguna iniciativa más. Si el grupo proponente de la siguiente proposición no de ley, el Grupo Parlamentario Popular, tiene

interés en que se debata, puede someterlo a consideración.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: El Grupo Popular se somete a la regla general de que a las dos se vote.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señorías.

Vamos a proceder a la votación. Ruego a los portavoces que llamen a sus compañeros. **(Pausa.)**

Votación de las proposiciones no de ley. En primer lugar, la que figura en el orden del día con el número 12, sobre el inicio de las obras del AVE Córdoba-Málaga, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y en la que se incluyen dos autoenmiendas del mismo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 13, sobre liberalización del peaje de la autopista A-7, en el tramo comprendido entre Castellón Norte hasta Alquerías del Niño Perdido, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 14 en el orden del día, relativa a la integración de infraestructuras ferroviarias en los entornos urbanos de las ciudades del sur metropolitano de Madrid, Leganés, Móstoles, Fuenlabrada y en el anillo sur de la capital, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 15, sobre salvamento marítimo, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 16, relativa al establecimiento de planes de emergencia y urbanísticos para las estaciones de contenedores gestionadas por Renfe, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la número 17, relativa al acondicionamiento de la travesía de la carretera N-II entre el punto kilométrico 773 y el 776,8, tramo de la Jonquera, y la ejecución de las obras de acceso a la C-602, entre Capmany y Roses, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Número 18. Les recuerdo, señorías, que se votará por puntos. Es la relativa a mejoras en la carretera N-634, a su paso por los términos municipales de Ribadeo y Barreiros, en la provincia de Lugo. Su autor es el Grupo Parlamentario Mixto. Votamos en primer lugar el punto primero de esa iniciativa.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos a continuación los puntos segundo y tercero conjuntamente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazados.

Número 19, relativa a la línea férrea Guadiz-Baza-Almendricos, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Número 20, relativa a declarar de interés general el aeropuerto de La Seu d'Urgell. Su promotor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**
Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**