



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 323

---

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA**

**Sesión Informativa**

**celebrada el miércoles, 29 de junio de 1988**

---

### ORDEN DEL DIA

Debate y votación, en su caso, de las propuestas de resolución presentadas por los Grupos Parlamentarios en relación con el informe del segundo semestre de 1987 del Consejo de Seguridad Nuclear, a la vista del informe elaborado por la Ponencia (número de expediente 400/000015).

### Proposición no de Ley:

- Reapertura de la línea férrea Guadix-Almendricos como compensación a las comarcas del valle del Almanzora por el cambio de las previsiones gubernamentales en relación con la autovía del Mediterráneo (Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación DC) («B. O. C. G.» número 194, Serie D) (número de expediente 161/000110).

### Preguntas:

- Del señor Isasi Gómez, Grupo Popular, sobre medidas tomadas por el Gobierno para resolver el problema de ins-

- talación de teléfonos en los extrarradios de las zonas rurales («B. O. C. G.» número 166, Serie D) (número de expediente 181/000666).
- Del señor Moldes Fontán, Grupo del CDS, sobre modernización de las líneas de ferrocarril gallegas dentro del Plan de Transporte Ferroviario (PTF) («B. O. C. G.» número 182, Serie D) (número de expediente 181/000806).
  - De la señora Salarrullana de Verda, Grupo Mixto-DC, sobre transporte ferroviario en La Rioja («B. O. C. G.» número 183, Serie D) (número de expediente 181/000813).
  - Del señor Camisón Asensio, Grupo Popular, sobre medidas adoptadas por el Gobierno para evitar los accidentes ferroviarios como el ocurrido en la estación de Valladolid el pasado 3 de marzo de 1988 («B. O. C. G.» número 188, Serie D) (número de expediente 181/000829).
  - Del señor Camisón Asensio, Grupo Popular, sobre cumplimiento por parte del Gobierno de las previsiones del Plan de Transporte Ferroviario (PTF) («B. O. C. G.» número 188, Serie D) (número de expediente 181/000830).
  - Del señor García Fonseca, Grupo Mixto-IU/EC, sobre razones del cierre del tramo Collanzo-Moreda, de la línea del ferrocarril de vía estrecha (FEVE) («B. O. C. G.» número 191, Serie D) (número de expediente 181/000850).
  - De la señora Izquierdo Arja, Grupo Popular, sobre supresión de la línea de ferrocarril Puebla de Sanabria a Medina del Campo («B. O. C. G.» número 191, Serie D) (número de expediente 181/000855).
  - De la señora García Botín, Grupo Popular, sobre medidas de seguridad que han sido tomadas por la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) después del accidente de los trenes Santander-Madrid y Costa Vasca, producidos en la estación de Valladolid («B. O. C. G.» número 191, Serie D) (número de expediente 181/000856).
  - Del señor Núñez Pérez, Grupo Mixto-DC, sobre medidas inmediatas a adoptar por el Gobierno conducentes a la renovación por parte de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) de la supresión de los servicios ferroviarios que unen León y Bilbao («B. O. C. G.» número 194, Serie D) (número de expediente 181/000865).
  - Del mismo señor Diputado, sobre opinión del Gobierno acerca de la coherencia de suprimir los servicios de ferrocarriles de vía estrecha (FEVE) que unen León y Bilbao al año de aprobarse el Plan de Transporte Ferroviario («B. O. C. G.» número 194, Serie D) (número de expediente 181/000866).
  - Del mismo señor Diputado, sobre opinión del Gobierno acerca de la posible acentuación de la grave depresión económica y social que sufren determinadas comarcas leonesas como la de Cistierna con motivo de la supresión de los servicios ferroviarios que unen León-Bilbao, anunciado por Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) («B. O. C. G.» número 194, Serie D) (número de expediente 181/000867).

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

**DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS PROPUESTAS DE RESOLUCION PRESENTADAS POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS EN RELACION CON EL INFORME DEL SEGUNDO SEMESTRE DE 1987 DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR, A LA VISTA DEL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA**

El señor **PRESIDENTE**: Se inicia la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, que es la última de este período de sesiones.

Punto primero del orden del día: debate y votación, en su caso, de las propuestas de resolución presentadas por los Grupos Parlamentarios en relación con el informe del segundo semestre de 1987 del Consejo de Seguridad Nuclear, a la vista del informe elaborado por la Ponencia.

Se han presentado propuestas de resolución de los Grupos Socialista, Izquierda Unida-Esquerria Catalana, Coalición Popular y CDS. Vamos a dar la palabra, de menor a

mayor, a los Grupos que han presentado estas propuestas de resolución.

Por la Agrupación de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Iglesias, por espacio de diez minutos.

El señor **IGLESIAS ARGÜELLES**: Supongo que SS. SS. tienen el texto de nuestras resoluciones. Brevisamente, voy a defender las mismas.

En primer lugar, quiero aclarar que nosotros reiteramos unas cuantas propuestas que habían sido votadas en 1984, creo recordar, y que posteriormente, en el pasado semestre, habían sido rechazadas, sin que, por otra parte, en ninguno de los casos se hubieran modificado las condiciones que dieron lugar en el año 1984 a votar las citadas propuestas.

La primera de ellas se refiere a que los informes semestrales se presenten ante el Congreso de los Diputados en el plazo de dos meses, contado a partir del fin del semestre natural correspondiente. Me parece que no hace falta mucha argumentación. Si estos informes no se presentan en el plazo indicado rigurosamente, siempre estaremos debatiendo temas que no son de actualidad.

La segunda propuesta dice que esta comisión reitera al Consejo de Seguridad Nuclear que debe realizar un esfuerzo activo para que su política informativa al público esté presidida por una gran apertura de receptividad en relación con las demandas informativas. Esta es otra propuesta que indicaba antes que había sido votada y posteriormente rechazada. Nosotros reiteramos a esta Comisión su votación.

En tercer lugar, planteamos que, con objeto de garantizar al máximo la seguridad de las personas que habitan cerca de una central nuclear se prestará especial atención a los problemas de seguridad de los sistemas de contención de estas centrales. Quiero recordar que el propio Consejo, por lo menos a nivel interno, ha reconocido que hay que revisar estas contenciones, y se trata de una propuesta nueva por nuestra parte. También debo decir que no sólo el Consejo ha reconocido que hay que revisar estas contenciones, sino que en los casos de Garoña y Cofrentes ha pedido en concreto que se revisen.

En cuarto lugar, planteamos que las múltiples carencias detectadas en los planos de emergencia nuclear de las centrales exigen una atención preferente del Consejo de Seguridad Nuclear. Que entre el Consejo de Seguridad Nuclear y las Administraciones e instituciones con responsabilidad en la materia debe encontrarse, en el más breve plazo posible, solución a los actuales problemas económicos, organizativos, competenciales, que desde hace años han impedido la disponibilidad de planes de emergencia definitivos.

Aquí vuelvo a referirme a una de esas propuestas que primero fue aprobada y posteriormente rechazada, sin que las circunstancias de 1984 hayan cambiado hasta esta fecha.

En quinto lugar, planteamos que esta Comisión muestre su preocupación por la ausencia de mecanismos eficaces de control de los sistemas de dosimetría personal y los planes de vigilancia radiológica ambiental de las centrales nucleares, instando al Consejo de Seguridad Nuclear a que desarrolle sistemas propios de verificación y control de los mismos.

Hay una respuesta escrita, que SS. SS. conocerán, por parte del Consejo de Seguridad Nuclear, en la que se reconoce que el control de calidad es deficiente. Parece que, además, hace dos años han dejado en la práctica de hacer este control de calidad. Por ello, nosotros planteamos esta cuestión.

En sexto lugar, planteamos que se aborde el control efectivo de las instalaciones médicas de rayos X. Recordarán que en mi intervención del otro día ante la Comisión he hecho una pregunta al respecto y he hecho referencia a una normativa o directiva de la Comunidad Económica Europea, la 84.466, de Euratom, que no se está cumpliendo en España. La respuesta no fue precisa en cuanto al compromiso de fecha (yo tuve que ausentarme, pero he leído las actas), y nosotros concretamos aquella preocupación en una propuesta al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario

del CDS, tiene la palabra, por espacio de diez minutos, el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Las propuestas de resolución que presenta el Grupo del CDS son seis. Todas ellas están referidas fundamentalmente al informe del propio Consejo de Seguridad Nuclear en la comparecencia de su Presidente en la última sesión de estudio del informe oficial del organismo, correspondiente al segundo semestre.

La primera de ellas insta al Gobierno a dar cuenta de modo regular y completo de la información relativa a la entrada de nuestros puertos marítimos de los buques extranjeros de propulsión nuclear, a fin de que el Consejo de Seguridad Nuclear pueda hacer el seguimiento de este extremo e incluir en sus informes semestrales la información correspondiente al mismo.

Es un tema tratado explícitamente por el Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear, y creemos que, además, está perfectamente en consonancia con otras intervenciones de nuestro Grupo en este aspecto. Creemos que, de no ser así, existe, y el propio Presidente lo denunció como una especie de agujero en la malla que significa la vigilancia del organismo sobre todo lo que se relaciona con el aspecto nuclear.

La segunda propuesta consiste en instar al Gobierno y al Consejo de Seguridad Nuclear a establecer en el seno de este organismo una estructura que desarrolle y controle los planes de emergencia en coordinación con la Dirección General de Protección Civil. No es más que seguir una idea también expuesta por el Presidente del organismo, y creemos que debe ser alentada, apoyada y urgida desde el seno de la Comisión, para conseguir su más inmediata puesta en práctica.

La tercera se dirige al Gobierno en petición de que se remita a las Cámaras el Plan Nacional de Residuos actualizado, puesto que tanto en las comparecencias como en los informes correspondientes al segundo semestre de 1987 se trata varias veces este extremo, y se hace además de una forma llena de dudas, planteándose diversas personalidades que han pasado por la Comisión y el propio Presidente la existencia o no de esa actualización del Plan de Residuos. Incluso frente a preguntas de otros Grupos sobre el contenido del mismo, se manifestó por el Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear que no tenían idea ni habían recibido ese plan actualizado. Como parece deducirse de las comparecencias que el plan existe, o por lo menos se está trabajando en él, pedimos que tan pronto como se tenga ultimado se remita a la Cámara, acompañado del informe que sobre el mismo emita el Consejo de Seguridad Nuclear.

La cuarta propuesta se refiere a revisar el vigente reglamento de residuos, que debería ser remitido a la Cámara en unión del informe que emita el Consejo de Seguridad Nuclear. También ha sido específicamente mencionado en el seno de esta Comisión, a propósito del informe del segundo semestre.

El quinto punto expresa la preocupación de nuestro Grupo por la ausencia de medidas, ante la conveniencia

de dismantelar en un futuro próximo centrales nucleares en nuestro país, y en tal sentido solicita del Gobierno una relación que establezca la vida operativa de cada una de las centrales, teniendo en cuenta sus previsible modalidades de funcionamiento, así como un estudio de ENRESA sobre la clausura y desmantelamiento de las centrales españolas de la primera generación. En esta propuesta se están tocando los puntos que son competencia del Gobierno en el ámbito que el ordenamiento jurídico le atribuye, competencia del Consejo de Seguridad Nuclear y, en concreto, de una empresa que depende del Ministerio de Industria, ENRESA, de tal forma que tengamos todo el paquete de información a propósito de este punto en conjunto y coherente, para que no se pueda utilizar ese clásico «by pass», o ese jugar con los organismos para dejar siempre detrás de múltiples velos lo que es un problema grave, yo diría que probablemente el más grave que tenemos, como es el de la ubicación de los residuos radiactivos y de aquellos que se deduzcan del desmantelamiento de las centrales nucleares. Es un tema de enorme importancia y que, sin embargo, no se ha empezado a estudiar en profundidad, según se desprende de las comparaciones que ha habido en el seno de la Comisión y del propio informe del Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear. Diez u ocho años para este tipo de estudios es muy poco tiempo como para que no tengamos desde ahora la urgencia de trasladar esa necesidad y esa perentoriedad a todos los órganos que, desde sus respectivas competencias, tienen algo que decir en esta importante cuestión.

La última de las propuestas se dirige al Gobierno y pide una revisión del Plan Energético Nacional, en el que se establezca el papel que va a jugar en los próximos años la energía nuclear dentro de nuestro país y sus incidencias con respecto al resto de las fuentes energéticas. Indudablemente, ante este punto alguien se puede plantear si corresponde o no al estudio de un informe presentado por el Consejo de Seguridad Nuclear. Señorías, mi Grupo entiende que sí tiene relación, por lo siguiente: El Consejo de Seguridad Nuclear ha expresado, a través de sus documentos, que de momento no puede entrar en este punto porque no tiene los datos precisos. Sin embargo, yo entiendo que cogiendo las normas reguladoras del funcionamiento de este organismo, debería de entrar. Porque la organización interna del organismo, los medios materiales y personales con que debe de contar, la modificación de toda la serie de normas que regulan sus propias actividades, su competencia, están en relación con la dimensión cuantitativa, e incluso cualitativa, en el ámbito energético nuclear que pueda tener nuestro país. No es lo mismo el funcionamiento de un Consejo de Seguridad Nuclear con determinadas instalaciones que con otras. No es lo mismo con una potencia nuclear de determinado nivel que con una potencia que se aumenta. Indiscutiblemente, eso debiera llevar consigo el que en el orden de las previsiones el Consejo de Seguridad Nuclear, apoyado por esta Cámara, tuviera como órgano de control y de vigilancia unas potestades y unos medios que no puede tener si no existe esa previsión anteriormente. Si se prevén con tiempo, una serie de medidas tendrán muchísimo más

peso, muchísima más lógica y, sobre todo, muchísima más eficacia que si se adoptan en el último momento. Por consiguiente, aunque en principio parezca que esto no tiene demasiado que ver con un informe del Consejo de Seguridad Nuclear, sí lo tiene, señorías. Precisamente de lo que se trata, a través de esta propuesta, que yo no dudo en calificar, junto con la primera, como las dos más importantes de nuestro Grupo, es de potenciar al máximo el Consejo de Seguridad Nuclear, dándole los elementos de juicio necesarios para no solamente actuar en presente, sino prever el futuro y poder actuar frente a ese futuro y en ese futuro con mayores garantías de las que tiene en estos momentos.

Nada más, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra la señora Estevan, por un tiempo de diez minutos.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Nuestras propuestas de resolución indican, en primer lugar, la satisfacción de nuestro Grupo por el buen funcionamiento de las centrales, sobre todo en lo que se refiere a sus condiciones de seguridad y también en lo que representan en cuanto a disponibilidad. Porque hay que destacar que la media de horas de funcionamiento durante el segundo semestre ha sido del 80 por ciento, que equivale a más de 7.000 horas. Creo que éste es uno de los parámetros más significativos de las condiciones en que han operado nuestras centrales nucleares, porque algunos grupos han llegado al 97 y al 98 por ciento, lo cual es todo un récord casi mundial.

En segundo lugar, hacemos un resumen de determinados aspectos que no están terminados y en los que creemos que el informe y las actuaciones del Consejo de Seguridad Nuclear deben de insistir. El primer aspecto se refiere a que se tipifique y sistematice la información suministrada por los titulares y en lo que concierne a las diversas instalaciones.

El segundo se refiere a los residuos. Es evidente que el tema que nos va a ocupar en los próximos meses y el único sin resolver en la energía nuclear es el de los residuos radiactivos, sus almacenamientos, su tratamiento, tanto en lo que se refiere a los residuos de media y baja como a los de alta actividad. Nosotros queremos insistir en que las cosas hay que hacerlas con transparencia, por la puerta grande, no por la puerta trasera y a oscuras, porque todo eso sale mal. Vuelvo a reiterar la necesidad de licenciar el Cabril para recibir los residuos procedentes de centrales nucleares, porque la legislación matiza entre instalaciones radiactivas e instalaciones nucleares. El Consejo lo tendrá muy claro, pero esta Diputada no tanto. Si en lo que concierne a las características y tipos de residuos, que son los mismos, pero la legislación distingue entre unas instalaciones y otras. Si no se hace, no va a pasar lo mismo que con otros residuos, como los tóxicos o las basuras urbanas. Cada vez que se intente utilizar un emplazamiento para estos usos habrá enormes conflictos sociales y, además, mucha gente aprovechará para hacer toda la demagogia que pueda. ¿Qué cuesta hacer las cosas

bien? Nuestro Grupo insiste en que pasan los meses, pasan los semestres, aquí hablamos y hablamos y todo sigue igual.

Por tanto, nuestra segunda propuesta, recordatoria de lo que entendemos que son las funciones del Consejo de Seguridad Nuclear, nos parece muy importante. Como nos lo parece la que recoge el punto c) de la segunda: el informe a la opinión pública. Es evidente que hay que informar a los municipios, a las diputaciones, a las comunidades autónomas afectadas en cuanto a instalaciones en su territorio que tengan alguna actividad en relación con la energía nuclear, pero hay que informar sobre todo a la opinión pública para que sepa qué es lo que se instala, qué características tiene, cuándo se va hacer, qué cuesta, qué compensaciones van a tener y todas sus circunstancias.

Nos referimos también a la red de vigilancia, concretamente al programa REVIRA. También pasan los semestres, no sólo los meses; nos dice el Consejo de Seguridad Nuclear que tenemos razón, que la red no está coordinada, que son actuaciones sueltas y no siempre bien verificadas, pero la realidad es que tampoco se pone en marcha el programa REVIRA, y no nos parece tan difícil ni tan costoso.

Finalmente, en cuanto a nuestras propuestas recordatorias de funciones, queremos detenernos en el plan de investigación y desarrollo. El Consejo debe hacer un seguimiento más cercano de este tema y, sobre todo, debe aprovechar los importantes recursos económicos que se dedican tanto a programas nacionales como internacionales. Hay que coordinar también de una vez los planes de emergencia interior y exterior.

Nuestra tercera propuesta se refiere, una vez más, a la Salem. No sé por qué en otras propuestas de resolución no lo mencionan, como si el tema estuviera resuelto. Señorías, la Salem sigue sin estar dotada, equipada y activada. ¿Que el Consejo de Seguridad Nuclear se va a cambiar de edificio? Es posible. ¿Que allí se van a instalar debidamente? Es posible. Pero, ¿qué sucedería si tuviéramos —Dios quiera que no— un accidente en tanto se cambian de edificio? La situación de la Salem me parece que debe recogerse en alguna de estas propuestas de resolución.

La estructura de operación del Consejo es enormemente rígida, porque así se establece en la legislación, y nosotros queremos recordar a la Comisión que debe modificarse esa estructura orgánica para que sea más operativa, lo cual requerirá seguramente no sólo reformas administrativas, sino también reformas legislativas.

La quinta señala que debemos instar al Consejo para que incluya en sus informes los datos de calidad de las aguas después de los vertidos de las centrales y las características de los afluentes líquidos. Se nos ha dicho en las comparecencias, concretamente por parte del Director Técnico del Consejo, que este trabajo lo llevaba a cabo el CEDEX. Muy bien, que se recojan los resultados del CEDEX, pero que se recojan bien.

La sexta se refiere a que en tanto no se ponga en marcha el programa REVIRA completo, la red propia que no-

sotros entendemos que debería manejar el Consejo, debe cumplirse el programa de control de calidad de los planes de vigilancia radiológica.

La octava señala que sería pertinente que en los próximos informes se incluya una detallada y sistematizada documentación e información sobre los residuos radiactivos producidos en las centrales. Es verdad que como el tema nos inquieta nuestro Grupo tiene la información actualizada al día de hoy, pero debería reflejarse en el informe del Consejo.

Insistimos también en que lo hecho, hecho está, pero que a partir de esta fecha no se pueden seguir construyendo viviendas y planificando el urbanismo que a cada municipio le parezca, porque haya algunas viviendas que estén más o menos cercanas a la central. Nos referimos al municipio de Almaraz, y no es concretamente este caso sino lo que allí se produce como norma general. Si hay un reglamento de actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas del año 1961 debe cumplirse, y no se pueden construir 20 viviendas a una distancia de quinientos metros de la central. Señor Presidente, a mí me alarma que trabajamos con rigor y seriedad, escribimos los papeles y ahí se quedan, nadie informa, nadie dice nada. Ha pasado poco tiempo, a mí me parece que un año, desde que detectamos el problema, es bastante importante como para que se tome alguna medida. Esta Diputada tiene la impresión de que no se piensa tomar ninguna.

Finalmente, en nuestra décima propuesta recogemos la necesidad de que el Consejo nos informe sobre las peticiones que debe tener en estudio en este momento y las autorizaciones ya dadas sobre la modulación de las centrales, su funcionamiento en régimen de modulación, la disponibilidad de las centrales y si se va a operar por encima de su potencia nominal, queremos una explicación clara, señor Presidente. Las que nos han dado no nos parecen suficientes. Eso es todo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Gracia, por un tiempo de diez minutos.

El señor **GRACIA PLAZA**: Antes de entrar en el análisis de las propuestas propias y ajenas, quisiera detenerme en algunas cuestiones generales, especialmente para enmarcar el momento en que estamos de una tramitación que está bien tasada y bien indicada en la Ley del Consejo de Seguridad Nuclear, por los antecedentes de esta Cámara respecto a sus objetivos y a cuáles son sus métodos. Hay unos antecedentes de trabajo conjunto de toda la Comisión, especialmente a través de su ponencia especial, que ha llevado, hasta ahora, a la unanimidad en la aprobación de las resoluciones. Hoy quiero realizar un cambio de tono y de método, porque ocurre que en esta Comisión las actitudes de los grupos y agrupaciones son bastante diferentes. Hay unos grupos que trabajan, que asisten a la ponencia, que analizan las comparecencias, que toman iniciativas, y otros que ni asisten a la ponencia, ni asisten a las reuniones de Comisión y, lo que es peor, ni siquiera se leen los dictámenes que emite la ponencia es-

pecial, como luego demostraré. Las resoluciones y actitudes de grupos y agrupaciones son congruentes con el trabajo realizado. Con los que estudian el informe, asisten a la ponencia, toman iniciativas, asumen determinados temas para investigar coincidimos, al final, ampliamente a la hora de realizar propuestas y a la hora de poner encima de la mesa resoluciones para todos. Los que tienen como actitud la falta de atención al tema, los que no asisten a la ponencia, los que no se leen los «Diarios de Sesiones», los que en la Comisión no esperan las respuestas a sus preguntas, etcétera, presentan mociones que no tienen nada que ver con el trámite que estamos realizando y que son absolutamente incongruentes con el documento que sirve de base y que es éste que les muestro, el informe, y no otra cosa. Me estoy refiriendo, para que no haya ningún tipo de duda, a la Agrupación de Izquierda Unida y al Grupo Parlamentario del CDS. Sus propuestas demuestran que no sólo no se leen este informe, que no sólo —y se puede constatar— no asisten a las reuniones de la ponencia, ni se leen los «Diarios de Sesiones», sino que, además, no se han leído la ley que enmarca este trámite, y el trabajo que sus compañeros hemos realizado en la ponencia tampoco se han dignado leerlo. Lo voy a demostrar con hechos palpables.

Señor Presidente, mi Grupo ha decidido ya no dar cobertura a actitudes irresponsables y demagógicas. Para aquel que trabaje y presente un estudio serio, estamos dispuestos a seguir manteniendo la unanimidad, porque este es un tema importante, al margen de la dialéctica Gobierno y oposición, lo hemos dicho y lo volvemos a repetir. Pero aquellos Grupos que no trabajan y que luego se presentan y se descuelgan con propuestas absolutamente demagógicas basadas en un nulo trabajo, no pueden recibir la cobertura de mi Grupo y de aquellos que hacemos nuestro trabajo. Para demostrar mis afirmaciones, voy a pasar al análisis de las propuestas.

Voy a empezar por el último grupo que ha intervenido. En primer lugar, voy a comenzar por comentar alguna discrepancia, porque con el noventa y tantos por ciento de lo que se propone por el Grupo de Coalición Popular estamos de acuerdo, pero hay alguna discrepancia. Pueden ser menores, en mi opinión.

En su propuesta séptima da por supuesto que se va a alargar la vida útil de las centrales, que se va a trabajar en modulación y que se va a operar de una forma más o menos generalizada con potencias superiores a la nominal. Nosotros entendemos que esto está todavía por ver. Tenemos que estudiar aún más y todavía no tenemos decidido si vamos a apoyar trabajar en modulación, alargar la vida útil de las centrales e incluso operar con potencias superiores a la nominal; salvo en un caso, esto está un poco inmaduro. En consecuencia, esta resolución es posiblemente la única que no vamos a apoyar.

Hay una pequeña discrepancia menor, que creo que es de interpretación. Me refiero a la licencia para incluir los residuos de baja y media actividad procedentes de las centrales nucleares en el Cabril. Mi Grupo entiende que de la información que el propio Consejo de Seguridad Nuclear dio en su comparecencia se deducía que el tema es-

taba suficientemente bien informado. Posiblemente haya una diferencia de criterio respecto a esta valoración.

En todo lo demás, con estas dos salvedades, estamos de acuerdo. Tan estamos de acuerdo, que entendemos que están recogidas en nuestras propuestas la inmensa mayoría de ellas, y lo que vamos a hacer es recoger aquellas que complementan. Voy a hacer un análisis exhaustivo de todas y cada una de ellas.

Respecto a la primera en sus puntos A), B) y C), es idéntica a la que nosotros tenemos incluida en nuestras propuestas. Es más, nosotros añadimos alguna cosa más. Respecto a la segunda, a la A), entendemos que está recogida suficientemente en la E), con una redacción un poco diferente. En este caso vamos a adoptar una actitud de un mandato genérico, recordando todas estas cosas que no se están cumplimentando con la diligencia suficiente en nuestras propuestas anteriores y haciendo una propuesta genérica, en vez de hacer un relato exhaustivo. Sin embargo, entendemos que hay cosas que pueden completarse. Por ejemplo, en lo que sería su propuesta segunda, E), entendemos que completa la nuestra. Lo mismo ocurre con la F) y con la H).

Sin embargo, sí entendemos que el resto de esa propuesta o está suficientemente recogida en el mandato genérico de nuestra quinta, A), o no tiene suficiente importancia como para volver a subrayarlo.

Respecto a su tercera propuesta, entendemos que está recogida en la quinta, A). ¿Por qué? Porque creo que el mandato de dotar a la Salem de medios partió del informe del primer semestre de 1987, cuyas mociones aún no hace tres meses que se votaron. Parece que dar un plazo prudencial al Consejo de Seguridad Nuclear para cumplimentar ese tema es razonable.

Respecto a la quinta, entendemos que completa nuestras propuestas, sin embargo, tendríamos que hacer una salvedad. Creemos que lo que debemos exigir al Consejo de Seguridad Nuclear no son los datos de la calidad de las aguas, sino los datos de control radiológico de las mismas. Lo que propondríamos sería cambiar lo que se llama calidad, por los datos de control radiológico de las aguas, después de los vertidos de las centrales y las características de los afluentes líquidos. Es cambiar la palabra «calidad» por «control radiológico». Con eso estaríamos absolutamente de acuerdo y entendemos que completa nuestras mociones. Todo lo demás está recogido.

Hay una última, la décima, con la que nosotros coincidimos, y en nuestra propuesta nos habíamos limitado a pedir información respecto a la operación de mejora de carga o mejora de potencia de Cofrentes. Entendemos que ustedes la completan al añadir el posible estudio de las condiciones de funcionamiento en régimen de modulación. Completaríamos la propuesta añadiendo: «Las condiciones de funcionamiento en régimen de modulación» a la propuesta de petición de estudio de la mejora de capacidad.

Contesto ahora a las propuestas de Izquierda Unida y CDS. El defensor de las propuestas de Izquierda Unida ha dicho que ya se han presentado. Efectivamente, se han presentado en varias ocasiones, pero desde hace año y me-

dio es la primera vez que se presenta a defenderlas en la Comisión, y además están plagadas de inexactitudes. Si hubieran trabajado en la Ponencia se habrían enterado de que los problemas de contención están ampliamente superados por las exigencias que en su día el Consejo demandó y de que en este momento las obras están prácticamente terminadas. Si hubieran venido a la Comisión se habrían enterado de que el sistema de control dosimétrico de los trabajadores de las centrales está suficientemente garantizado. Si hubieran asistido a las reuniones habrían visto que eso que ustedes llaman múltiples carencias detectadas en los planes de emergencia no son tan múltiples, ni hay tales carencias, que están perfectamente determinadas, salvo excepciones que surgen especialmente en los simulacros que se han empezado a hacer por primera vez en la historia, porque no se podían criticar los planes de emergencia si no existieran, y hasta 1983 no han existido. Ahora que hay planes de emergencia es cuando ustedes pueden empezar a sufrir las carencias, que en este momento no sólo están detectadas, sino que, en muchos casos, están cubiertas con acuerdos de las distintas Administraciones para superarlas.

Es falso que no existan mecanismos eficaces de control. Existen mecanismos eficaces de control de dosimetría personal. Si es verdad que hay un motivo de preocupación por las instalaciones radiactivas, lo demuestra que esta Comisión ha venido aprobando, desde hace tiempo, una determinada serie de recomendaciones que se han ido cumpliendo y han mejorado notablemente la situación. Y es verdad que sigue existiendo nivel de preocupación, porque siguen produciéndose casos de posible sobredosis.

Respecto a instar a que lo presenten en los dos primeros meses, tengo que decir que creemos que es absolutamente innecesario. Es verdad que se han retrasado en esta ocasión dos semanas respecto a ese plazo, pero entendemos que no es tan grave como para seguir insistiendo. Hacemos un recordatorio genérico y creemos que con eso está suficientemente recogido.

Por lo que se refiere al CDS, que al parecer adopta una política más propia de grupos marginales que de grupos parlamentarios responsables, tengo que decir que hay temas en los que hay que tener la responsabilidad y la seriedad de trabajar con un mínimo de sensatez.

Señor representante del CDS, el marco en el que nos movemos es este documento, el informe. Ustedes en todas y cada una de las propuestas se salen de su marco. El marco en el que nos movemos es la Ley del Consejo de Seguridad Nuclear que establece cuáles son las funciones de esta Comisión que son, entre otras, controlar al Consejo de Seguridad Nuclear, «a posteriori», sobre un informe semestral. Si, además, se hubieran leído este documento y los 350 folios que generaron las informaciones que logramos sacar en Ponencia a través de un trabajo muy serio respecto a los distintos problemas que se tratan en este informe, se habrían enterado de que lo que ustedes proponen sobre el vigente reglamento de residuos es una incongruencia, porque no existe tal reglamento. Precisamente en el informe de esta Ponencia, con el que estamos trabajando hoy, se recoge un anexo de cuáles son las dis-

posiciones legales vigentes. Por tanto, no habría hecho falta que se hubieran leído la ley de 1980, ni el informe del segundo semestre, ni que hubieran asistido a las 20 horas de comparecencia, sino que simplemente con que hubieran leído el anexo del informe de la Ponencia, habrían visto que no existe un vigente reglamento de residuos; que no existe ninguna posibilidad de que haya desmantelamientos próximos de centrales nucleares, que en ningún caso se contempla un desmantelamiento, y que, por el contrario, como ha quedado bien claro, las cosas apuntan en otra dirección. Apuntan en la dirección de trabajar en modulación e incrementar la potencia, a lo mejor, o de alargar la vida de las centrales, aunque, tengo que decirle que son temas que no están en absoluto decididos. Los trabajos van en una dirección diferente a las que ustedes manifiestan en su propuesta recogida con el número 26.

Respecto a que la Comisión requiera al Gobierno para una revisión del Plan Energético Nacional, si hubieran estado presentes se habrían enterado de cuál es la situación de dicho plan y también de que no tiene nada que ver un mandato, como el que se intenta hacer al Gobierno, con el informe que estamos tratando.

Así, pues, señor Presidente, haciendo una llamada a la responsabilidad, porque es un tema muy serio, quiero terminar diciendo simplemente que, estando de acuerdo ampliamente con las propuestas de Coalición Popular, pediremos al final un receso para intentar llegar a un acuerdo con aquellos grupos que han trabajado.

Quiero manifestar también que hay grupos que no han presentado mociones y que han estado presentes en la mayor parte de la tramitación, como puede ser el caso de Minoría Catalana, de la Agrupación de la Democracia Cristiana e incluso del señor Ramón Izquierdo, del Grupo Mixto, mientras que grupos más numerosos y que disponen de más medios, ni siquiera han mostrado la sensibilidad suficiente como para leerse los trabajos que sus compañeros hemos realizado en la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo con otras tramitaciones anteriores, vamos a suspender la sesión durante diez o quince minutos para que los grupos puedan dialogar acerca de las diferentes propuestas de resolución, y después haremos el segundo turno de intervenciones.

Se suspende la sesión durante diez minutos.

#### Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Tras esta pausa, vamos a iniciar el segundo turno de intervenciones.

Primero daremos la palabra a los Grupos que presentan propuestas de resolución y, después, a los que no las han presentado, para que puedan fijar su posición.

Tiene la palabra, en primer lugar, por la Agrupación Izquierda Unida, el señor Iglesias, por un tiempo de diez minutos.

El señor **IGLESIAS ARGUELLES**: Quiero empezar diciendo que me resulta sencillamente inadmisibles e intolerable la actitud del portavoz del Grupo Socialista, que

pretende convertirse en fiscalizador de la dedicación y del método de trabajo de los Diputados de Izquierda Unida.

Señor portavoz del Grupo Socialista, ustedes representan el Grupo mayoritario en la Cámara, pero ustedes no son los amos de los Grupos minoritarios, olvídense de esa idea; yo no le acepto que usted nos suelte aquí una perorata sobre la dedicación, las horas, la asistencia, porque eso es responsabilidad de mi Grupo, no del Grupo Socialista. Además, se ha entrometido de forma indebida en el funcionamiento y comportamiento de mi Grupo para, a continuación, no aportar elementos que den fundamento a tan fuerte crítica; porque mire usted, la primera propuesta que nosotros hacemos se refiere al periodo de entrega de los informes semestrales, y usted mismo ha reconocido que en ocasiones llegan con retraso, y a usted le puede parecer que dos semanas son poco, pero a mí me puede parecer que después de dos meses, dos semanas son mucho. En todo caso, esa es una opinión muy libre de cada cual.

En relación con la segunda propuesta que nosotros hacemos, hay una cosa curiosa y paradójica: cuando se refiere a la política informativa, transparente, ágil, etcétera, ustedes mismos lo plantean en sus resoluciones; por consiguiente, carece absolutamente de fundamento toda esa diatriba que nos ha lanzado.

En relación con nuestra tercera propuesta, reitero que hay documentos internos —no los tengo ahora a mano— del Consejo de Seguridad Nuclear en los que se reconoce que hay que revisar las contenciones; pero digo más, señorías, es que el Consejo de Seguridad Nuclear ha pedido la revisión y ha tomado medidas en algunos casos. Una vez más, carece absolutamente de fundamento su toma de posición en este sentido.

En lo que se refiere al tema de los rayos X, yo planteé el otra día una pregunta, y le pido al portavoz socialista que me demuestre si está en vigor, si se ha aplicado, la normativa 84.466 de la Comunidad Europea, y no podrá demostrarlo porque no está aplicada.

Por consiguiente —insisto—, me parece que está fuera de tono y de todo lugar, porque la defensa libre de cada Grupo, no importa de qué posiciones —porque un grupo independiente decide sus posiciones— merece el respeto, sin perjuicio de que cada cual la enjuicie libremente como quiera. Creo que usted en este momento ha actuado con poco respeto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo por un tiempo de diez minutos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Quisiera comenzar por hacer expreso mi esfuerzo por mantener mi intervención dentro de unos límites de educación y de respeto hacia los Grupos, sin caer en la tentación de copiar actitudes que faltaron a esos dos principios en esta sala.

Al representante del Partido Socialista le diría que a mi Grupo le preocupa —y supongo que al suyo— la seguridad nuclear más que el informe del Consejo de Seguridad Nuclear que es un mero instrumento para hacernos pen-

sar; lo que ocurre es que a veces leer es más fácil que pensar.

En segundo lugar, esta es una Comisión que funciona dentro de una misión de control y apoyo, y el Consejo de Seguridad Nuclear, que tiene también misiones de control, debe o puede encontrar el apoyo de esta Cámara, incluso con una crítica negativa o positiva; en todo caso, indiscutiblemente pertenecen la Comisión y el propio Consejo de Seguridad Nuclear a una filosofía común de control sobre lo que es la seguridad nuclear en España.

Dicho esto de momento (porque yo no descarto que se trate de evitar en estas sesiones conductas de personas que recuerdan lo que los maestros antiguos de escuela hacían con los alumnos), le diría, señor representante del Grupo Socialista, que la primera de las propuestas del CDS encuentra su base en unas frases del Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear en su última comparecencia, a propósito del examen e informe del segundo semestre del año pasado, que dice: «A propósito de las naves con propulsión nuclear y buques de armadas extranjeras, hay un plan de emergencia de la Armada, pero el Consejo de Seguridad Nuclear no hace el seguimiento. Se prevén coordinaciones Ministerio de Defensa-Consejo de Seguridad Nuclear. En la ley de 1964 está previsto que los buques den información de que no se van a producir impactos medioambientales.»

Yo lo único que hago, como representante de nuestro Grupo, es instar al Gobierno a dar cuenta, de modo regular y completo, de todo lo relativo a la entrada en nuestros puertos marítimos de los buques, a fin de que el Consejo de Seguridad Nuclear pueda hacer el seguimiento de este extremo e incluir en sus informes semestrales los datos correspondiente al mismo.

Yo me pregundo si usted estuvo en esa comparecencia del Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear.

Con relación a la segunda de nuestras propuestas, el Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear ha prometido, a propósito de la coordinación con la Dirección General de Protección Civil y de los planes de emergencia, hacer una estructura, dentro del Consejo de Seguridad Nuclear, para desarrollar y controlar los planes de emergencia sin que existan solapamientos, verdadera coordinación, y también con la Dirección General de Medio Ambiente, a la que se refirió después en su intervención.

Eso es lo que dice nuestra segunda petición. De modo que hay cosas que es mejor callarlas.

Sobre la tercera de nuestras propuestas, trasladaré al Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear en alguna medida, en bastante medida, ese intento de repaso a mi Grupo que usted ha hecho.

A propósito de ENRESA, dice que el Consejo de Seguridad Nuclear envió al Gobierno unos criterios generales con fundamentos tecnológicos, a propósito de los emplazamientos de los residuos, que reconoce que es competencia del Ejecutivo; ya lo sabíamos, pero el Consejo envió al Gobierno unos criterios generales con fundamentos tecnológicos. El Consejo de Seguridad Nuclear conoció el primer plan de residuos y lo informó. No tiene conocimiento del segundo plan que parece existir. Repase usted

la comparecencia del señor Presidente del Consejo y piense.

La cuarta propuesta vuelve a tener base en las propias declaraciones del representante del Consejo. Dice que la Ley de 1964 no regula adecuadamente los residuos. El Consejo de Seguridad Nuclear está elaborando la revisión del reglamento de residuos o de la reglamentación. Quite usted la palabra «reglamento» y ponga «reglamentación». Ahora hay sólo el almacenamiento temporal del Cabril, para residuos de media y baja actividad.

La quinta propuesta también se apoya en declaraciones que se han hecho en el seno de la Comisión al estudiar y examinar el informe del segundo semestre del año pasado, y habla de la Central de Vandellós I, en general de las centrales, del proyecto de desmantelamiento entre 5 y 10 años sin confirmación oficial, y lo dice así, pero habla del proyecto de desmantelamiento, aunque dice a continuación «sin confirmación oficial».

El Consejo de Seguridad Nuclear pidió informe sobre las medidas de mayor seguridad en razón al accidente de Chernobyl, pendiente de finalizar el estudio por la empresa. Se discutió muchísimo a raíz de las comparecencias —a algunas de las cuales asistió un representante de mi Grupo; por supuesto, a todas las solicitadas por mi Grupo— y no tiene usted ningún derecho a afirmar que no se leyeron las transcripciones de las cintas; en primer lugar, porque miente al decir eso y, en segundo lugar, porque no es competencia suya en absoluto. Si lee esas comparecencias, si se las lee y no se fía del oído, se encontrará con que se tomó en consideración ese punto y se habló de la vida operativa, del régimen de concesión, de los años de concesión y de la redefinición de esa vida; a ella se refirió también el Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear. Y mi Grupo, a la vista de todo eso, que se desarrolló como consecuencia de la existencia del informe de ese segundo semestre, lo que pide es: queremos saber, central por central, su vida operativa, su vida en régimen administrativo de concesión; queremos saber las posibles redefiniciones, tal como se piensa en ello hoy; queremos saber, a la luz de las posibles alternativas de utilización, qué va a pasar en el futuro y queremos saber, y éste es el último punto, qué va a pasar ante la declaración, hecha en el seno de la Ponencia, de que el año 1996-97 va a haber una falta de energía en España de 1.000-1.100 megavatios/año. Se habló de la posibilidad de hacer una nueva central nuclear; eso se comentó después, entre nosotros.

En la literatura española hay muchos refranes a propósito de aquello que en «El Quijote» se llama el buen callar, pero, al final señorita usted se ha enfadado por nuestras propuestas, y, si se examinan una por una, coinciden con los criterios defendidos y expuestos por el Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear. Yo, como representante del Grupo, digo para terminar dos cosas: primera, que me reafirmo en ellas, porque si no se hubiera usted enfadado tanto; segunda, que, en el futuro trataremos de pensar para suplir quizás carencias de otras personas a los que a lo mejor los árboles no les dejan ver el bosque.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Estevan Bolea.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: De forma muy breve, sólo quería matizar algunos de los comentarios que ha hecho el representante del Grupo Socialista.

Con respecto a la décima de nuestras propuestas, yo quería decir que Coalición Popular no da por supuesto nada respecto al funcionamiento de las centrales en régimen de modulación, a la ampliación de la vida útil de las centrales o a la utilización para operar por encima de su potencia nominal. Simplemente, hemos recogido lo manifestado por distintos comparecientes, en especial por el Secretario General de Energía y por el Director General de la Energía, ambos altos cargos del Ministerio de Industria y Energía, y por el Consejo de Seguridad Nuclear, que han autorizado ya la operación de Cofrentes al 102 por ciento de su potencia nominal y están estudiando que se pueda operar al 105 por ciento. Sólo quiero dejar constancia de lo que allí se dijo.

Con respecto al Cabril —y nosotros lo recogemos en nuestra segunda propuesta, punto B, b) 1—, nos parece que es una actitud un poco empecinada y que sería mejor volverlo a estudiar. Pero, en cualquier caso, ustedes tienen la mayoría y nosotros aceptaremos lo que nos digan por esa sola razón.

En cuanto a investigación, que es la propuesta recogida en el punto I) de la propuesta segunda, nos parece que, dado que, en el programa-marco de I+D de la Comunidad Económica Europea, hay unos recursos puestos a disposición de la investigación, que se dedican cantidades económicas importantes a la energía y que el Consejo de Seguridad Nuclear tendría posibilidad de sacar mucho más fruto de lo que España aporta a los organismos internacionales, no está atendido debidamente.

Que nosotros hayamos dicho hace dos o tres meses, o hace quince días, que de este tema nos parecería interesante que se ocuparan con más intensidad, no obsta, a nuestro juicio, para que lo volvámos a decir porque es de singular importancia.

En cuanto a la Salem, quiero decirles lo mismo: que lo hayamos dicho hace tres meses, no obsta para que lo digamos ahora. Las personas del Consejo de Seguridad Nuclear son de gran prestigio, no son menores de edad, no tenemos que tutelarlos. Simplemente nuestra obligación es decirles que eso, con todo lo importante que es, sigue sin actuar, sigue sin activar y, por tanto, es quizá el punto más grave de todo el funcionamiento del Consejo de Seguridad Nuclear.

En cuanto a los estudios y trabajos que lleva a cabo el CEDEX, el Ministerio de Obras Públicas, es más correcto el término «calidad de las aguas» porque no sólo hay que controlar la radiactividad, hay que controlar la temperatura, hay que controlar el PH, hay que controlar una serie de parámetros de los afluentes líquidos procedentes del tratamiento de agua bruta, de las aguas sanitarias. En todo el mundo, en las vías que se utilizan en los estudios de impacto ambiental se incluyen más parámetros. No obstante, si sólo quieren controlar la radiactividad, bien está.

Yo quiero decirles que los problemas de utrofización que hay en algunos embalses y algunos tramos del río se

deben a la temperatura de los parámetros de radiactividad. Pero si ustedes quieren decir «control radiológico», también nos parece bien.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señores representantes de Izquierda Unida y CDS: ustedes tienen derecho a trabajar como quieran, y mi derecho es denunciar aquellos temas en los que no estoy de acuerdo. Estamos en un Parlamento, estamos, insisto, en un tema en el que la dialéctica Gobierno-oposición funciona muy poco, porque la seguridad nuclear es un tema de todos; evidentemente, yo entiendo que determinadas actitudes hacen que el asunto de la seguridad nuclear tenga un marco inadecuado, porque pienso yo y piensa mi Grupo que una parte de la seguridad es no generar inquietud, porque cuando se generan inquietudes se genera inseguridad. Insisto, es mi valoración, y estoy en mi derecho de decir en esta Cámara, que para eso es un Parlamento, que determinadas actitudes generan inquietud y, en consecuencia, generan inseguridad.

En todo caso, y de forma concreta en algunos temas, señor Iglesias, usted hablaba de la Directiva 80.836/Euratom. Vea usted la página 343 del informe del Consejo de Seguridad Nuclear, y verá que tiene ahí la respuesta a una buena parte de su pregunta.

Respecto a las carencias personales, si el enfrentamiento de hoy sirve para que en próximos informes se haga un trabajo conjunto, supliendo carencias personales—que las hay, porque ninguno de los que estamos aquí somos especialistas en seguridad nuclear—, bien venida sea la diatriba o el enfrentamiento. No tenía otro objetivo mi intervención; simplemente recordar que estamos en una Cámara en la que el diálogo, a veces en tonos de enfrentamiento, tiene que llegar a soluciones constructivas buenas para todos. Si la solución constructiva es que a partir de ahora vamos a trabajar en conjunto, estoy seguro de que el consenso y la unanimidad va a volver a esta Comisión sin lugar a dudas.

Y, para terminar, yo intentaría que la propuesta fuera conjunta con aquellos Grupos que estuvieran de acuerdo, y se compondría de lo siguiente: propuesta base, la propuesta socialista, que incorporaría, en la segunda de las propuestas, la 2.ª E, F y H de las contenidas en la propuesta de Coalición Popular. He puesto posiblemente mal los números, porque me refiero precisamente a la numeración utilizada por el Grupo y no por la ordenación...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gracia, indíquenos con más precisión a qué párrafos se refiere.

El señor **GRACIA PLAZA**: Me estoy refiriendo a la propuesta que en la numeración de la Cámara es la 13, E, F y H, que se incluiría en la segunda, a continuación de la G, con la correspondiente enumeración a continuación.

El señor **PRESIDENTE**: Que se incorporaría a la se-

gunda del Grupo Socialista, a partir del apartado G, que es el último del punto 2.

El señor **GRACIA PLAZA**: En cuanto a la 16, aceptamos la aclaración de la señora Estevan Bolea y mantendríamos en sus términos literales el tema de «calidad de las Aguas», que pasaría a ser la 5.ª d). Y la segunda parte de la 21, es decir, a partir de la coma, añadiendo una «y», quedaría redactada de la siguiente forma la que, según la numeración de la Cámara, es la 5.ª c): «a remitir a la Comisión un amplio informe respecto a la mejora de capacidad del reactor de Cofrentes y las condiciones de funcionamiento en régimen de modulación y a la disponibilidad de las centrales nucleares.»

El señor **PRESIDENTE**: Eso sería en el punto 5.º, numeración de la Cámara, letra c).

El señor **GRACIA PLAZA**: Es decir, a partir de la coma, habría que incluir la conjunción «y», y diría: «a remitir a la Comisión un amplio informe respecto a la mejora de capacidad del reactor de Cofrentes, y las condiciones de funcionamiento, en régimen de modulación y la disponibilidad de las centrales nucleares.»

El señor **PRESIDENTE**: Sería incluir el último párrafo de la última propuesta de Coalición Popular.

El señor **GRACIA PLAZA**: De la 21, numeración de la Cámara. No estoy muy seguro de que la redacción, en términos gramaticales, sea la correcta.

El señor **PRESIDENTE**: «Remitir a la Comisión un amplio informe respecto a la mejora de capacidad del reactor de Cofrentes», y se podría poner: «así como relativo a las condiciones de funcionamiento...» ¿Señora Estevan Bolea?

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Son cosas distintas.

El señor **PRESIDENTE**: De todas formas, al terminar el señor Gracia daremos la palabra a los Grupos no proponentes que deseen intervenir y haremos otra pequeña suspensión sin levantar la sesión.

El señor **GRACIA PLAZA**: Yo creo que el espíritu sí debe quedar claro. Lo que queremos es recoger que se nos envíe información respecto a las posibles condiciones de funcionamiento en régimen de modulación de las centrales nucleares. Ese es el espíritu; la redacción, evidentemente, vuelvo a repetir que en términos gramaticales no estoy muy seguro de que sea la correcta.

El señor **PRESIDENTE**: Daremos unos minutos para facilitar ese diálogo.

¿Grupos no proponentes que deseen intervenir? El señor Sedó tiene la palabra por Minoría Catalana.

El señor **SEDO I MARSAL**: Nuestro Grupo no ha pre-

sentado resoluciones y está de acuerdo con el criterio que hasta ahora llevábamos en la Comisión, que era el de consensuar y aprobar por unanimidad todas las propuestas que aquí debatíamos.

Ahora bien, señor Presidente, creemos que hasta ahora las resoluciones aprobadas tenían muy claros los conceptos que se referían al Consejo de Seguridad Nuclear, en concreto, al informe del Consejo de Seguridad Nuclear. Tenían algunas de ellas relación con planes de protección, que no quedan tan reflejados, sobre todo los de protección exterior, en los informes del Consejo de Seguridad Nuclear y, por tanto, es difícil que en el trámite en que estamos hoy puedan recogerse resoluciones sobre el tema, por cuanto, con posterioridad, no hay manera, dentro de la Ponencia ni de la Comisión, de entrar a ejercer un cierto control.

A nosotros nos preocupa mucho esto, y sobre ello hemos intervenido a lo largo de los diversos trámites de comparecencias del Consejo de Seguridad Nuclear o de autoridades que, a solicitud de los Grupos, han comparecido en Ponencia.

Creemos que sería conveniente (y así lo solicitamos a la Comisión) que, independientemente de las resoluciones que hoy se aprobasen respecto al informe del segundo semestre del Consejo de Seguridad Nuclear, quedase constancia de la inquietud de la Ponencia por el gran número de comparecencias que en los últimos informes, tanto en el del primer semestre como en el del segundo, han venido a dar orientaciones o al menos información a la Ponencia, con participación de todos sus miembros.

En estos momentos no quiero decir que llegue a hablar como portavoz de otros miembros de la Ponencia, pero sí sé que hablo con palabras que podrían hacer suyas muchos de los miembros que hoy no han intervenido aquí.

Señor Presidente, nos preocupa la limitación que pueda llegar a tener la Ponencia y la Comisión dentro del marco legal que en estos momentos existe, y creemos que la Ponencia, y en todo caso después la Comisión deberían extender su campo de trabajo fuera del ámbito concreto de lo que es el informe del Consejo de Seguridad Nuclear.

Nos parece que los trabajos que se han realizado en Ponencia con las comparecencias nos abren un camino en el que nosotros no podemos dejar de actuar de una manera que quisiéramos que fuese consensuada. Yo ya sé que la Cámara tiene trámites parlamentarios para que podamos interpelar o presentar mociones, o trámites reglamentarios para control, pero serían desde el punto de vista del único Grupo proponente.

Quisiéramos que desde esta Comisión, de alguna forma, se articulase la manera de que la actuación de la Ponencia y de la Comisión llegase más allá que al simple análisis del informe del Consejo de Seguridad Nuclear.

En estos días, en una central nuclear de la zona de donde soy Diputado, Tarragona, en la central Vandellós I, ha habido el incendio de un transformador. No ha afectado en nada a la seguridad nuclear porque era completamente externo. Las actuaciones que sobre este tema ha habido han creado confusión. El Ayuntamiento de Vandellós se enteró del incendio por un vecino que vio humo. Den-

tro de los esquemas de la central nuclear no estaba llamar al Ayuntamiento, y esto puede llegar a alarmar a la población. No hubo gran alarmismo en esta ocasión, porque en seguida se vio que no era en la central nuclear donde había problemas.

Las carencias de las que se habla en algunas de las resoluciones, que no entran en el caso porque no es un asunto del Consejo de Seguridad Nuclear en sí, existen en Vandellós. Todavía no hay sirenas, ni megafonía ni una serie de elementos necesarios.

Por tanto, pediría a la Comisión que, velando por lo que el señor Rebollo decía, sobre la preocupación de la seguridad nuclear en general, la Ponencia actuase e hiciese los trámites parlamentarios necesarios de forma que el control llegase un poco más allá y lograrse este punto de coordinación —y se comenta en las comparecencias del Consejo de Seguridad Nuclear— entre el interior y el exterior, evitando estas lagunas que hay entre el Consejo de Seguridad Nuclear y ENRESA; no sabemos por dónde puede estar la unión entre los dos, pero todo esto puede llegar a generar inseguridad, como decía el señor Gracia.

Por consiguiente, quiero hacer constar en acta, porque es en este trámite donde podemos hacerlo, nuestra preocupación, y solicitar de los demás miembros de la Comisión y, en concreto, de la Ponencia, que en el próximo período parlamentario trabajemos de alguna manera —no sé cual— y busquemos la forma de que el control de la seguridad nuclear no se limite única y exclusivamente a analizar el informe del Consejo de Seguridad Nuclear, que veo va recogiendo resoluciones de las que propone la Comisión. Hay otras resoluciones, que hemos llegado a aprobar o que hoy aprobaremos, con las que después nos es difícil llegar a incidir en la realidad del control que se hace de ellas.

El señor **PRESIDENTE**: Respecto a su propuesta, señor Sedó, simplemente decir que el Presidente y la Mesa de la Comisión están dispuestos a analizar, como comentamos al principio del período de sesiones, cualquier propuesta de mejora que se haga desde los Grupos, aunque naturalmente, debe ser consensuada por estos. Ese diálogo es muy importante para que esas propuestas puedan materializarse en una mejora real, que tiene que ser compatible con la Ley del Consejo de Seguridad Nuclear, y en cualquier caso, el Presidente de la Comisión pediría el punto de vista del Presidente y de la Mesa del Congreso.

Sobre las propuestas de mejora que S. S. planteaba, pienso que tenemos tiempo hasta la entrada del próximo Consejo. Un trabajo inicial importante es el diálogo entre los diferentes Grupos parlamentarios para encontrar puntos de común acuerdo respecto a esa mejora, a la que todos estamos abiertos. **(El señor Triginer Fernández pide la palabra.)**

¿El señor Triginer quiere hacer alguna manifestación?

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Sí, señor Presidente. Para una cuestión de orden: la intervención del señor Sedó involucra a los demás Grupos parlamentarios en la medida en que recaba de ellos un pronunciamiento. En

esta medida, nuestro Grupo quisiera intervenir y reclamar, por consiguiente, de la Presidencia que estimara el momento procesal oportuno para poder hacerlo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Desea que haya un turno de intervenciones sobre las palabras del señor Sedó?

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Efectivamente, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún Grupo parlamentario desea hacer una intervención? (**Asentimiento.**) Intervenciones muy breves, señorías.

La señora Estevan Bolea tiene la palabra.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, tan breve como para decir solamente que apoyamos plenamente la petición del señor Sedó.

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

El señor **TRIGINER FERNANDEZ**: Señor Presidente, efectivamente, la intervención del señor Sedó refleja una inquietud reiteradamente expresada por los miembros de la Ponencia. En ese sentido, somos partícipes de la misma sensación; es decir, creemos que, como parlamentarios, no solamente nos corresponde el cumplimiento de una tramitación en la medida en que ésta nos obliga a pronunciarnos sobre las tareas encomendadas al Consejo de Seguridad Nuclear, sino que tenemos otras obligaciones, de información, por ejemplo, de interesarnos sobre el funcionamiento de la Administraciones, etcétera, que no corresponden a este momento procesal, pero sí a nuestra actividad como parlamentarios y como políticos. Por consiguiente, nosotros quisiéramos proponer que esta cuestión fuese tratada en el seno de una Ponencia, con el propósito de formular entre todos una propuesta, a ser posible unánime, que tuviera en cuenta los aspectos reglamentarios y, por tanto, que hubiere tenido en cuenta el pronunciamiento de la Cámara en su Mesa, oída la Comisión, como es lógico, para poder involucrar a la Ponencia y, por consiguiente, a la Comisión en un nuevo estadio, en una nueva evolución, como hemos hecho hasta ahora de forma progresiva por parte de esta Comisión, con el único propósito de hacer posible que la seguridad nuclear sea no solamente un hecho, sino algo sentido por el conjunto de la opinión pública, en la medida en que ésta es una preocupación sobre la cual se ponen en práctica las medidas oportunas.

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco las intervenciones de SS. SS. y, a partir del mes de septiembre y a través del diálogo bilateral y multilateral entre los Grupos y la Presidencia de la Mesa de la Comisión, iniciaremos un proceso para mejorar el trabajo en este ámbito, proceso cuyo éxito —insisto— depende de muy buena medida del acuerdo entre los Grupos, que puede ser materializado en el seno de la Ponencia.

Vamos a dar tres minutos a los Grupos para que las propuestas de aproximación que se hacían a las intervenciones del segundo turno, se puedan reflejar sin suspender la sesión, dando un descanso a los señores taquígrafos y estenotipistas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a continuar con la votación de las propuestas de resolución.

De acuerdo con las intervenciones anteriores de los Grupos y las propuestas de aproximación efectuadas, votaríamos, en primer lugar, las propuestas del Grupo Parlamentario Socialista, introduciendo previamente en la propuesta segunda del Grupo Socialista, número dos de la Cámara, después del apartado G), un apartado h), minúscula en el cual estarían recogidos los apartados E), F) y H), mayúscula, de la propuesta segunda del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que es la número 13, en la numeración de la Cámara. Es decir, estos tres apartados de la propuesta número 13, según la numeración de la Cámara, serían incluidos después del apartado g) minúscula, de la segunda propuesta de la resolución presentada por el Grupo Socialista. (**Rumores.**) Ruego silencio a SS. SS., por favor, y atención porque estamos ordenando las votaciones.

También, en la última de las propuestas del Grupo Parlamentario Socialista que es la quinta, se incluiría un párrafo d) minúscula, recogiendo el contenido del último párrafo de la propuesta décima de Coalición Popular, que es la 21 de la Cámara. La redacción que se ha propuesto a esta Mesa es como punto d) final.

El señor **GRACIA PLAZA**: Además, la número 16 de la Cámara en sus términos.

El señor **PRESIDENTE**: La número 16 de la Cámara, que es la quinta de Coalición Popular.

El señor **GRACIA PLAZA**: Sería un apartado e).

El señor **PRESIDENTE**: Sería un apartado d) en esa última resolución del Grupo Parlamentario Socialista, que es la quinta, que diría: A remitir a la Comisión un informe sobre las previsiones de funcionamiento de las centrales nucleares, es decir de su disponibilidad y, en relación con ello, su posible régimen de modulación.

Finalmente el punto e), de acuerdo con las manifestaciones últimas del señor Gracia, sería la propuesta número cinco de Coalición Popular, que es la número 16 de la Cámara.

¿Quieren SS. SS. que reitere lo que se sometería a votación? Podemos repetir, diciendo que vamos a someter a votación, en primer lugar, las propuestas de resolución del Grupo Socialista, incluyendo al final de la propuesta segunda, un párrafo h) minúscula, que recoja los párrafos E), F) y H) mayúscula, de la propuesta número 13 de Coalición Popular, según la numeración de la Cámara. Al final de la propuesta quinta del Grupo Parlamentario Socialista, que también es la quinta según la numeración de

la Cámara, incluir un apartado d) minúscula, que diría: A remitir a la Comisión un informe sobre las previsiones de funcionamiento de las centrales nucleares, es decir su disponibilidad y, en relación con ello, su posible régimen de modulación.

Después de este apartado d) minúscula, se introduciría un apartado e) minúscula, en esta propuesta número cinco del Grupo Socialista, que recogería en su literalidad la propuesta número 16, según la numeración de la Cámara, de Coalición Popular.

Vamos a someter a votación este conjunto de propuestas, a menos que SS. SS. quieran que sepáremos algunas de ellas en la votación. Me estoy refiriendo a las propuestas del Grupo Socialista. ¿Las podemos someter a votación en bloque o hay alguna propuesta de separación?

El señor Iglesias tiene la palabra.

El señor **IGLESIAS ARGÜELLES**: ¿Hay explicación de voto?

El señor **PRESIDENTE**: Sí.

El señor **IGLESIAS ARGÜELLES**: ¿Se podría someter aparte el preámbulo o la primera parte?

El señor **PRESIDENTE**: ¿La primera propuesta del Grupo Socialista?

El señor **IGLESIAS ARGÜELLES**: La primera hoja.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, se puede votar aparte. Es la primera propuesta, no es preámbulo.

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Yo hago la sugerencia, en orden a conseguir la mayor unanimidad, sobre si el punto primero o la primera de las resoluciones de la propuesta del Grupo Socialista se podría incluir como preámbulo de las auténticas resoluciones, porque la primera, realmente, no es resolución. Se da por enterada de que el Consejo de Seguridad Nuclear hace las siguientes valoraciones. Esa se puede transcribir entera, pero no como una resolución, porque, ¿qué es lo que se resuelve aquí? ¿Simplemente que nos damos por enterados? Antes se criticaba tanto que había que darse por enterado y ahora resulta que se cae en la contradicción de ponerlo por escrito. Digámoslo como un preámbulo y entremos en la parte resolutive, que sería la segunda, que pasaría a ser primera. Como parte resolutive me parece perfecta, pero que nos demos por enterado que el Consejo de Seguridad Nuclear hace las siguientes valoraciones en su informe no es más que cumplir con lo que a lo largo de la mañana tantas veces se dijo que era la obligación de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, creo que sí hay valoraciones en esa propuesta de resolución. Cuando se dice que la explotación de las centrales nucleares durante el segundo semestre se ha efectuado en condiciones sa-

tisfactorias desde el punto de vista de la seguridad nuclear y de la protección radiológica, no hay duda que es una valoración y además es habitual en las resoluciones de esta Comisión. Se ha hecho creo que en la gran mayoría, si es que no se ha hecho en todos los informes semestrales.

La segunda valoración: estimaciones de las dosis radiactivas recibidas por las personas, etcétera; son inferiores a los límites de dosis establecidas en la legislación vigente y en los reglamentos de las propias instalaciones. Son dos valoraciones.

El punto c) y el punto d) son más explicatorios, pero en los dos primeros sí hay valoraciones.

Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Independientemente de que hay valoraciones, éstas las ponemos en boca del Consejo de Seguridad Nuclear. Como comprenderá, a mi Grupo le da igual que la numeración sea primero, segundo, tercero, que se diga preámbulo o introducción, y después, primero, segundo, tercero, etcétera. No es una cuestión de fondo y si el ordenamiento que proponen soluciona el tema de la votación y del consenso, mi Grupo no tendría ningún inconveniente en cambiar la terminología por introducción, más que preámbulo, primero, segundo, tercero, cuarto, con el ordenamiento correspondiente.

El señor **PRESIDENTE**: No estamos haciendo un documento literario y yo admitiría que se dijera: Consideraciones generales. ¿Le parece suficiente, señor Rebollo? (**Asentimiento.**) Si no, caeríamos en un planteamiento literario que quita importancia a estas propuestas, que suelen ser acogidas con bastante expectación en la vida real.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, me parece muy de recibo la propuesta que hace S. S. y detrás de todo esto está el afán de mi Grupo en dos sentidos. Uno, que sirva esto como ejemplo de que la respuesta de mi Grupo no interfiere los malos modos que puedan haber existido por otra parte de otros compañeros de la Comisión, con lo que es una respuesta responsable frente a un documento con contenido. Dos, ojalá ese ejemplo cunda, en orden a examinar con más respeto y cariño las propuestas del Grupo del CDS.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: En la propuesta que hace el señor Rebollo me parece que, dentro de consideraciones generales, la resolución dos que empieza por constata, y la tres que dice se da por enterado, están dentro del mismo esquema. En todo caso, serían consideraciones generales primera, segunda, tercera, incluso quizá la cuarta, y como resoluciones la quinta en la que ya se insta.

El señor **PRESIDENTE**: En opinión de este Presidente me parece que eso es excesivo, señor Sedó, porque al constatar se hacen valoraciones. Yo trato de que las resoluciones tengan el aspecto resolutorio imperativo que les ha

dado, insisto, su audiencia y su prestigio en los medios profesionales de este país.

Tiene la palabra el señor Iglesias.

El señor **IGLESIAS ARGÜELLES**: Lo que yo pedía era explicación de voto porque eso me podría permitir votar. Segundo, me adhiero a la propuesta del CDS, porque la primera parte no la puedo votar en la medida en que suponga resolución y además es ambigua porque se dice: se aprueba la siguiente resolución, y después: se da por enterada. Si lo que dice el portavoz del Grupo Socialista —no me aclaro muy bien si es el Presidente o es el Grupo Socialista quien determina los cambios— es lo que vale, yo voy a votar, si eso queda como introducción y la primera es la segunda, afirmativamente.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, le ruego acepte la reordenación propuesta, que sería una introducción, y pasar la segunda a primera, la tercera a segunda, etcétera.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Consideran SS. SS. importante que sea introducción y no consideraciones generales? (**Asentimiento.**)

La Presidencia no tiene más que aceptar las propuestas de los Grupos.

Vamos a votar de la siguiente manera: introducción, que es como pasaría a llamarse la primera resolución y que votaremos separadamente; después votaremos las restantes en bloque con las introducciones anunciadas reiteradamente.

En primer lugar, vamos a votar la resolución que figuraba en la propuesta como primera que pasa a ser la introducción.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el texto de introducción que correspondía a la antigua propuesta de resolución número 1, del Grupo Socialista.

Votamos las propuestas de resolución 2, 3, 4 y 5 (vamos a utilizar siempre la numeración de la Cámara) con las modificaciones de aproximación que se han reiterado desde esta mesa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueban por unanimidad. ¿Se mantienen las propuestas de resolución, señor Iglesias? (**Asentimiento.**)

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Pediría votación separada de la 6, 7 y 9, según la numeración de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Quisiéramos votación separada, y conjunta a su vez, de la 6 y 7.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Tiene la palabra la señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Votación separada de la 7 y 11.

El señor **PRESIDENTE**: Votaremos una a una, utilizando la numeración de la Cámara, para que no haya confusión.

Propuesta de resolución número 6.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la propuesta número 6.

Propuesta de resolución número 7.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la propuesta número 7 por unanimidad.

Propuesta de resolución número 8.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 17; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta de resolución número 8.

Propuesta de resolución número 9.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta número 9.

Propuesta de resolución número 10.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 17; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta de resolución número 10.

Propuesta de resolución número 11.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 17; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta de resolución número 11.

Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Dentro de la flexibilidad de este debate, si me lo permite, quisiera hacer una sugerencia al Grupo proponente en el sentido de que considere incluidas todas sus propuestas en lo que hemos aprobado,

con excepción de la séptima, que era la única discrepancia que tenían. Había una discrepancia respecto de la 18 y en todo lo demás lo que pedimos es que lo considere incluido dentro de las propuestas aprobadas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Estevan Bolea.

la señora **ESTEVAN BOLEA**: Nosotros lo que queremos es que se voten todas juntas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna de SS. SS. solicita votación separada de alguna de estas propuestas? (**Denegaciones.**)

El señor Iglesias tiene la palabra.

El señor **IGLESIAS ARGÜELLES**: No quisiera equivocarme, pero me parece que es más o menos lo mismo que hemos planteado antes en relación con el primer punto.

Yo plantearía la misma cuestión que hacía el Grupo Socialista, que se cambie por la palabra «introducción».

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan Bolea, el señor Iglesias plantea si se puede sustituir la palabra «primera» por «introducción».

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Sí, por supuesto, que se llame «introducción», señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos en bloque las propuestas de resolución de Coalición Popular, desde la número 12 hasta la 21, con la sustitución de «propuesta primera» por «introducción».

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las propuestas de resolución de Coalición Popular de la número 12 a la 21, habiendo sustituido la expresión «epígrafe primero» por «introducción».

Finalmente, entramos en las propuestas de resolución del Grupo CDS.

La señora Estevan Bolea tiene la palabra.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Es para pedir votación separada de la resolución 22 y 23, por favor, señor Presidente.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Votación separada de las 23, 25 y 26, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna observación más? (**Denegaciones.**)

Entonces las votamos una a una.

Votamos la propuesta número 22.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis, en contra, 17; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta número 22.

Votamos la propuesta número 23.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta número 23.

Votamos la propuesta de resolución número 24.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 17; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta número 24.

Votamos la propuesta número 25.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta número 25.

Votamos la propuesta de resolución número 26.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 17; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta de resolución número 26.

Finalmente, votamos la última propuesta de resolución del Grupo del CDS, que es la número 27.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 17; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta número 27.

Con esta votación queda finalizado el debate y votación de las propuestas de resolución del Informe del Consejo de Seguridad Nuclear, correspondientes al segundo semestre del año 1987 y con ello concluido el trámite que corresponde a esta Comisión.

#### **PROPOSICION NO DE LEY:**

— **REAPERTURA DE LA LINEA FERREA GUADIX-ALMENDRICOS COMO COMPENSACION A LAS COMARCAS DEL VALLE DEL ALMANZORA POR EL CAMBIO DE LAS PREVISIONES GUBERNAMENTALES EN RELACION CON LA AUTOVIA DEL MEDITERRANEO**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a otro punto del orden del día. Quizá podríamos tratar ahora, la proposición

no de ley de la Agrupación de la Democracia Cristiana, si los demás Grupos están conformes con que se tramite ahora, según lo solicitado por el proponente de la misma. ¿Están SS. SS. de acuerdo? **(Pausa.)**

Vamos a hacer una comprobación de orden y si no hay oposición de SS. SS. entrariamos a debatir esa proposición no de ley. Un momento, señorías, vamos a comprobar si ha llegado el Ministro de Transportes y si puede esperar. **(Pausa.)**

Iniciamos el punto tercero del orden del día, que pasa a ser segundo: Proposición no de ley, presentada por la Agrupación de la Democracia Cristiana, sobre reapertura de la línea férrea Guadix-Almendricos como compensación a las comarcas del Valle del Almanzora por el cambio de las previsiones gubernamentales en relación con la autovía del Mediterráneo.

A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda de Coalición Popular.

Tiene la palabra para la defensa de la proposición no de ley el señor Pérez Dobón, por diez minutos.

El señor **PEREZ DOBON**: La proposición no de ley que presenta la Agrupación de la Democracia Cristiana pretende que la comarca del Valle del Almanzora sea compensada por el cambio de las previsiones gubernamentales en relación con la autovía del Mediterráneo.

En realidad y tal como transcurrió el debate de ayer en el Pleno del Congreso, ya no sabemos cuáles son las previsiones gubernamentales; en cierto modo, falta un poco la premisa mayor, porque a mí me da la impresión de que sobre la autovía del Mediterráneo, el sureste y la provincia de Almería, hay ausencia de previsiones gubernamentales. Pero como el tema de fondo sigue vigente, me voy a circunscribir al aspecto de la reapertura de la línea férrea Guadix-Almendricos. Porque o bien se compensa el cambio de previsiones gubernamentales o bien se compensa una reivindicación de la comarca, que también puede ser tratada independientemente de las comunicaciones por carretera.

La proposición de ley dice lo siguiente: La Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios acuerda que en el plazo de seis meses, a partir de la fecha de aprobación de esta proposición no de ley, el Gobierno remita al Congreso de los Diputados un estudio en el que se contenga una evaluación detallada del coste económico de la reanudación del servicio de viajeros y mercancías en el tramo de línea férrea comprendido entre Guadix y Almendricos, así como un análisis de los efectos económicos, sociales y culturales que para las zonas afectadas tendría dicha reapertura.

La Comisión acuerda que en el plazo de dos años se lleven a cabo las obras de infraestructura y reparación necesarias para la reanudación del tráfico ferroviario por esa línea, adecuando la cuantía de las inversiones a las conclusiones que apruebe esta propia Comisión tras considerar el estudio que remita el Gobierno.

Esta proposición no de ley, aparte de ser en su finalidad de estricta justicia, es absolutamente razonable y ponderada, en nuestra opinión —no hablamos de la rea-

pertura inmediata, sino previo un estudio remitido por el propio Gobierno—, y es una respuesta a la política que se ha venido siguiendo por la Administración y en concreto por el Gobierno socialista, en relación con líneas altamente deficitarias.

Una de las primeras medidas «sociales» —entre comillas— del Gobierno socialista fue cerrar, sin ningún criterio, una serie de líneas. Y digo sin ningún criterio porque aquí tengo el contrato-programa RENFE-Estado del año 1984 a 1986 y se han cerrado líneas que perdían una serie de millones de pesetas pero se han mantenido abiertas otras que perdían el doble. Me parece perfecto que se sigan manteniendo abiertas las líneas que perdían el doble, pero no hay ninguna razón para que se trate injustamente y de manera discriminatoria a aquellas que perdían bastante menos. De lo que se trata es de que se reabra esta línea previo el correspondiente estudio.

La zona afectada por esta línea férrea es una de las más deprimidas del sureste, con una población en regresión y con una escasa actividad económica. Qué duda cabe que, puesto que la comunicación por carretera va a ser algo remitido «ad calendas graecas» —a lo mejor pasamos del programa 92 al programa 2.092—, es bueno que, por lo menos, se asegure la reapertura de una línea férrea que está construida y en la que simplemente hay que hacer unas inversiones de renovación para que vuelvan a circular los trenes.

Esta es parte de una línea deficitaria más amplia, que es la de Alcantarilla a Guadix. En el contrato-programa RENFE-Estado para el próximo cuatrienio, para el período 1988-1991 aparecen una serie de tramos que están subvencionados por el Estado y, en concreto, el tramo Alcantarilla-Lorca, que está dentro de la línea originariamente deficitaria. Yo no entiendo por qué razón se subvencionan 70 kilómetros de esta línea deficitaria con cargo al Estado y no el resto. Es algo que no tiene la más mínima justificación. Y siguen figurando con cargo al Estado, al Gobierno central, en el contrato-programa para el próximo período, las siguientes líneas: Zafra-Huelva, que perdía 650 millones en las previsiones gubernamentales, el año 1986, y la de Moncada-Ripoll-La Tour de Carole, que perdía 1.534 millones. Estamos rotundamente de acuerdo con que se siga manteniendo abierta esta línea, incluso aquellas que pierden mucho más dinero que la que hago referencia. Si se mantienen aquellas que pierden más, es absolutamente lógico que se mantengan aquellas que pierden menos. La propuesta, por consiguiente, es absolutamente constructiva y creemos que es de la más estricta justicia.

En relación con las comunicaciones de esta zona, la Administración socialista está haciendo lo que dice esa frase (muy manida, pero muy cierta) del Príncipe de Lampedusa en el «Gattopardo», de que todo cambie para que todo siga igual —igual de mal, claro—. Esa es la política que está siguiendo el Partido Socialista en relación con las comunicaciones del sureste y de la provincia de Almería.

Para que la opinión pública de la zona no siga pensando que lo que se está haciendo es alimentar permanente-

mente la ceremonia de la confusión para que no se consiga nada, rogamos a la Comisión que apruebe esta proposición no de ley, porque es evidente que los motivos expuestos son atendibles y, además, porque los afectados —son más de 100.000— estarán muy reconocidos a aquellos que la voten favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón para la defensa de la enmienda presentada por su Grupo, rogándole la mayor brevedad posible.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo siempre ha estado a favor de la apertura del tráfico de la línea Almedricos-Guadix, por cuyo objetivo en todo momento se ha venido interesando el Diputado de mi Grupo, don José Joaquín Peñarrubia Agius. Nos produjo una gran satisfacción conocer la iniciativa de la Democracia Cristiana pero en seguida advertimos que merecería la pena mejorarla pensando que complementándola iba a ganar en los objetivos que nos proponíamos.

Nuestra enmienda dice: Asimismo el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que se actúe de idéntica forma respecto a la reanudación del servicio de viajeros en los corredores ferroviarios «Ruta de la Plata» y Valladolid-Ariza. Lo justificamos porque trata de propiciar un equilibrio socioeconómico adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español, de acuerdo con nuestro ordenamiento constitucional.

Nuestra enmienda es coherente con la postura que hemos venido manteniendo a lo largo del debate del Plan de Transporte Ferroviario. En efecto, basta recordar el contenido de la propuesta de resolución número 38 de mi Grupo, publicada en el número 91 de la serie E del «Boletín Oficial de las Cortes Generales», que prácticamente concuerda con la proposición no de ley complementada con nuestra enmienda. En ella, hacíamos referencia no sólo a la línea Almedricos-Guadix, sino también al «Ruta de la Plata» y a la de Valladolid-Ariza. Entonces dábamos una serie de razonamientos que no voy a reiterar.

Nuestra enmienda también concuerda con la propuesta de resolución número 37, de mi Grupo, publicada en el mismo «Boletín de las Cortes Generales». En su letra a) nosotros instábamos a que se hiciera la infraestructura necesaria respecto al tratamiento integral de la línea «Ruta de la Plata», de Gijón a Sevilla, procurando la máxima coordinación de enlace en los puntos cruciales con los itinerarios básicos de conexión internacional con Portugal, concretamente en Mérida-Cáceres y Salamanca, de forma que fuese factible conseguir una reducción sustancial de tiempo en el trayecto Madrid-Badajoz, vía Cáceres, objetivo —decíamos entonces y seguimos diciendo— prioritario del Plan.

En el Pleno del Congreso, cuando se debatía el Plan de Transporte Ferroviario, volvimos a insistir en los mismos argumentos que no repito por razones de economía de tiempo. Por otro lado, nuestra enmienda sintoniza también con la tesis que ha venido defendiendo la Agrupación proponente, la Democracia Cristiana, a lo largo del debate del PTF, por lo que creemos que su probada cohe-

rencia política la inducirá a admitir nuestra enmienda. Basta recordar sus propuestas de resolución números 25 y 30, publicadas en el «Boletín Oficial de las Cortes», que son prácticamente idénticas a la proposición que hoy trae a la Cámara, complementada con nuestra enmienda.

La número 30, dice textualmente: «El Congreso de los Diputados acuerda que dentro del plazo de dos años y previa la correspondiente inclusión en el Plan de Transporte Ferroviario, sea reanudado el servicio de viajeros y mercancías entre Guadix y Almedricos, y el de viajeros entre Plasencia y Astorga». Luego, la Agrupación proponente en esta propuesta número 30 estaba enteramente conforme con la enmienda que nosotros proponemos hoy.

Para terminar, quiero decir que nuestra enmienda concuerda también con lo que manifiestan las centrales sindicales. Basta para ello recordar, por ejemplo, lo que acaba de publicar Comisiones Obreras. El pasado 9 de julio dice públicamente que no está de acuerdo con el contrato-programa recientemente aprobado por el Gobierno, ni con el Plan de Transporte Ferroviario que el Gobierno considera una panacea, ya que todo ello va a acabar en una sencilla modernización de cuatro líneas enviando al 60 por ciento restante de la red española a la destrucción. Insiste la mencionada central sindical que al programar estas acciones el Gobierno olvida que se trata de un bien social.

Por todo lo expuesto, creemos que la coherencia política se impondrá a la hora de la votación de nuestra enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Dobón a los solos efectos de admitir o rechazar la enmienda presentada por el Grupo de Coalición Popular.

El señor **PÉREZ DOBÓN**: Quería preguntar si no sería conveniente conocer antes la posición del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Le corresponde a S. S. intervenir.

El señor **PÉREZ DOBÓN**: Acato la decisión de la Presidencia.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego la mayor brevedad y que se cña a la aceptación o no de la enmienda.

El señor **PÉREZ DOBÓN**: La enmienda del Grupo Parlamentario de Coalición Popular es perfectamente asumible y coherente con la posición manifestada por dicho Grupo, tanto en el debate del Plan de Transporte Ferroviario, como por lo mantenido por nosotros en las propuestas de resolución a que ha hecho referencia el señor Camisón. La asumimos plenamente puesto que la problemática de estas dos líneas deficitarias es similar a la que contemplaba nuestra proposición no de ley. Por supuesto, la incorporamos con mucho gusto a la proposición no de ley que hemos presentado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos desean fijar su posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Socialista, el señor Rebollo tiene la palabra. (**Risas.**) Perdón, por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo. Le ruego que sea lo más breve posible porque estamos causando perturbaciones serias a personas que hemos convocado para que comparezcan ante esta Comisión.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, voy a ser muy breve. Nuestro grupo no es partidario de la cohabitación. (**Risas.**) En segundo lugar, he de manifestar que, agradezco esa especie de lapsus del señor Presidente porque algo quiere decir, ¿no? (**Risas.**)

Entrando en el contenido de la proposición no de Ley, diría, señor Presidente, señorías, que, en plena congruencia con la postura defendida por nuestro grupo al discutir en el seno de la Cámara el Plan de Transporte Ferroviario, es absolutamente lógico establecer un enlace ferroviario entre el oriente andaluz y la zona de Levante. La zona de Levante se ha potenciado enormemente en el terreno económico en estos últimos años y, por tanto, parece lógico dotarle de unas infraestructuras ferroviarias que no están en servicio actualmente.

Por otra parte, esa potenciación económica que se ha desarrollado en la zona de Levante en los últimos tiempos se podría potenciar aún más en lo que se refiere a los terrenos turístico, agrario e industrial con el ferrocarril.

En tercer lugar, he de señalar que existe un problema. La autopista del Mediterráneo termina en Alicante y a partir de ahí hasta Baza existe una autovía. Existe una especie de promesa (si las promesas vienen del Partido Socialista no me fío demasiado) consistente en que se prolongará hasta Adra. De todas maneras, el sur y oriente de Andalucía queda en unas condiciones muy malas en cuanto a comunicaciones en general. Por tanto, volver a poner en servicio el Guadix-Almendricos sería importante teniendo en cuenta ese criterio de rentabilidad social, para ayudar y potenciar la rentabilidad económica.

Esto es congruente con nuestra postura mantenida en anteriores debates. También lo es la enmienda presentada por el Grupo Popular que pretende añadir a esta proposición no de Ley otras reivindicaciones importantes, que también hicimos nuestras en su momento.

Quiero terminar diciendo a sus señorías que la Comunidad Autónoma de Murcia, regida por el Partido Socialista, está instando unánimemente al Gobierno para que se realice la puesta en servicio de la línea férrea Guadix-Almendricos. Seamos coherentes. Que el Partido Socialista no diga aquí unas cosas distintas de las que dice allí, porque esto, sin querer, es engañar a los ciudadanos a favor. Yo insto a las señorías del Partido Socialista a que voten a favor, conjuntamente con las demás que tengan la misma idea, la proposición de ley presentada por la Agrupación de la Democracia Cristiana.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Díaz.

Le ruego, igualmente, que sea lo más breve posible.

El señor **DÍAZ POZAS**: Nuestro Grupo tiene que ser coherente con las resoluciones del PTF.

Se ha aprovechado esta proposición no de ley para volver a discutir el PTF y para intentar que se recojan las resoluciones que algunos grupos políticos expusieron y que entonces no fueron tomadas en consideración. Para ser coherentes tenemos que rechazar esta proposición no de ley. Además, se está presentando como una compensación a una zona en detrimento de otra, aunque todo corresponde a la misma provincia.

Se nos ha dicho que como no se fían de las propuestas del Gobierno en cuanto a las autovías, es preferible tener una vía que se cerró en su tiempo. Analizaremos las razones por las que se cerró y por qué no se puede abrir en estos momentos. Se dice que como no pasa la autovía, no se fían, y que ahora quieren el tren; que mientras exista el tren ya se irán haciendo las autovías, si es que se hacen. Se está actuando con incredulidad en cuanto a las líneas a seguir por el Gobierno.

¿Por qué se cerró esta línea? Esta línea se cerró porque era deficitaria. El portavoz de la Democracia Cristiana ha dicho que hay líneas que tenían mayores pérdidas que ésta y que están en funcionamiento. La información que tengo yo no es ésa. Esta línea está por encima de la media de las pérdidas de todas las líneas que sufrían déficit, que eran altamente deficitarias; esta línea sufre un 20 por ciento más de pérdidas, si lo comparamos con la media del resto de las líneas. Su señoría debe recordar que, cuando el 30 de septiembre de 1984 se empezó el estudio del cierre de líneas deficitarias, se daba la posibilidad de que se mantuvieran esas líneas en funcionamiento entre las Comunidades Autónomas y los usuarios de esas líneas (entiéndase por usuarios el transporte de mercancías), siempre que existiera un acuerdo entre ellos. Pero no es el caso de esta línea.

Nadie ha pedido que permaneciera en funcionamiento, tampoco los usuarios del transporte de mercancías. No hay ninguna demanda. Usted dice que existe una reivindicación de la comarca. En todo caso, tendrían que hacerla los que tienen que mandar las mercancías por dicha línea. Ellos deberían ponerse de acuerdo para ver si se tiene que abrir la línea, porque en España hay un gran número de líneas cerradas porque no hay transporte de mercancía ni de viajeros. No pretenderá S. S. que discurra por esta línea un tren en el que van tan sólo dos o tres viajeros. Nosotros tenemos que manifestar que no vamos a aceptar esta proposición no de ley.

El señor **PEREZ DOBON**: Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Dobón, no hay más intervenciones.

Vamos a pasar a la votación de la proposición no de ley de la Agrupación de la Democracia Cristiana sobre la reapertura de la línea férrea Guadix-Almendricos como compensación a las comarcas del Valle del Almanzora por el cambio de las previsiones gubernamentales en relación con la autovía del Mediterráneo, habiendo incorporado

la enmienda de adición, que el Grupo proponente aceptó, de Coalición Popular, y que dice: Asimismo, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que se actúe de idéntica forma respecto a la reanudación del servicio de viajeros en los corredores ferroviarios «Ruta de La Plata» y Valladolid-Ariza. Este sería el último párrafo de dicha proposición. Por consiguiente, sometemos a votación la proposición no de ley habiendo incorporado la enmienda de Coalición Popular leída anteriormente.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 10; en contra, 19.**

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, queda rechazada la proposición no de ley de la Agrupación de la Democracia Cristiana sobre la reapertura de la línea férrea Guadix-Almendricos.

A continuación, pasamos al siguiente punto del orden del día, contestación, en Comisión, de preguntas orales formuladas al señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, solicitando que el señor Ministro sea invitado a incorporarse a la Comisión. (Pausa.)

#### PREGUNTAS:

#### — SOBRE MEDIDAS TOMADAS POR EL GOBIERNO PARA RESOLVER EL PROBLEMA DE INSTALACION DE TELEFONOS EN LOS EXTRARRADIOS DE LAS ZONAS RURALES (SEÑOR ISASI GOMEZ, CP)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar el trámite de preguntas en Comisión al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, don Abel Caballero, a quien agradecemos su presencia en esta Comisión, y todavía más su comprensión. Asimismo, le pedimos excusas por el retraso en el comienzo de este trámite de preguntas, que ha sido debido a una prolongación del anterior punto del orden del día.

En primer lugar, pregunta del señor Isasi Gómez, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre medidas tomadas por el Gobierno para resolver el problema de instalación de teléfonos en los extrarradios de las zonas rurales. Tiene la palabra por diez minutos.

El señor **ISASI GOMEZ**: Señor Ministro, ¿qué medidas ha tomado el Gobierno para resolver el problema de instalación de teléfonos en los extrarradios de las zonas rurales?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Isasi, como usted viene de otra Comisión, le voy a hacer una advertencia para que no haya confusión. Según el Reglamento, en Comisión no sucede lo que en el Pleno: el tiempo de las preguntas no es acumulable. Quiero decir que el tiempo que no consuma en esta primera intervención no es acumulable en la segunda, en la que solamente dispondrá de cinco minutos.

El señor **ISASI GOMEZ**: Gracias, señor Presidente. Esperaré a que me conteste el señor Ministro.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, señor Isasi, el Gobierno, el 29 de enero de 1988, aprobó el Plan de telefonía rural, que contempla la instalación de 133.929 teléfonos en extrarradios, adicionalmente, a la cobertura de 125.000 peticiones atendidas por nuevas zonas creadas, que en el origen del Plan eran también extrarradios. Ello significa que en el Plan de telefonía rural, aprobado por el Gobierno —y conocido por todos ustedes, porque lo he enviado a todos los miembros de esta Comisión en el Congreso y en el Senado—, aparece claramente establecida toda la programación en relación con la instalación de los teléfonos de extrarradios. La inversión total correspondiente a los 133.000 teléfonos es de 32.336 millones de pesetas, en el cuatrienio 1988-91, al que adicionalmente habría que sumarle la parte correspondiente a las 125.000 peticiones que se van a atender en base a la constitución de las nuevas zonas creadas.

En este momento, señoría, la demanda existente es de 44.000 peticiones. Nuestra previsión es que, en el conjunto del cuatrienio, la demanda previsible puede llegar en torno a esos 250.000, que son los que pretendemos abastecer. En otras palabras, señoría, la previsión del Plan de telefonía rural en relación con extrarradios es satisfacer el cien por cien de la demanda existente en los próximos cuatro años.

En cuanto a la atención de los extrarradios, existen en este momento dos vías: la tarifaria, con el pago de una cuota de 30.830 pesetas por cada 500 metros o fracción; y, alternativamente, la de costes, mediante el abono de la inversión necesaria para su constitución, en los términos de la concertación individual o colectiva, que establece el Decreto 2248/1984, de 28 de noviembre, de telefonía rural.

Nuestra política, desde el año 1982, consiste en ir eliminando paulatinamente las diferencias entre el abono urbano y el extrarradio. Para ello, desde el año 1982, permanece congelada la cuota de constitución. En los últimos años desapareció la cuota mensual de conservación, de 250 pesetas por línea. Con ello, las tarifas solamente cubren algo más del 25 por ciento del coste de inversión, frente al 50 por ciento que cubrían en 1982. Es decir, hemos reducido del 50 al 25 por ciento los costes de la inversión de esos extrarradios. Se han instalado anualmente en torno a 9.000 líneas, aunque ciertamente eso no es suficiente. Por ello, en este momento establecemos la cobertura de las 250.000.

Sin embargo, tengo que decir que la fórmula actual de establecimiento de los extrarradios no deja satisfecha a Telefónica, al Gobierno y, desde luego tampoco, a los usuarios. En consecuencia, lo que estamos haciendo —y lo planteé en la Comisión cuando presenté el Plan de telefonía rural— es estudiar un nuevo mecanismo de tratamiento de las demandas, a través de agrupamiento de ru-

tas; la reducción de las tarifas en función de que existen agrupaciones de demandantes o rutas aprovechadas por las infraestructuras de otros extrarradios anteriores; e incluso estamos en este momento considerando la posibilidad de la supresión del concepto de extrarradio.

Como a S. S. no se le escapa, ésta es una medida de gran alcance por lo que, antes de tomar una decisión queremos estar absolutamente seguros de cuál va a ser su impacto para la Compañía Telefónica (estamos hablando de cifras importantes que pueden tener eventualmente efectos en la Compañía) y para los usuarios. Por tanto, no la vamos a establecer hasta estar absolutamente convencidos de cuál va a ser su efecto. No obstante, señoría, en esa línea estamos avanzando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Isasi, tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **ISASI GOMEZ**: Señor Ministro, por las contestaciones que nos dan a los miembros de la oposición, parece que nos estuvieran hablando de un país distinto del que en realidad estamos viviendo. Yo le puedo dar datos y documentación de lo que está sucediendo en mi tierra, en La Rioja. Allí tenemos la experiencia de cómo en el medio rural Telefónica está pidiendo a los usuarios en potencia alrededor de un millón de pesetas para poder instalar un teléfono en su casa, en su empresa o en su fábrica. Con ello se está discriminando al que vive en el medio rural con relación al ciudadano del medio urbano, a pesar de que fiscalmente tienen las mismas obligaciones. Le puedo asegurar, señor Ministro, que en La Rioja —región que mejor conozco por las quejas que he recibido— existen muchos problemas de este tipo y no están siendo atendidos si no es a costa de sus propios bolsillos, a diferencia —insisto— de lo que viene ocurriendo en el medio urbano. En consonancia con esta situación, me consta que la propia Comunidad Autónoma ha firmado un convenio con Telefónica, aportando alrededor de 200 millones de pesetas, para tratar de paliar, en la medida de lo posible, estas situaciones durante éste y el próximo año.

Si el Plan de telefonía rural se pone en marcha de verdad y afecta a aquella región, espero que el Gobierno aporte la cantidad suficiente como para que estas situaciones desaparezcan en aquella región para que los ciudadanos del medio rural estén equiparados, al menos en este aspecto, a los del medio urbano.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Isasi, por supuesto que yo estoy hablando de este país. Estoy hablando de qué es lo que se hizo y de qué es lo que se va a hacer. Le dije a S. S. cuáles eran las vías de atención que había en este momento de extrarradios. Su señoría contesta que tiene datos de que Telefónica pide un millón de pesetas. Según los datos que he aportado, en el año

1982 le hubieran pedido dos millones. Esa es la situación: hemos reducido el 50 por ciento.

No obstante, no nos sentimos satisfechos con esta situación. Al Gobierno le parece que todavía no es una situación satisfactoria y, por ello, le acabo de dar las líneas generales en las cuales estamos desarrollando una posible reforma. Vamos a abastecer la totalidad de la demanda —éste era un problema hasta ahora, a partir de los próximos cuatro años ya no lo va a ser—, queremos atender a los costes y conseguir un sistema distinto de coste, más acorde con todas las posibilidades y con la situación en la que se encuentre cada zona.

Su señoría dice que conoce La Rioja. Si en la pregunta hubiera preguntado sobre esa zona yo hubiera traído los datos y se los daría. Yo no soy adivino y no puedo saber de lo que S. S. me va a hablar aquí. Por eso no he traído los datos de La Rioja. La próxima vez, si S. S. me lo plantea, podemos hablar específicamente de lo que en el Plan de telefonía rural, que toda la Comisión conoce, se establece específicamente para ese territorio.

Pretendemos eliminar el reparto del coste que se establece con la telefonía rural, que tiene un coste adicional con respecto a las telefonías urbanas. El mecanismo actual tiene una repercusión no desdeñable de ese coste sobre el usuario. Lo que queremos ver es mediante qué fórmula se puede lograr que esa repercusión sea compartida y sea, en la medida de lo posible, menor. Ese es el mecanismo en el cual estamos operando. Insisto en que ya hemos operado reduciendo el coste a la mitad, del 50 al 25 por ciento, desde el año 1982 hasta este momento.

#### — SOBRE MODERNIZACIÓN DE LAS LINEAS DE FERROCARRIL GALLEGAS DENTRO DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (SEÑOR MOLDES FONTAN, CDS)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta del señor Moldes Fontán del Grupo Parlamentario del CDS, relativa a la modernización de las líneas de ferrocarril gallegas dentro del Plan de Transporte Ferroviario (PTF). Tiene la palabra el señor Moldes durante diez minutos para formular la pregunta.

El señor **MOLDES FONTAN**: Señor Ministro, aunque no pertenezco a esta Comisión, he seguido con atención, desde que el día 8 de marzo se discutió en Comisión el Plan de Transporte Ferroviario, todos los debates que ha habido, incluido el debate en Pleno sobre las propuestas de resolución, celebrado el 28 de abril de este mismo año.

Después de leer estas intervenciones y otras informaciones más que he ido recabando, tengo elementos de juicio suficiente para decir que, a pesar de que usted ha manifestado lo contrario en reiteradas ocasiones, el Plan de Transporte Ferroviario margina a la región a la que ambos pertenecemos porque las inversiones que realiza no están en relación directa con las necesidades de nuestra Comunidad Autónoma.

Usted sabe muy bien, señor Ministro, que desde hace al-

gún tiempo planes de infraestructura muy importantes, como el Plan General de Carreteras, el Plan Nacional de Gasoductos y el Plan de Transporte Ferroviario, están provocando en Galicia una controversia política, no sólo entre los distintos partidos políticos, sino también entre sindicatos y asociaciones empresariales. En concreto, está produciendo una sensación de impotencia. Se puede comprobar que, de la misma manera que el Plan Nacional de Gasoductos deja fuera a Galicia, lo condiciona a otras inversiones fuera del Sector, y el Plan General de Carreteras no acaba de dar una solución a las vías rápidas de salida desde Galicia; el Plan de Transporte Ferroviario —a pesar de todas las explicaciones que yo he ido recogiendo— tampoco va a dar una solución a las deficiencias que tiene el servicio de ferrocarriles en Galicia.

Viendo el mapa número 3 de la página 35 del Plan de Transporte Ferroviario, está muy claro que hay unos tramos de alta velocidad, en concreto, el que va hasta León, y que luego esa velocidad podría pasar de 200 a 160, desde León hasta Monforte. Los trenes de alta velocidad llegaran a las puertas de Galicia pero no está asegurado que puedan circular en el territorio gallego a esas velocidades a las que alude el Plan.

Por otro lado, podría repetir aquí la deficiencia fundamental que encontramos en el Plan respecto a Galicia, que ya en su momento mi compañero de Grupo, señor Rebollo, expuso ante el Pleno. Entrar en Galicia, a través de León, supone 837 kilómetros y, vía Zamora, 678 kilómetros. Hay una diferencia de 159 kilómetros. La entrada tradicional a Galicia es lógicamente la línea Zamora-Orense y por lo que veo en el Plan, no hay actuaciones dignas de mérito en esa línea.

He recogido también una serie de datos que usted ha ido desgranando en la Comisión y hace dos días en su estancia en Vigo, usted decía que la línea Madrid-León se puede hacer a 200 kilómetro por hora; la línea León-Monforte a 160, con la doble vía futura y con una inversión de 33.000 millones de pesetas; que habría una renovación, con unas inversiones de 6.500 millones de pesetas, en la línea Orense-Vigo; 9.300 millones en la línea Monforte-La Coruña, y 3.000 millones para electrificar la línea Monforte-La Coruña.

He recogido también sus manifestaciones de hace dos días, en las que dice que el Plan de Transporte Ferroviario en Galicia supone una inversión de 90.000 millones de pesetas. El desdoblamiento de la línea León-Monforte, 33.000 millones de pesetas; la línea Medina-Orense —no sé si la información es cierta—, 17.800 millones, y hasta 26.000 millones de pesetas en la línea Monforte-Orense-Vigo-Santiago-La Coruña. Al mismo tiempo, decía usted que el trayecto Vigo-Madrid se podría hacer en cinco horas y media —es decir, en dos horas y cuarenta y ocho minutos menos de lo actual—, y el trayecto La Coruña-Madrid en tres horas menos; es decir quedaría en seis horas.

Dividiendo los 837 kilómetros entre las cinco horas y media, me sale una velocidad media en torno a los 160 kilómetros. Yo me pregunto si se puede mantener la velocidad de 160 kilómetros entre Madrid y La Coruña. Si fuese así, usted estaría en lo cierto. Pero, tal como están las

líneas ferroviarias gallegas de Monforte para arriba, todo parece indicar que eso no va a ser posible, porque, que yo sepa, no hay inversiones de ningún tipo respecto a una posible doble vía en territorio gallego. Me refiero a partir de Monforte. Si va a haber electrificación de la línea Monforte-La Coruña y, como sabemos, hay electrificación, desde hace tiempo, desde Monforte-Orense, Orense-Vigo. A partir de ahí no sé cuáles van a ser las actuaciones en la línea Vigo-Santiago-La Coruña que puedan permitir esas velocidades.

También me llaman la atención otra serie de datos. Por ejemplo, que el tramo Coruña-Vigo se podrá hacer en una hora cuarenta y ocho minutos. Me alegraría enormemente. Usted sabe que en este momento se tardan entre tres horas y cinco minutos a tres horas y media en hacer 170 kilómetros, por lo que la media en este momento es de 50 kilómetros por hora. No sé cómo se va a conseguir, con las inversiones que se citan, que se lleve de La Coruña a Vigo en una hora cuarenta y ocho minutos; o de Orense a Vigo en una hora y dieciocho minutos; o de Vigo a Santiago en una hora, cuando se está tardando dos horas; o de Santiago a Orense en una hora y treinta y dos minutos; o de Santiago a La Coruña en cuarenta y cinco minutos; o de Lugo a La Coruña en una hora y seis minutos; o de Orense a La Coruña en dos horas y diecinueve minutos. A mi me alegraría enormemente que esto se hiciera realidad, pero tengo serias dudas de que se logre tal como está el Plan de Transporte Ferroviario y las inversiones de 90.000 millones de pesetas que se contemplan en el mismo. Tengo entendido que la variante de Guadarrama supone una inversión, para todo el norte, entre 50 y 60.000 millones de pesetas. Si la línea León-Monforte supone 33.000 millones —en otra ocasión usted ha hablado de 40.000—, prácticamente se agotan la mayoría de las inversiones.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señor Moldes por su intervención. Tras haberle oído uno concluye que ciertamente el Plan de Transporte Ferroviario afecta muy positivamente a Galicia. Lo que pregunta usted es cómo se hace. Pero S. S. acaba de dedicarnos, durante aproximadamente diez minutos, una lectura detallada de la forma en la que el Plan de Transporte Ferroviario incide en Galicia. Usted mismo nos decía que va a incidir ahorrando en torno a dos horas y media o tres —le puedo dar los datos específicos— entre Madrid y Galicia. Vigo-Madrid, ahorra dos horas y cuarenta y ocho minutos; y La Coruña-Madrid ahorra tres horas, lo que supone un ahorro del 33 por ciento aproximadamente en los dos casos.

Supongo que después de decir esto no mantendrá S. S. que el Plan de Transporte Ferroviario margina a Galicia. Si S. S. dice que ahorra este tiempo, la única pregunta es cómo lo hace, porque si esto sucede es que Galicia esta enteramente contemplada dentro del Plan de Transporte

Ferrovionario, dejando el trayecto Vigo-Madrid en cinco horas y media —en este momento son ocho horas y diecinueve minutos—; y La Coruña-Madrid en cinco horas y cincuenta y cinco minutos —en este momento son casi nueve—.

Ciertamente S. S., que no es experto en esta cuestión ni tiene por qué serlo, se extraña de cómo se puede conseguir esto porque no hay velocidades de 200 ó 250 kilómetros/hora en Galicia. Ciertamente no las hay, pero si S. S. analiza el plano que acaba de citar comprobará que las velocidades entre Madrid y León son de 250/200 kilómetros/hora, y entre León y Monforte 160. Si usted saca la media de los kilómetros totales de este recorrido (250, 200 y 160), observará que la parte que le queda (ciento y pico kilómetros), pondera menos. En consecuencia, sale perfectamente esa velocidad promedio. Estamos hablando de una distancia muy por encima de los 600 kilómetros, casi 700, con una velocidad de 250; 500 y pico, con velocidades en torno a 200 y 160; y con 100 kilómetros, a velocidades inferiores. Por tanto, cuando usted saca la ponderación le sale ciertamente la que aparece en los tiempos.

Voy a hacerle un ofrecimiento. Como usted no es técnico en esta materia, búsquese algún experto, véngase al Ministerio, hablamos con los técnicos del Ministerio y los técnicos de RENFE y le explicarán, punto por punto, tramo por tramo, cómo se van adquiriendo estas velocidades. Es la única fórmula que se me ocurre para disipar sus dudas. Analizando el plano se ve que las cuatro quintas partes del recorrido se hacen en alta velocidad.

A continuación S. S. se refiere de nuevo a este plano, diciendo que Galicia queda fuera. Monforte de Lemos es Galicia y ahí llega la alta velocidad. Pero si S. S. observa el plano que aparece dos páginas después, que es la red de Inter City —trenes de alta velocidad, que circulan a 250 kilómetros/hora—, se encuentra con que llegan a Vigo y a La Coruña, lo que significa que está programado que la alta velocidad circule entre Madrid y Galicia, teniendo como terminales Vigo y La Coruña. Es decir, el Plan de Transporte Ferrovionario contempla a Galicia dentro de sus esquemas de alta velocidad.

Dice S. S. que existe la posibilidad de circulación por Zamora-Puebla de Sanabria-Orense. No descartamos esa circulación. Establecemos dos circulaciones vía Galicia. De ahí que se destine una inversión —le voy a dar la cantidad exacta— de 17.800 millones para la mejora de esta vía. Es una vía que no se va a cerrar, que va a seguir operando en este país y, por tanto, que va a tener posibilidades de circulación.

No le voy a leer los datos de inversiones porque ya los dio S. S. Efectivamente, yo anteaer en Vigo, en una conversación con los medios de comunicación, di todos estos datos, que son desarrollo pormenorizado del Plan de Transporte Ferrovionario. Lo que hacemos en el Plan de Transporte Ferrovionario es fijar las grandes directrices, pero en el propio Plan aparecen partidas ciertamente muy importantes. Por ejemplo, en el área de renovación y tratamiento de infraestructuras en red, aparecen 316.000 millones que no tienen asignación concreta y que la van a tener a medida que se vayan haciendo públicos —porque

ya están desarrollados— los programas de actuación en cada una de las áreas. En Galicia hice público cuál era el programa de actuación con estas magnitudes que usted acaba de leer, que significan unas inversiones totales de 90.192 millones de pesetas, que incluyen los 33.000 millones del desdoblamiento León-Monforte (es posible que en algún momento haya hablado de 40.000 millones, pero en este momento tengo los números delante, las cifras oficiales como tal) y toda la actuación interna de Galicia con una dotación de 26.685 millones —actuaciones de electrificación, etcétera—, que dejan el panorama de tiempos entre Madrid-La Coruña y Madrid-Vigo como acabo de citar; Vigo-Barcelona, diez horas y catorce minutos —en este momento tarda quince horas y cuarenta y cinco minutos, luego ahorra cinco horas y media— este trayecto —suponiendo Vigo y Barcelona como estaciones de origen y destino—, pero también ahorra dentro de Galicia. Yo a veces he oído decir que Galicia tiene una red ferroviaria poco estructurada y debo señalar que Galicia es probablemente la Comunidad Autónoma de España con una red de ferrocarriles más estructurada, porque tiene una red de ferrocarriles circular y diagonal: hay una red continua que circunvala Galicia, y una diagonal. Esto no existe en ninguna otra comunidad autónoma. Por el diseño que se hizo históricamente en su momento, Galicia quedó con un diseño de ferrocarril integrado.

¿Qué pretendemos en el desarrollo del Plan? Utilizarlo en base a estas inversiones que le acabo de citar, de forma que el ferrocarril La Coruña-Vigo queda en una hora y cuarenta y ocho minutos. No estoy hablando de entelequias, de algo que se cree «ad Kalendas graecas», porque en la programación de septiembre de este año —septiembre, octubre y noviembre—, los ferrocarriles entre Vigo y La Coruña —el ferrocarril rápido, un automotor diésel climatizado— van a tardar dos horas y media.

El objetivo final del Plan de Transporte Ferrovionario es rebajar ese tiempo en aproximadamente media hora —algo más, cuarenta minutos—, a un hora y cuarenta y ocho minutos. No le estoy hablando de proyectos para el año 2000, sino de que dentro de unos meses va a haber un ferrocarril en Galicia haciendo este recorrido en dos horas y treinta minutos, lo que, como S. S. sabe, son una velocidad y un tiempo altamente competitivos respecto de los automóviles privados, que con dificultades consiguen hacer ese recorrido en un tiempo inferior a éste. Lo que pretendemos es rebajar el número de viajeros de los automóviles privados por la carretera. Desde luego, si S. S. lo compara con el tiempo que utilizan los autobuses, observará que es sustancialmente inferior. En este momento, el servicio más rápido entre Vigo y La Coruña tarda tres horas y ocho minutos, con lo cual vamos a ahorrar treinta y ocho minutos en el plazo de estos tres meses. Adicionalmente, el servicio Orense-Vigo —que en este momento tarda una hora y cuarenta y cinco minutos— pretendemos dejarlo en una hora y diecisiete minutos. Así, señoría, le podría ir dando todos los tiempos en que quedaría cada una de estas líneas. Si S. S. tiene interés, para no dedicar mucho tiempo a dar datos en este momento, le puedo enviar al final del PTF cuáles son los por-

centajes de tramos que quedan en Galicia en velocidades de 160, 140, 120 y 100 kilómetros/hora, de forma que S. S. tenga los datos técnicos para ver cómo se consiguen estos tiempos, porque le podemos dar qué tramos porcentuales de cada recorrido quedan en las diferentes gamas de velocidad.

A pesar de que S. S. empezara diciendo lo contrario, de su intervención se deduce —de su propia intervención, no de la mía— que el Plan de Transporte Ferroviario atiende a Galicia de forma importante y que los ferrocarriles de alta velocidad, en el desarrollo del Plan Ferroviario, van a circular por Galicia también.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.

El señor Moldes, tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **MOLDES FONTAN**: Lo único que se deduce de mi propia intervención es que yo he repetido los datos que usted ha utilizado en varias ocasiones, pero no —permítame que se lo diga con claridad— que yo esté convencido de que eso va a ser así.

Yo sostengo la tesis de que esa alta velocidad llega a Monforte de Lemos, pero no todos los gallegos que se suben a un tren lo hacen en Madrid para ir a Galicia, o en Galicia para venir a Madrid. También cogen el tren los gallegos en esa red que usted dice que, por su trazado, es de las mejores, porque es circular y al mismo tiempo transversal.

A pesar de que las distancias se van a reducir mucho, yo no veo claro, tal como está la situación en este momento, que se pueda reducir el tiempo entre Vigo y La Coruña, entre Santiago y Orense, o entre Monforte y La Coruña, con esas inversiones.

En cuanto al ejemplo que usted ponía sobre los autobuses (yo reconozco que no soy técnico en esta materia, aunque está al alcance de cualquier persona manejar datos generales y sacar sus conclusiones; usted tampoco es técnico en esa materia, su formación universitaria y la mía no coinciden precisamente con el transporte), y lo que van a tardar en relación con los servicios de RENFE, debo decirle que es un ejemplo muy malo.

S. S. hablaba de la competitividad con los automóviles. Con las carreteras que tenemos en Galicia competir con el tiempo que tardan los automóviles es, permítame que se lo diga, competir con un caracol. Usted sabe muy bien que los 56 kilómetros por carretera que hay entre Pontevedra y Santiago de Compostela se tarda entre una hora y cuarto a una hora y media en reconocerlos, por muy rápido que sea el automóvil. Lo mismo ocurre con otras distancias respecto a Galicia. Lo que usted está confirmando es que, por lo menos en estos momentos, las velocidades, bien por ferrocarril bien por carreteras, son muy bajas en la Comunidad Autónoma gallega debido a que la red que tenemos en este momento es altamente deficitaria.

Señor Ministro, espero que lo que usted ha dicho hace dos días en Vigo y lo que ha repetido aquí se convierta en una realidad. El Plan habla de electrificar la línea Monforte-La Coruña-Ferrol. Yo le pregunto: ¿Se va a electri-

ficar la línea Orense-La Coruña? ¿Se va a electrificar la línea Redondela-Santiago? No lo veo en el Plan. ¿Se va a variar el perfil de las vías? ¿Se van a suprimir una serie de curvas que impedirán esas velocidades? Usted hablaba del Inter City. El Inter City será un tren de alta velocidad pero yo dudo que pueda desarrollar esa velocidad con el trazado, tal como va a quedar dentro de la propia Comunidad Autónoma.

Yo le podría hacer referencia aquí a un hecho que ha sido denunciado en numerosas ocasiones. Usted sabe muy bien que los fines de semana, los lunes y los viernes, una gran cantidad de universitarios gallegos se trasladan en tren a Santiago. Estos traslados (por ejemplo entre Vigo y Santiago), duran de dos horas a dos horas y media. Muchas veces los estudiantes se han quejado públicamente de que les transportan como al ganado, de que no hay sitio y tienen que recurrir a los atobuses. Estos autobuses lógicamente proporcionan un déficit económico a la propia RENFE porque son más caros y los estudiantes pagan el 47 por ciento del billete.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Moldes, le ruego que vaya terminando.

El señor **MOLDES FONTAN**: Termino, señor Presidente.

Esta es una demanda que supongo que S. S. conoce y a la que me gustaría pudiese dar una solución.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Moldes, siguiendo el orden de su curiosa intervención, dice S. S. que no toda la gente se sube para ir desde Galicia a Madrid a trenes de alta velocidad. La alta velocidad sólo opera en largas distancias pues no está pensado que un tren de 250 kilómetros haga una parada cada 40. Para su conocimiento, un tren a 250 kilómetros/hora tarda 15 kilómetros en frenar y destina el mismo tiempo en acelerar; lo cual quiere decir que para alcanzar esa velocidad necesita entre 30 y 40 kilómetros de aceleración y de frenado. Imagínese usted lo que sería un tren de alta velocidad circulando entre vigo y Redondela —doce kilómetros—, entre Redondela y Pontevedra, etcétera, porque los trenes de alta velocidad son para lo que son. El París-Lyon opera sin ninguna parada y son 400 kilómetros. Los trenes de alta velocidad están pensados para largos recorridos, no para servicios de cercanías, donde los ferrocarriles son de otro tipo en todo el mundo. Y no vamos nosotros aquí a inventar la alta velocidad para ferrocarriles de cercanías. En consecuencia, están pensadas las altas velocidades para esos recorridos; Galicia-Madrid, Andalucía-Madrid, recorridos de 400, 500 y 600 kilómetros. Para recorridos inferiores no son rentables ni tienen la más mínima utilidad, porque los ahorros de tiempo son irrelevantes. Estos se consiguen cuando se logra establecer una velocidad de crucero de 250 kilómetros/hora du-

rante un tramo lo suficientemente largo para que sea rentable ese tipo de ferrocarril. Por tanto, señoría, la alta velocidad es exclusivamente para el largo recorrido. Igual sucede en Francia, en Alemania y en Italia; los cuatro países del mundo que tenemos esta alta velocidad en funcionamiento. Y no hay otra teoría que quiera establecer la alta velocidad en recorridos de cercanías o regionales.

A S. S. le quedan dudas. Yo le sigo ofreciendo que se entrevisté con técnicos del Ministerio, para que tenga elementos de discusión y la siguiente vez podamos celebrar la sesión con los datos que le proporcionemos. Dice S. S. que no se lo cree. No se lo creará, pero tampoco tiene elementos objetivos racionales para no creérselo, porque lo que está viendo en el mapa que usted cita es que la mayor parte del recorrido se realiza a alta velocidad, y cuando hablo de alta velocidad me refiero a 250, 200 y 160 kilómetros/hora. Una simple operación aritmética le proporciona esa velocidad. Si quiere S. S. le podemos dar toda la información.

En cuanto a como se consigue hay diferentes elementos. Uno, son los materiales. No es lo mismo utilizar unos trenes que otros. Las velocidades promedio en la misma infraestructura, con un tipo de tren o con otro, son sustancialmente diferentes. Segundo, las mejoras de trazado que se consiguen con esas inversiones que le acabo de decir. Esas inversiones con esos materiales consiguen ciertamente los recorridos y los tiempos que mencionamos.

No aproveche usted intervenciones para decir lo mal que está, en su opinión, el recorrido entre La Coruña y Vigo, porque usted sabe que está mal un tramo pero ciertamente no es imputable a este Gobierno. Si quiere hacemos historia de quién fue el Presidente del Gobierno que tomó la decisión de parar la autopista en Galicia y, a lo mejor, la Cámara se entera de que ese Presidente del Gobierno no fue el actual, y que el Gobierno que lo hizo tiene mucho que ver con el Grupo Parlamentario en el que usted milita en este momento. Cuando se afirma que entre Pontevedra y Santiago se tarda mucho tiempo, hay que decir que era el señor Calvo Sotelo el Ministro de Obras Públicas cuando se paralizó esa autopista. No quiero hacer historia, pero cuando lo diga sea consciente de lo que está afirmando y no sea precisamente usted el que manifieste que Galicia está muy mal en carreteras porque no tiene una autopista porque precisamente este Gobierno las va a hacer. Curiosamente esa autopista la para un Gobierno que tiene que ver mucho que ver con usted y la pone en funcionamiento el Gobierno actual.

Señor Moldes, vamos a centrarnos en el ferrocarril. No haga S. S. incursiones en terrenos que son muy peligrosos para usted. Lo que yo planteo es que es competitivo con el tiempo actual y el ferrocarril que pretendo establecer entre Vigo y La Coruña, y es competitivo con la autopista. Pretendo que sea competitivo también con el tiempo que tarda un automóvil privado entre Vigo y La Coruña, cuando la autopista esté terminada. Estamos dando dos posibilidades racionales y sensatas de transporte entre La Coruña y Vigo, con todas las paradas intermedias.

Su Señoría plantea el problema de transporte de estudiantes, que es más un tema de gestión de RENFE que

del Plan de Transporte Ferroviario. Uno de los objetivos de este ferrocarril más rápido que planteamos para septiembre es el cubrir este tipo de servicios. Si se consigue que llegue (así lo haremos a partir del próximo curso, que coincide con el curso escolar) entre Vigo y Santiago en una hora y media, podrá dar un mejor servicio.

La segunda parte de su pregunta es más complicada. Dice S. S. que hay problemas de saturación en horas puntas. Ciertamente es muy difícil de arreglar eso. El que haya una demanda muy importante en una hora concreta, un día a la semana de ida y otro de vuelta, el lunes y el viernes por la mañana, es muy difícil de arreglar —y hay que decirlo con toda claridad— desde el terreno de la explotación, porque no es posible tener dos o tres trenes y automotores climatizados listos para funcionar y colocarlos en ese momento en un determinado trayecto para tenerlos el resto de la semana desocupados; RENFE hace un esfuerzo tratando de reforzar esa línea en ese momento punta, pero ciertamente es un problema de circulación muy difícil. Se produce una demanda punta los lunes por la mañana y los viernes a última hora entre La Coruña y Vigo que ciertamente es difícil de solucionar. Creo, además, que la solución es otra. La solución es la Universidad Sur de Galicia, que es, desde luego, la que yo creo que hay que establecer y, en ese caso, no tendríamos esos niveles de saturación tan importantes entre Vigo y Santiago. Pero ciertamente, señor Moldes, mi mensaje y lo que yo pretendo hacer es mejorar sustancialmente las líneas ferroviarias dentro de Galicia.

No dije que la red sea buena. Dije que está bien estructurada, que el trazado está bien hecho, no el trazado físico, que tiene deficiencias, por el momento en que se hizo y las condiciones orográficas de Galicia, sino que la estructura circular que posee, con una diagonal, da posibilidades de utilización del ferrocarril para el transporte de cercanías en Galicia. Junto a ello, el largo recorrido con Madrid y Barcelona —alta velocidad— es uno de los objetivos del Plan de Transporte Ferroviario.

#### — SOBRE TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA RIOJA (SEÑORA SALARRULLANA DE VERDA, GRUPO MIXTO-DC)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, formulada por doña Pilar Salarrullana, perteneciente a la Agrupación de la Democracia Cristiana, referida al transporte ferroviario en La Rioja.

Tiene la palabra su señoría por 10 minutos para formular la pregunta.

La señora **SALARRULLANA DE VERDA**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Ministro, yo le voy hablar, según enuncia mi pregunta, de la distancia, que he calificado en ella de abismal, entre sus respuestas escritas y, sobre todo, orales en Pleno sobre la situación ferroviaria en La Rioja y la realidad. Tanto a mi compañero de circunscripción y de Partido, el Senador Domingo Alvarez Ruiz de Viñaspre, que desde 1982 ha seguido este proble-

ma, como a mí en su respuesta en el Pleno del 30 de septiembre de 1987, nos ha intentado tranquilizar y convencer de que, efectivamente, la puesta en marcha del PTF iba a mejorar la situación ferroviaria de La Rioja. Pero después de ver cómo el el PTF, hemos visto que todas aquellas palabras tranquilizadoras eran sólo ambigüedades y medias palabras que servían únicamente para justificar la situación existente. Creo que la frase que me dijo relativa a que La Rioja estaba incluida en el PTF, igual que muchas zonas, es cierta sólo en su segunda parte. Que queda incluida en el Plan, no es cierto, como muchas otras, queda fuera. La realidad en estos momentos es, como dicen en las películas, de mera coincidencia. Me gustaría que atendiera esta relación que le voy a dar muy sucintamente respecto de la disminución de servicios que sufrimos en La Rioja desde 1984.

Primero, había un tranvía que enlazaba Logroño-Zaragoza a las siete de la mañana, que se llamaba el tranvía de los estudiantes, en que viajaban no sólomente éstos sino todas las personas que necesitaban acudir a los servicios de especialidades importantes de la Seguridad Social en Zaragoza. Ese tranvía, que iba lleno, ha cambiado su horario a las 7,30, con lo cual todos han de desplazarse al autobús, porque llega a las nueve de la mañana. No se sabe por qué, ese tren se ha retrasado en su horario media hora, con lo que actualmente va vacío.

Segundo, ha desaparecido el TER Barcelona-Salamanca, que pasaba por Logroño.

Tercero, el tren de Bilbao-Alicante, que iba antes por Zaragoza y Teruel, ahora va por Zaragoza-Tarragona, pasando por Logroño, lo que supone 181 kilómetros más y, naturalmente, se cobra el suplemento de estrella y el kilometraje, con lo que se utiliza menos.

Cuarto, han desaparecido los empalmes de Logroño con Miranda para coger los talgos de ida y vuelta a Madrid.

Quinto, ha desaparecido el expreso Costa Vasca-Logroño Madrid, Madrid-Logroño, tras un debate que usted conoce muy bien, echándose la pelota unos a otros: el Gobierno regional, el Ministerio y RENFE. Yo no me meto en quién debería hacer qué, pero sí pienso que el responsable final es el Ministro. Además, nadie se ha preocupado de pensar en poner en funcionamiento los empalmes con el expreso del Costa Vasca en Miranda. Salimos de Logroño a las 10,30 de la noche. Llegamos a la estación de Miranda a las 12. Una hora de espera para coger el Costa Vasca. Pero a la vuelta es peor. Llegamos a las seis y doce minutos de la mañana, cuando a las seis en punto ha salido el empalme para Logroño, con lo que hay que esperar hasta las nueve y media para coger otro empalme.

El resultado de la famosa promesa de INTERCITY en lugar del TER, que hacía el recorrido Madrid-Logroño por Soria, que se ha sustituido ahora por un electro-tren que pasa por Zaragoza, el que sólo tarda diez minutos menos. Es más caro, puesto que hace mucho más kilómetros y tiene peor combinación y, por lo tanto, peor servicio, porque llega a la estación de Chamartín más tarde, puesto que también tiene la salida más tarde, con lo que los usuarios de La Rioja que empalmaban antes en Atocha con los trenes andaluces, hoy no pueden hacerlo.

Como verá, señor Ministro, no nos quejamos por vicio. Estamos quedándonos prácticamente sin trenes. Nos ha anunciado también una inversión de bastantes millones para la reforma de la estación de Logroño. Los ciudadanos, con una frase muy riojana, que no repito por respeto a la Comisión, dicen: ¿Para qué... se va a arreglar una estación por la que no va a pasar ni un sólo tren? (Risas.) Los expertos dicen también que cuando el PTF esté en funcionamiento, por supuesto, las comunicaciones Mediterráneo-Cantábrico, como también asegura el señor Ministro, van a ser muy potenciadas. Sabemos, porque es lógico que se haga así, que no van a pasar por Logroño, porque si se hacen redes de alta velocidad para esas comunicaciones, ¿cómo van a pasar, marchar después con la lentitud con la que van a ir nuestros trenes, con una sola vía, y más tarde volver a coger alta velocidad? Hace un momento, señor Ministro, el señor Moldes se lo ha explicado perfectamente. Nos vamos a quedar sin este tipo de comunicaciones.

Si hoy preguntaran en mi tierra quién es el Ministro más impopular del Gobierno, desde luego, contestarían todos que el de Transportes. Pero no se asuste, porque su suerte es que la gente cree que los transportes pertenecen a Obras Públicas, y la frase siguientes es: «¡Y, además, es un Ministro de Logroño!» Puede que usted se diga muy tranquilo ahí me las den todas, pero el señor Sáenz Cosculluela va a tener mucha dificultad para lograr un solo voto la próxima vez que vaya a La Rioja. Esta es una tierra muy poco dada a manifestaciones públicas, pero está tan sensibilizada con este tema que, por primera vez, ha dejado de ser la ciudad alegre y confiada... que decía Fernández Flórez... (Rumores.) —Bien, si fue Benavente, me corrijo— y ha formado una Comisión en defensa del ferrocarril a la que se han sumado ya asociaciones e instituciones de todo tipo, sindicatos, federaciones de empresas, partidos políticos, ayuntamientos y el propio Parlamento autonómico. El comité de empresa de RENFE —y voy a terminar haciendo más las palabras del propio comité en La Rioja— dice que el Gobierno de la Nación se ha olvidado de que los ferrocarriles del mundo son considerados como un bien social al servicio de toda la sociedad, siendo un factor de primer orden en favor del desarrollo económico de las comarcas y comunidades por las que discurre.

Quiero decirle que La Rioja, si verdaderamente el Ministerio de Transportes sigue esta tónica de dejarla poco a poco fuera de toda comunicación por ferrocarril, va a sufrir esas consecuencias y va a dejar de ser la región próspera que hoy conocemos, para empezar a ser una región en la que haya que ir con burro o en medios privados de transporte.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): La última frase estudiada por la señora Salarrullana para el final tampoco es excesivamente brillante. Permítame que se lo

diga. (La señora SALARRULLANA DE VERDA: Cada uno hace lo que puede. Risas.) Creo que usted da la clave de lo que pasa en La Rioja cuando dice que el Ministro más impopular es el de Transportes y creen que es el señor Sáenz Cosculluela. La clave es un movimiento local, politizado, sin entender en absoluto lo que es el Plan de Transporte Ferroviario y sin querer entenderlo. Y diré más. Me reuní con el Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja en mi despacho, le expliqué el Plan y lo que pretendía, y me contestó que le parecía satisfactorio. Otra cosa es lo que después allí se diga. Pero la verdad es que casi nadie cuenta lo que yo le voy a repetir y que ya le dije a usted en el Pleno, porque ¿de qué me acaba de hablar usted, señoría? No me ha hablado del Plan de Transportes Ferroviario más que durante unos breves segundos. Me ha hablado de los servicios de RENFE, respecto a los que, cuando quiera, le contesto. Me puede hacer preguntas sobre los servicios de RENFE, y analizamos su situación actual. Pero el Plan de Transporte Ferroviario no son los servicios actuales de RENFE. El Plan es lo que se pretende hacer en los próximos años con el ferrocarril del país. Y cuando digo que La Rioja está incluida, es cierto. Si usted ve el famoso plano que el señor Moldes citaba, el mapa 3, comprobará que el ferrocarril de alta velocidad entre Madrid y Logroño, dándole los datos a vuelapluma, circula en sus cinco sextas partes a 200 ó 250 kilómetros/hora. Prácticamente en la totalidad de su recorrido hay un ferrocarril de alta velocidad entre Madrid y Logroño. Esto es el Plan de Transporte Ferroviario; la alta velocidad que nosotros pretendemos es para los trayectos que tienen básicamente más demanda, y uno cree que el trayecto que tiene más demanda es el de La Rioja entre Logroño y Madrid. El gráfico es fácil de estudiar, tampoco hay que tener mucha imaginación para seguirlo y ver que prácticamente todo está en alta velocidad en la página correspondiente. No obstante, como nosotros en el Plan no sacamos más que, a modo de orientación, distancias y tiempos terminales, yo se lo he completado en respuestas parlamentarias —creo que fueron dos—, en las cuales he explicado a S. S. —creo recordar— los tiempos que iba a tardar un ferrocarril rápido entre La Rioja y Madrid, una vez concluido el Plan de Transporte Ferroviario, las cifras de ahorro de tiempo. Y se lo repito: El trayecto Madrid-Logroño, en la situación que cogimos como punto de partida del ferrocarril, tardaba seis horas cinco minutos, lo cual plasma el Plan de Transporte Ferroviario en tres horas, treinta y dos minutos, lo que significa un ahorro del 42 por ciento, que adicionalmente es de los ahorros más altos de tiempo de todo el Plan. Se supera en muy pocos recorridos un ahorro de tiempo de este calibre. Tendría que decirle que este trayecto La Rioja-Madrid está más beneficiado que los de otras comunidades autónomas; ya nadie cree que es un trayecto de recorrido secundario. Probablemente el corredor más importante de transporte que hay en La Rioja es éste de Logroño-Madrid. Pero adicionalmente también se puede establecer el de Logroño-Barcelona, que es el segundo corredor más importante en esta área, que se realizará en tres horas doce minutos, lo que supone un ahorro, respecto a las cin-

co horas treinta y cinco minutos actuales, de dos horas veintitrés minutos, lo que significa el 42,7 por ciento de ahorro de tiempo.

Hablando con seriedad, señoría, la estoy situando en lo que son probablemente los dos corredores de transporte de viajeros más importantes que hay en este momento desde La Rioja: La Rioja-Cataluña y La Rioja-Madrid, porque, por las distancias, en el de La Rioja-Bilbao el ahorro va a ser pequeño, pero también lo va a haber, porque estará la variante de Orduña, lo que también le podrá dar un ahorro importante de tiempo entre La Rioja y Bilbao, con lo cual, los tres corredores importantes de viajeros entre La Rioja-Bilbao, la Rioja-Cataluña y La Rioja-Madrid van a tener ahorros importantísimos de tiempo, y esto es lo que se pretende conseguir con el Plan de Transporte Ferroviario.

Lo que S. S. ha planteado a continuación es que en los transversales la circulación se va a eliminar desde La Rioja, es decir, que los trenes transversales no pasarán por Logroño. Pero vamos a empezar a situar las cosas conceptualmente, porque es bueno; es bueno que a todas esas comisiones se les explique esto o bien que lean esta intervención, porque, desde luego, esto no se les cuenta. Señoría, yo no he leído nunca esto en las intervenciones de esas comisiones y de esas coordinadoras. Yo sí se lo he contado a S. S. aquí, pero nunca he visto que nadie repitiera allí esos ahorros de tiempo que el Plan de Transporte Ferroviario prevé para esta Comunidad. Así pues, en los dos corredores más importantes, ahorros importantísimos de tiempo; a continuación, circulaciones, y aquí es donde parece que surge la gran discusión en La Rioja, porque se considera una segunda posibilidad de circulación, es decir, que los trenes que circulen entre el País Vasco y Levante lo pueden hacer también por Alsasua-Pamplona-Castejón, pero el Plan plantea claramente que esto sea así también. En este momento no se prevé ninguna circulación exclusiva por esa línea. Pero le puedo decir más. Acabo de decir a nuestro compañero de Parlamento, señor Moldes, que entre Galicia y Barcelona se ahorran cinco horas y media —la circulación entre Galicia y Barcelona es a través de Logroño— y que los trenes de alta velocidad entre Galicia y Barcelona seguirán circulando por Logroño. Esa es la circulación prevista, porque es la más corta, lo que no quiere decir que haya trenes que circulen también por otras áreas de este país. Nosotros en este momento prevemos que habrá un incremento de circulaciones a través de la Rioja; esto es lo que el Plan de Transporte Ferroviario pretende: incrementar las velocidades de forma muy notable con Madrid, y así se ve; y con La Rioja pretende que los transversales con Barcelona funcionen de esta manera y adicionalmente establece una segunda línea de circulación en transversal que significará que las posibles congestiones que se den con una línea se resolverán a través de dos. Prevemos un incremento importante de los tráficos entre el Cantábrico-País Vasco y el Mediterráneo, lo que significa que va a haber circulaciones por los dos sitios.

Si S. S. quiere saber por qué se establece a 160 kilómetros/hora la vía Alsasua-Pamplona-Tudela y se deja la de

Miranda de Ebro-Logroño en la situación actual, que es electrificada, es porque el coste es de relación 1 a 1,5. Cuando uno hace un Plan de Transporte Ferroviario a igualdad de tiempos, a igualdad de distancias y la diferencia entre la circulación por un sitio y por otro, con la variante de Orduña, es de cuatro o cinco kilómetros, es decir, prácticamente la misma distancia, ¿cuál es el segundo elemento determinante para la decisión de un Ministro? La más barata y la que tenga tráfico, porque los tráfico son equivalentes. Luego, ¿qué opción tomamos? Vamos a establecer 160 kilómetros/hora en la que cuesta menos. La relación es de 1 a 1,5.

Por otra parte, no excluimos en absoluto el que se realicen circulaciones a través de esta línea. Adicionalmente, señoría, hemos terminado hace poco el CTC de la línea entre Miranda de Ebro-Castejón, lo que significa que en este momento la capacidad ha pasado del 94 al 78 por ciento, esto es, que tenemos un 22 por ciento de utilización de esta línea todavía, que se usará siempre que a la circulación de RENFE le parezca que es lo conveniente.

Eso es el Plan de Transporte Ferroviario, señoría. Yo sigo manifestándole que contempla muy de cerca a La Rioja.

El señor **PRESIDENTE**: Si me lo permite, voy a tomarme la libertad de indicarle a la señora Salarrullana, que no es miembro habitual de esta Comisión, que la expresión CTC significa control de tráfico centralizado.

Tiene la palabra la señora Salarrullana por un tiempo de cinco minutos.

La señora **SALARRULLANA DE VERDA**: Gracias, señor Presidente, por la aclaración. Otras veces puede que ignore algunas siglas, pero llevo mucho tiempo estudiando el ferrocarril de mi tierra. De todas formas, muchas gracias.

Señor Ministro, le voy a decir que después de sus intervenciones siempre he presentado fotocopia del «Diario de Sesiones» a todas aquellas instituciones a las que les interesa. El «Diario de Sesiones» de esta comisión lo voy a entregar también; le mandaré al señor Ministro una fotocopia de la carta con la que lo entregue para que vea que es cierto.

Desconozco la conversación que tuvo S. S. con el Presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja porque usted sabe que no es de mi partido político, pero sí le quiero decir que me asombra todo lo que S. S. me ha contestado. Dice que las velocidades de 250 kilómetros/hora van a llegar a los tramos Madrid-Logroño, Logroño-Barcelona. ¿Cómo puede ser eso? Me tendrían que explicar el Presidente y la Comisión entera, porque no entiendo una palabra, cómo puede ser eso con sólo una vía de circulación. Eso es materialmente imposible. Antes le he dicho el ejemplo Mediterráneo-Cantábrico. Usted me dice que en el tramo Barcelona-Galicia se puede pasar por Logroño a esa velocidad, pero al llegar a la zona de una sola vía de trenes automáticamente tendrán que esperar a que pase otro, luego ya han perdido esa velocidad. Señor Ministro, yo estoy acostumbrada no sólo a esperar a que pase otro

tren sino a que me lleven a vía muerta mientras que otro tren pasa. O sea, si no hay doble vía, usted me lo podrá explicar. Como no sea que hagan una que vaya por el aire, no lo puedo entender. No le voy a decir, como el señor Moldes, que no me creo lo que usted dice, pero sí permítame que me quede con el beneficio de la duda, porque es imposible, desde el punto de vista del trazado de una vía, que un tren continúe por una vía única a la misma velocidad a la que va por terrenos donde hay dos. Eso es completamente imposible y, desde luego, también sé otra cosa, y es que en el momento en que haya líneas, como la que usted ha dicho, la de Alsasua, que tengan la doble vía, naturalmente donde quede sólo una, cada vez va a tener menos utilización.

Yo lo que veo es que usted ejerce de lo que es, de gallego, además de Ministro (**Risas**)... y es que me está diciendo que se van a hacer otras sin desaparecer éstas, pero cuando llegue el momento en que efectivamente se dejen de utilizar, va a decir que como no se utilizan...; es una típica política disuasoria, porque usted dice: los trenes vamos a dejarlos de momento como están, aunque haya otros mejores, pero éstos siguien como están; y luego a mí o a otro Diputado que le haga esta pregunta al Ministro que sea dentro de equis años, nos dirá: como este tren no se utiliza, ha habido que suprimirlo, porque no es rentable. Pero claro, si yo pongo las condiciones para que un servicio no se utilice, luego no puedo apoyarme en que ese servicio no se utiliza y por eso lo destruyo. Es eso sencillamente lo que veo. Yo me alegraré horrores de que lleguen los trenes de 250 kilómetros por hora a Logroño, y le prometo que esté donde esté usted y donde esté yo, le llamaré por teléfono y le diré: ha llegado el primer tren; pero hoy por hoy, ejerciendo yo también de demócrata-cristiana: si no lo veo, no lo creo.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señoría, supongo que lo de ejercer de gallego era una frase cariñosa, si no, no se la toleraría.

Usted me dice que es imposible circular a 250 kilómetros por hora. Mire, yo no dije eso en cuanto a esa línea, yo le dije que en torno a las cinco sextas partes circulará a alta velocidad. Si usted ve el Plan de Transportes Ferroviario —y empiezo a creer que no lo ha visto con calma, señoría, no me queda otra posibilidad, no ya de la duda, sino de la certeza de que no lo ha visto con calma—, comprobará que entre Madrid y Logroño el ferrocarril va, en Madrid-Valladolid, que es la variante de Guadarrama, a 250 kilómetros/hora; desde Valladolid a Miranda de Ebro, a 200 kilómetros/hora, y queda un trayecto entre Miranda de Ebro y Logroño de muy pocos kilómetros, que es el único en que no va a esa alta velocidad; pero hay cinco sextas partes del recorrido que S. S. va a realizar a alta velocidad, a 200 ó 250 kilómetros por hora. Luego el resultado final de esa combinación, de la parte en que se va a 250 kilómetros/hora y ese pequeño recorrido que no se

realiza a esa alta velocidad, da los tiempos que yo le acabo de leer. No le estoy diciendo que por esa línea los trenes vayan a circular a 250 kilómetros/hora, no lo van a hacer, pero sí lo van a hacer entre el trayecto Madrid-Logroño y en la práctica totalidad de su recorrido, con lo cual el resultado final, y se lo vuelvo a repetir, es que tardarán tres horas treinta y dos minutos lo que supondrá un ahorro de tiempo del 42 por ciento, que es probablemente de los ahorros porcentuales de tiempo más importantes que se dan en el país.

Lo mismo va a suceder exactamente con Logroño-Barcelona, que esa unidad de alta velocidad va a circular entre Logroño y Castejón en vía electrificada y, por lo tanto, va a ir al tope de sus posibilidades; en este momento no sé cuál es la velocidad de esta vía, pero ciertamente es el tope de sus posibilidades, porque eso lo va a conseguir, pero estamos hablando de un recorrido de 50 kilómetros. Desde Castejón hasta Zaragoza va a circular a 200 y desde Zaragoza a Barcelona, y Zaragoza-Lerida, a 250 kilómetros/hora. Luego, señoría, le vuelvo a repetir que estos dos trazados van a tener esas velocidades si hay demanda suficiente, y ésta es la parte que me gustaría que meditará S. S., porque los trenes si van vacíos, desde luego, no van a circular, pero va a haber esa oferta de hacer en tres horas y pico cada uno de estos dos recorridos en unidades de alta velocidad y a alta velocidad.

Dejo a S. S. que permanezca con el beneficio de la duda, ciertamente la duda es libre, pero lo que sí es irrefutable es que el Plan lo que plantea es esto. Puede S. S. tener las dudas que quiera, puede hacer exactamente lo que quiera, ésa es su libertad, pero desde luego el Plan lo que dice es esto. Entonces, no ponga en duda el Plan, sino lo que usted crea sobre él. El Plan establece estos ahorros y el compromiso de la intervención en el Pleno del Congreso, en el cual dimos los tiempos específicos, lo que suple el que no aparezcan, ya que si tuviéramos que colocar todas las distancias de todos los trayectos posibles en el país, nos llevaría dos docenas de hojas, pero eso está suplido por mi intervención y mi compromiso, que se sitúa en el Plan, de que ciertamente ésos van a ser los tiempos que se van a tardar entre La Rioja-Madrid y La Rioja-Barcelona.

— **SOBRE MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GOBIERNO PARA EVITAR LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS COMO EL OCURRIDO EN LA ESTACION DE VALLADOLID EL PASADO 3-3-88 (SEÑOR CAMISON ASENSIO, CP)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la siguiente pregunta formulada por el señor Camisón Asensio, del Grupo de Coalición Popular, sobre las medidas adoptadas por el Gobierno para evitar los accidentes ferroviarios como el ocurrido en la estación de Valladolid el pasado 3 de marzo de 1988.

El Señor Camisón tiene la palabra. Como sabe S. S., después hay una pregunta muy parecida de su compañe-

ra de Grupo la señora García Botín, y le ruego lo tenga en cuenta.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, la pregunta que yo formulo es radicalmente distinta a la que ha planteado mi compañera de Grupo la señora García Botín, yo diría que son coordinadas y complementarias, dado que la que yo formulo está referida a las medidas que pudiera adoptar el Gobierno y la de la señora García Botín a las que pudiera adoptar RENFE exclusivamente.

Por mi parte, no voy a reiterar argumentos en este trámite desde el momento en que mi postura quedó suficientemente sustanciada en la reciente tramitación en el Pleno de una pregunta referida a este accidente. Espero que la Diputada de mi Grupo, señora García Botín, complemente la exposición. **(El señor Vicepresidente, Gracia Plaza, ocupa la Presidencia.)**

Sin embargo, ha explicitado la advertencia dejando constancia de nuestra coordinación, porque es evidente que las medidas a adoptar para evitar que se repitan accidentes como el de Valladolid varían según hayan de ser tomadas, bien por el Gobierno, bien por RENFE, o bien por su Presidente, que al fin y al cabo es el máximo responsable de la Compañía.

Efectivamente, sólo aquél —el Gobierno, me refiero— podría tomar la decisión de cesar al Presidente de RENFE si la medida fuera conveniente para garantizar la seguridad de los viajeros en nuestro país, medida que estimamos nosotros, como Grupo, que no debiera estar muy lejana a la vista de los acontecimientos.

En efecto, muy recientemente el pasado 24, ha habido algo semejante a lo de Valladolid, porque ocurre en la misma provincia y a los pocos días. Descarrila convoy Costa Verde a la entrada de la Estación de Valdestillas; una vez que había pasado la locomotora de tracción y los primeros siete vagones, justamente en un cambio de aguja, parece ser que se rompió, un coche de segunda, tres coches-camas y el furgón de equipajes descarrilaron, y el hecho ocurrió de madrugada sorprendiendo el accidente en pleno sueño a los viajeros; eso, unido al efecto cinético del descarrilamiento más el frenazo provocado por él, los viajeros salieron despedidos de sus asientos o de sus camas, incluso hubo una viajera de Avilés que sufrió un traumatismo craneoencefálico. Se nos dijo a los españoles, a nivel de este último accidente, que ya RENFE había iniciado una investigación que no se conocían realmente todavía las causas y que pronto se dirían cuáles habían sido.

Esperamos que en esta ocasión, señor Ministro, no haya las contradicciones que hubo cuando se produjo el accidente del tren de marzo pasado, que no se diga como entonces que fue debido a los mecánicos que conducían, luego que había que revisar, y después que en un plazo de seis meses habrá que proceder a las revisiones, como se dijo en el otro accidente.

Però no sólo eso, sino que el mismo día 24 se produce otro accidente en Pola de Siero, en este caso no afectaba a RENFE, sino a FEVE, y un convoy atropelló a un vehículo en un paso a nivel, y también hubo heridos y lue-

go la locomotora que conducía el convoy se incendió.

Luego estamos viendo que se está repitiendo esta noticia constantemente, hasta el punto de que llega a ser habitual y a nosotros como Grupo, y yo estoy seguro de que el señor Ministro también, nos preocupa, porque se trata sencillamente de vidas humanas que mueren o que sufren heridas. Está, repito, el caso que acabo de indicar de la Estación de Valdestillas o el de Pola de Siero, muy reciente está también el accidente de Lérida con 15 víctimas, de entre ellos 10 niños, y el mismo de Valladolid de 3 de marzo.

Todo ello contrasta con que se trata de RENFE, que tiene cerca de 200.000 millones de pesetas de déficit, con una deuda tremenda a cargo de todos los españoles...

El señor **VICEPRESIDENTE**: (Gracia Plaza): Señor Camisón, no quisiera llamarle al orden, pero lleva el 90 por ciento de su intervención fuera del tema de la pregunta.

El señor **CAMISON ASENSIO**: No estoy fuera de la pregunta, señor Presidente, porque está meditada en los siguientes términos: Medidas adoptadas por el Gobierno para evitar accidentes como el ocurrido. Efectivamente, el accidente de Valdestillas ocurre a los pocos meses del otro y, además, en la misma provincia.

El señor **VICEPRESIDENTE**: (Gracia Plaza): No polemice con el Presidente.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Continúo entonces.

Decía que se aprecia, señor Ministro, una disociación, como ha dicho antes un compañero de Grupo, entre lo que se dice en esta Cámara y lo que ocurre fuera. Aquí estamos hablando de altas velocidades, estamos hablando de 200 kilómetros por hora, de grandes planes millonarios de transporte ferroviario, y fuera estamos viendo que ocurre lo de Valladolid, lo de Valdestillas, lo de Pola de Siero, lo de Lérida. Están ocurriendo descarrilamientos yendo los trenes lentos, a poco más de 50 kilómetros por hora. ¿Qué ocurriría a 250 kilómetros por hora?

Yo estoy siguiendo, por ejemplo, las demoras que está sufriendo el «Lusitania», que viene de Cáceres a Madrid, y estoy viendo que llega muchos días incluso con retraso de dos horas y media; son dos mundos distintos: el que hablamos aquí y el de afuera. (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

Todo esto ha ocurrido y está en los medios; todo esto no ha provocado todavía el cese del señor Presidente de RENFE. Pregunto al señor Ministro qué tendrá que ocurrir para cesar al señor Presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, esta última consideración está fuera de la pregunta que ha formulado. Damos la palabra al señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Camisón, yo ya me dí cuenta de que usted y su compañera de Grupo hicieron preguntas sin enterarse previamente de

que las hacían y al final se encontraron con que hicieron prácticamente la misma; pero voy a atender a su sugerencia metodológica, que ya la tenía preparada, para poder contestar a los dos sin tener que hacer una única contestación, y me voy a centrar ahora en la actuación del Gobierno desde el Ministerio, en el área más estricta de su competencia, en prevención de accidentes, dejando para después las actuaciones de la propia compañía ferroviaria en áreas de actuación de prevención de accidentes.

Desde el Ministerio, desde el Gobierno en sentido estricto (insisto en que contestaré la parte de RENFE después, porque si no me repetiría o tendríamos que dejar una de las dos preguntas) lo que estamos haciendo es que en el Plan de Transporte Ferroviario el conjunto de las inversiones son también inversiones de seguridad. Cuando se diseña una línea de nuevo trazado, a 250 kilómetros hora, o cuando se altera un trazado para situarlo a 200 kilómetros hora, como S. S. comprenderá, se realiza en las condiciones de seguridad máximas técnicamente posibles en el momento de realización de la obra. En consecuencia, todo este gran plan tiene una connotación inseparable, que tiene que ver con la seguridad. Cuando establecemos las unidades de alta velocidad, cualquiera que sea la tecnología extranjera que al final aceptemos que se instale en nuestro país, estamos utilizando las últimas tecnologías de tracción, de velocidad y de seguridad que existen en este momento en el mundo.

En consecuencia, señoría, el Plan de Transporte Ferroviario y el propio desarrollo del contrato-programa en sí ya es mejora de la seguridad. Cuando se habla de esos 391.000 ó 316.000 millones que la compañía ferroviaria empleará en la mejora de las infraestructuras, cuando se habla de los trescientos y pico mil millones de nuevas variantes que establece el Ministerio, son mejoras de la seguridad, son mejoras de la infraestructura; un material rodante que va a tener muchas mejores condiciones que el actual, y eso que el actual es un material rodante francamente bueno, (S. S. sabe que en este momento es probable que en Estados Unidos se establezca material rodante fabricado en este país); estamos, por tanto, hablando de seguridad también, estamos hablando de confort, de calidad, de mejora del servicio, y, dentro de la mejora del servicio, de seguridad.

Pero específicamente, y S. S. lo sabe, el Plan de Transporte Ferroviario dedica 96.100 millones de pesetas específicamente a instalaciones de seguridad. A éstas hay que añadir 70.700 millones de pesetas, para supresión de pasos a nivel, uno de los problemas que S. S. planteaba.

Todas las variantes de 250 y 200 kilómetros hora van a ir valladas; por tanto, eliminación total de los pasos a nivel.

A continuación están todos los programas de actuación en zonas urbanas, las redes arteriales ferroviarias. En este momento, S. S. sabe que tenemos en marcha un número importante de ellas. Barcelona, Sevilla, quizá son las que suenan más, las más brillantes, las que se conocen, pero hay otras muchas en programación, otras en las que se está actuando, de forma que el va a dedicar una parte importante de recursos también en redes arteriales ferrovia-

rias, que implican la supresión de pasos a nivel en los sitios de más tráfico, en las propias ciudades.

En el contrato programa, ya en este período 1988/1991, se dedican a seguridad y supresión de pasos a nivel 54.200 millones de pesetas.

Este, es, señoría, un resumen rápido, en una pregunta de esas características, de lo que es la actuación en seguridad por parte del programa, por parte del Gobierno, dentro del ámbito de sus actuaciones, que yo resumiría diciendo que nuestro programa de actuación es consustancial con los 2 billones de pesetas de inversión en el conjunto del Plan de Transporte Ferroviario.

Adicionalmente, no me resisto a repetirle una vez más los índices de accidentalidad en este momento, según los últimos datos que tenemos. Porque de su intervención uno podría deducir una cierta situación catastrofista de la seguridad en los ferrocarriles españoles. Yo le he contestado a usted en intervenciones en el Pleno, en otras ocasiones, que éste no es un año bueno. Es un año en que hemos tenido desafortunados y graves accidentes, pero, en todo caso, la trayectoria de los accidentes en el ferrocarril español aguanta perfectamente la comparación con lo que pasa en la Comunidad Económica Europea, y le voy a repetir los datos.

En el promedio de los años 1980/84, el número de muertos por millón de trenes por kilómetro en la Comunidad Europea fue de 0,48; en RENFE fue de 0,28. Si usted lo traslada a índices de accidentes según la OIT; en los mismos años, el promedio de la Comunidad es 1,34 y el promedio de RENFE es 1,33.

Con esto señorías, no quiero restar ni un ápice de la importancia de los grandes accidentes habidos este año en España, el paso a nivel en Lérida y el accidente de Valladolid.

De todos modos, vuelvo a insistir en que la accidentalidad en un período lo suficientemente largo de tiempo en los ferrocarriles españoles aguanta perfectamente la comparación con la accidentalidad en ferrocarriles europeos.

No quiero hacer mención a hechos recientes que están ocurriendo en otros países, porque me parece que eso no es consuelo ni nadie tiene que consolarse con accidentes que puedan estar ocurriendo en otros sitios.

Le voy a dar algunos datos de pasos a nivel. En Inglaterra, existen 9.750, según los datos de 1985, que son los últimos internacionales que poseemos; en Alemania, 22.201; en Italia, 11.748; en Francia, 25.236; en Suecia, 21.802; en España, 6.766.

Si S. S. lo pone en pasos a nivel por kilómetros-línea, que creo que es el índice más exacto, en Inglaterra hay 0,547; en Alemania 0,777; en Italia 0,728; en Francia 0,740; en Suecia 1,995; en España 0,532.

Por tanto, señoría, no repitiendo aquí cuáles son los programas de actuación de pasos a nivel, porque ya hice mención a ellos en otra pregunta en otro momento, sí quiero decirle que estamos actuando muy en serio en todas las áreas de seguridad y, desde luego, nuestros esfuerzos se van a incrementar y hemos realizado una cierta aceleración en esas áreas. Yo he establecido que en plazo corto de tiempo voy a presentar un programa piloto de su-

presión de gestión de pasos a nivel, pasos a nivel rurales, por decirlo de una forma que nos entendamos.

El programa piloto lo he concertado con el Presidente de la Diputación de Lérida, y espero que en breve plazo tengamos un programa de supresión de este tipo de pasos a nivel de toda España.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, por cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: No creo que a nuestro Grupo se le pueda criticar que utilice su autonomía de grupo para coordinar sus preguntas como crea oportuno, y que estime conveniente dedicar una parte de ellas a medidas que se puedan exigir a RENFE y otras a medidas que se puedan exigir al Gobierno. Por lo menos, eso es lo que ha pensado el grupo y eso es lo que va a seguir haciendo en el futuro: coordinar sus propias preguntas.

El señor Ministro otra vez nos habla en Comisión de palabras tan bellas como seguridad, que todos estamos deseando, pero, vuelvo a insistir, son dos mundos diferentes: aquí hablamos de alta velocidad, aquí hablamos de seguridad, y resulta que fuera no ocurre lo mismo.

El PTF, efectivamente, tal como se ha redactado, y lo ha dicho el señor Ministro, está pensado para incrementar la seguridad. Pero eso, señor Ministro, está por ver todavía; es una intención que tiene el Plan de Transporte Ferroviario y es una intención loable, pero está todavía por ver, y, por tanto, es un argumento en el que todavía no debemos apoyarnos, ni Gobierno ni oposición, para enjuiciar la situación actual en cuanto a accidentes ferroviarios.

Yo agradezco al señor Ministro su sinceridad cuando, hablando de transporte ferroviario y más concretamente de accidentes, ha dicho la frase de que este año no es bueno. Esa sinceridad le honra, señor Ministro. Cuando ya no estoy tan de acuerdo con él es cuando intenta hacer la comparación con el resto de miembros de la Comunidad Económica Europea, porque hoy por hoy no es comparable nuestro país por lo menos con alguno de los países, sobre todo de Centroeuropa, en el desarrollo de los sistemas ferroviarios. No se puede comparar, puesto que el régimen de velocidad es radicalmente diferente y estamos aquí muy lejos todavía del alcanzado por los países de Centroeuropa. Y otro hecho que también nos separa es que la densidad de trama ferroviaria y de medios es mucho más baja en España que en Centroeuropa en los dos aspectos: tanto en vías o en medios por habitante como también geográficamente; si se hacen esas comparaciones, el resultado puede ser erróneo.

Termino insistiendo en que agradezco al Ministro su sinceridad al reconocer que este año no ha sido bueno, y veamos si esa intención que tiene de que esto se corrija se cumple o no, pero hoy está por ver.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto que su Grupo es libre de coordinar las preguntas como lo estime, pero también debe atenerse a la esencia de este trámite, que es referirse a las cuestiones concretas que es plantean en

la pregunta. Si se excede demasiado esa temática, señor Camisón, desvirtuamos este sistema de control del Gobierno y hacemos más difícil que el Gobierno pueda dar la información que corresponde a la pregunta.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Yo no voy a negar, como miembro de esta Cámara y como miembro del Gobierno, ningún derecho al Grupo Popular de coordinar como quiera. Lo que sucede es que permitame también el Grupo Popular que yo diga que creo que no se coordinaron; simplemente, eso es lo que pasó: hicieron dos preguntas separadas. Cada uno puede creer lo que quiera. Este es un mundo en el que las creencias están permitidas. No me parece especialmente importante; no he intentado decirlo en un sentido peyorativo. Lo que decía era que se producen dos preguntas que tienen mucha confluencia, y voy metodológicamente a separarlas de acuerdo con su sugerencia. No intentaba ser peyorativo en absoluto, porque me parece perfectamente plausible que dos Diputados formulen preguntas sin preguntarse uno a otro qué es lo que están preguntando. Por tanto, señor Camisón, no me parece que esto tenga una mayor importancia.

No estamos en mundos diferentes; nosotros estamos en el mundo que estamos, y precisamente por eso hemos desarrollado el Plan de Transporte Ferroviario; Gobiernos anteriores no lo desarrollaron y porque fue este Gobierno, y a partir de 1985, el que se planteó la conveniencia de que España se incorporara a los países europeos de alta velocidad. Y, en consecuencia, esa alta velocidad y todo ese plan tiene un período de maduración que es corto: desde 1985, en que lo empezamos a trabajar, hasta 1992, en que empezará a funcionar en una pequeña parte. Y al final va a tener, desde 1985 hasta el año 2000, quince años desde que lo empezamos a plantear hasta que se termine. Son programas a medio plazo y no se puede decir que la realidad es una y el programa es otro. Por supuesto, si Gobiernos anteriores hubieran planteado un programa en el año 1980, en este momento estaríamos mucho más adelantados de lo que estamos.

Admitido a S. S. que dice que está por ver el Plan de Transporte Ferroviario. Lo que ya no está por ver es que su desarrollo es una realidad. Ya no es un plan escrito en un papel en el cual digamos que vamos a empezarlo. No; en este momento S. S. sabe que está contratada toda la línea entre Madrid y Sevilla, entera, desde el principio hasta el final, con períodos de pago, con períodos de entrega y con fechas finales. Luego es posible que esté por ver, pero lo que no está por ver es que sea una realidad en avance. Es posible que esté por ver el tren —ciertamente no lo verá S. S. hasta el año 1992—, pero lo que ya está viéndose es que se están haciendo las obras y que está contratado en su totalidad desde Madrid hasta Sevilla. Tampoco está por ver esto en el resto de las líneas, porque en este momento existe un compromiso de Gobierno en el contrato con RENFE a que haya asignaciones presupuestarias, y es un compromiso del Gobierno, con todas sus consecuencias, para hacer la variante de Gua-

darrama y para hacer el Zaragoza-Lérida. Es cierto que no se ven los trenes de alta velocidad, pero S. S. no ponga en duda que se están desarrollando. Insisto, si hubiéramos empezado en el año 1978, en el año 1980, en este momento probablemente estaríamos viajando en esos trenes; pero no hubo un Gobierno socialista en ese momento que se planteara, con la seriedad con que se merece este tema, llevarlo adelante.

Si quiere, señoría, le recuerdo lo que en el año 1980 un programa de su partido decía sobre los ferrocarriles de alta velocidad. Y no es que quiera sacar la historia, pero a lo mejor es bueno también que recordemos que en esa época, cuando ya circulaban trenes de alta velocidad en Francia —ya iban a circular; estaba el TGV enteramente ideado—, desde su partido se hablaba de que los 140 y 160 eran altas velocidades. Eso era lo que se opinaba en aquel momento. Pues cinco años después, nosotros optamos por irnos a 200/250 kilómetros/hora, lo cual reconózcase que es un avance muy importante.

Yo sí, desde luego, repito que éste es un año en el que hemos tenido dos accidentes importantes, ciertamente lamentables; pero la trayectoria de la seguridad de nuestros ferrocarriles, señoría, le repito, aguanta la comparación con el conjunto de los países de la Comunidad Económica Europea. Y le estoy dando las cifras: 0,48 contra 0,28 muertos por millón de trenes por kilómetro. Y esto ya tiene en cuenta la intensidad de la circulación. A continuación, cuando le hablo de accidentes por millón de trenes/kilómetro, también tiene en cuenta la intensidad de la circulación. Estos datos que le estoy dando, señoría, ya tienen en cuenta la densidad de la circulación. Si S. S. me dice que el hábitat es distinto, le diré que en unos sitios sí y en otros no. El hábitat de Galicia se puede comparar con cualquier hábitat de cualquier sitio, y, además, estos accidentes son estrictamente ferroviarios, que ya poco tienen que ver con el hábitat en el que ocurren.

Señoría, le renuevo la voluntad del Gobierno de seguir progresando al límite de sus posibilidades en el área de seguridad. Yo sé que a ustedes también les preocupa, y creo que el tema se está tratando con la seriedad debida en este Parlamento, y esto es algo que ciertamente es de agradecer. Y es de agradecer porque ello se merece seriedad en su planteamiento, pero también se merece el reconocimiento de los esfuerzos que se están haciendo y de los recursos, que, al final, son recursos que no es que los dedique el Gobierno, los dedica el país. Es el conjunto del país el que está dedicando recursos al ferrocarril, y como contrapartida le va a exigir servicios y le va a exigir todavía una mayor seguridad, y en ese reto y estoy convencido de que el ferrocarril va a triunfar.

— **SOBRE CUMPLIMIENTO POR PARTE DEL GOBIERNO DE LAS PREVISIONES DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (SEÑOR CAMISON ASENSIO, CP)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta, del señor Camisón Asensio, sobre cumplimiento por

parte del Gobierno de las previsiones del Plan de Transporte Ferroviario.

Tiene la palabra el señor Camisón por diez minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: También preguntamos hoy hasta qué punto se propone el Gobierno ajustarse a las previsiones del PTF. Y lo hacemos por varias motivaciones, pero antes de detallarlas conviene hacer un poco de historia.

El Gobierno aprueba en Consejo de Ministros el Plan, con la explicitación, en su página 31, de que la adecuación del trayecto Madrid-Barcelona se hará sobre la base de mantener el trazado actual. O sea, el Consejo de Ministros no incluye en el Plan ninguna variante. La página 31 dice exactamente: se hará sobre la base de mantener el trazado actual. Pero S. S. comparece es esta Comisión, el pasado 8 de marzo, y deja constancia de dos hechos que yo intento resaltar hoy. Uno es que el corredor Madrid-Lisboa, que es un poco continuación del Barcelona-Madrid, a través de Palazuelo, Cáceres, Valencia de Alcántara, se acondicionará para velocidades de 160 kilómetros/hora. Y el segundo es que se está estudiando en este momento, y como el propio PTF prevé en su propia redacción, la posibilidad de una nueva variante entre Zaragoza y Lérida como parte troncal del Plan.

Aparte de esta economía de la verdad, como ahora se dice en esta Cámara, que implica afirmar que esta nueva variante estaba prevista en el PTF; como hemos demostrado, ahí está la página 31, no es así; sin embargo, debo dejar constancia, otra vez, de que ambas decisiones nos produjeron, a mí personalmente y al Grupo, una gran satisfacción. La primera, por mi condición de extremeño, y la segunda porque estamos a favor de todo lo que sea potenciar el corredor Madrid-Barcelona, por lo que puede afectar a esas regiones y por lo que puede suponer luego en su continuación desde Madrid hasta Lisboa.

Por tanto, esa nueva variante de Zaragoza-Lérida, la conceptuamos como una obra interesante, importante, por ser una gran obra española.

Llega el gran debate del Plan en Pleno, para analizar las propuestas de resolución de los diversos grupos parlamentarios, y el señor Ministro brilla por su ausencia. Esto ocurrió el pasado 28 de abril. Con su ausencia se quedaron muchas de nuestras dudas sin resolver. Por eso volvemos hoy a preguntar.

En ese debate ocurrieron algunas cosas que estoy seguro que el Ministro conoce. Por ejemplo, se aprobó una enmienda en relación con el eje Madrid-Lisboa, por Palazuelo-Cáceres-Valencia de Alcántara que nos sigue preocupando, pues pudiera ser capciosa y constituir una trampa para elefantes, ya que, por un lado se propugna para ese corredor la velocidad de 160 kilómetros hora, como ya había dado por hecho el Ministro en la comparecencia del 8 de marzo, y, por otra parte, no garantiza la electrificación del trayecto y reserva el carácter de línea internacional al tramo Brazatortas-Lisboa.

Otro hecho es que, simultáneamente, en sintonía con lo que S. S. había enunciado en la Comisión, se varían las previsiones del PTF introduciendo «ex novo» otra enmien-

da con la construcción de la variante Zaragoza-Lérida, diseñada para 250 kilómetros/hora.

El Consejo de Ministros aprueba el contrato-programa RENFE para el cuatrienio 1988-1991, en el que se especifica que se incluye en su correspondiente plan de inversiones un programa de renovación de vía para aumentar las velocidades máximas a 160 y 200 kilómetros/hora. También insiste en que el Gobierno, a tenor de la cláusula 21 de ese contrato-programa, puede revisar el contrato cuando lo considere conveniente, y que se incluyen 38.200 millones de pesetas para la variante del trayecto Madrid-Barcelona.

¿En qué época esta historia? Hay que decir que, a la vista de los hechos, nada más nacer el PTF, se varía. Evidentemente, nace frágil, aunque, repito, algunas de esas variaciones nos produzcan satisfacción. Las preguntas surgen en cadena y ya las formulamos en el Pleno el pasado 28 de abril, pero quedaron sin contestar, ya que el Ministerio no compareció.

Quizá merezca la pena recordar alguna de aquellas preguntas. Decíamos que si el primer contrato-programa no respeta el PTF, ¿cómo lo van a respetar el segundo o el tercero? Si el propio Gobierno traiciona su PTF ¿qué obligaciones de fidelidad se pueden exigir a futuros Gobiernos o a futuras ideologías que gobiernen? ¿Con qué autoridad moral se puede impedir que las provincias descolgadas del Plan, esas que no se marginan, según usted, señor Ministro, se preocupen para conseguir las mejoras ferroviarias que el Plan les negó al enterarse ahora de que el PTF es tan frágil y obliga a tan poco? ¿Con qué argumentos serios se puede yugular la rebelión política de tales provincias castigadas? Eso decíamos entonces y lo mantenemos.

Por tanto, en esta historia parece que va quedando claro que el Plan no es dogmático, quizá sea bueno, que es deslizante y, asumida esa situación nueva del Plan, preguntamos y quizá se la pregunta clave que hoy quiero formular al señor Ministro, y con esto termino: ¿Podemos confiar desde Extremadura, señor Ministro, en su aseveración durante la reunión de esta Comisión del pasado 8 de marzo, referente a que el propósito del Gobierno es acondicionar el corredor Madrid-Lisboa a través de Cáceres-Valencia de Alcántara, para 160 kilómetros hora con línea electrificada y con carácter de corredor internacional de unión entre Madrid y Lisboa?

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Camisón, si usted quería que le contestara eso ¿por qué no me lo preguntó? Usted me hace una pregunta escrita y después oralmente me hace otra pregunta que no tiene nada que ver con eso. Pregúntemelo y yo le hubiera contestado. Usted pregunta hasta qué punto se propone el Gobierno ajustarse a las previsiones del PTF y acaba preguntándome si voy a electrificar una línea. Yo creo que ésta no es la cuestión. Yo le voy a contestar a la pregunta que us-

ted me hace. Cuando usted quiera que le conteste a esa otra pregunta —y lo podría hacer ahora, pero no lo voy a hacer, haga la pregunta concreta y se la contestaré, cuando yo sepa lo que usted me quiere preguntar.

Su señoría me dice en su pregunta que si nos vamos a atener al Plan de Transporte Ferroviario. El Plan de Transporte Ferroviario en un plan que aprueba el Gobierno, que tiene un debate y unas resoluciones de la Cámara. Por tanto, el Plan es el conjunto de lo que aprueba el Gobierno más la aprobación del mismo por la Cámara.

Su señoría dice que yo brillé por la ausencia en el debate. Su señoría puede creer que después de dedicarle dos años y medio a este programa me hubiera encantado estar el día de su aprobación en el Congreso de los Diputados. Es difícil pensar que la ausencia de un Ministro, que saca el primer Plan de transporte ferroviario que se hace en la historia de este país, incluyendo la alta velocidad, al pedir la ratificación del Parlamento para ese Plan que dio tanto trabajo (tuve un equipo trabajando en él durante mucho tiempo) no fuese justificada. Por lo menos, permita el beneficio de la duda. Ese día tuve Consejo de Ministros en la Comunidad Europea y, como usted sabe, los Ministros que no tenemos Secretarios de Estado no podemos delegar en nadie y la ausencia significa simplemente un Consejo en el cual se toman decisiones sin que España esté con voz y con su Ministro presente. Luego me vi obligado, muy a mi pesar, a no poder estar en el debate probablemente más importante que se hace en el Parlamento en relación con mi Ministerio desde que soy Ministro. A usted no se le había ocurrido que podría haber alguna razón para que yo no estuviera en ese debate.

A continuación, S. S. plantea los temas relacionados con el cumplimiento y me dice que en la página 31 se habla de que la adecuación del triángulo será a 250 kilómetros/hora. Creo que ha sido esta la frase que ha leído S. S.

Después de hablar del triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid, que es del que estamos hablando cuando hablamos del Zaragoza-Lérida, se dice que, si los estudios técnicos detallados ofrecen la posibilidad de mayores ahorros de tiempo sin incremento de costes, se podría alterar el trazado actual, tratando de no dejar al margen ningún núcleo importante de población.

Esto es lo que acabamos de hacer, señoría. El Plan de Transportes Ferroviario es un Plan en el que, en el momento en que lo hicimos, sabíamos que en alguna de esas líneas concretas no teníamos cerrados todos los estudios técnicos convenientes y precisos, específicamente en la línea Zaragoza-Lérida; lo sabíamos. En consecuencia, dejamos esta frase a los efectos de poder decidir si íbamos o no a una nueva variante, para no tener que retrasar el conjunto del Plan en función de una decisión. Lo dejamos abierto.

¿Qué es lo que hicimos inmediatamente después con el máximo de premura posible? Ir cerrando esa opción y viendo si existía la posibilidad de nuevo trazado, cuánto era su coste y si era asumible dentro del conjunto de lo que ya habíamos establecido como coste del Plan de Transporte Ferroviario. Los resultados, señoría, es que sí era conveniente; pero si S. S. mira unos párrafos más ade-

lante en el Plan, que todos tenemos delante, aunque me parece que él no lo tiene en este momento, hablando de las nuevas variantes se dice: Estas dos variantes se diseñan para velocidades de 200 kilómetros/hora, e incluso de 250 en los tramos que nos permitan sus características topográficas.

Estamos tratando, como aparece en el Plan claramente, de que las nuevas variantes sean a 250/hora. Porque como S. S. sabe, para 250 kilómetros/hora lo que existe en este momento no sirve en absoluto. Hacer una variante a 250 kilómetros/hora, al contrario que a 200, significa olvidarse de lo que existe en este momento y empezar «ex novo», desde cero. Sin embargo, para 200 kilómetros/hora se pueden aprovechar parte de los trazados actuales. La política que se establece en el Plan, y es lo que así se dice, es que las nuevas variantes se lleven al tope, porque tenemos que hacerlo desde cero. Por eso, la variante de Zaragoza-Lérida, cuya posibilidad en el Plan se dejaba abierta, se establece a los 250 kilómetros/hora.

Adicionalmente, en la resolución del Congreso el día de su debate, se establece, en su punto 7.º, lo siguiente: «El Congreso de los Diputados considera acertado el criterio establecido en el Plan de Transporte Ferroviario para la modernización de infraestructuras que da prioridad a la necesaria limitación de los estrangulamientos existentes mediante la creación de nuevas variantes a velocidad de 250 kilómetros/hora».

Señoría, no estamos en absoluto incumpliendo el Plan, lo estamos cumpliendo escrupulosamente, pero coincido con una frase suya, no es un Plan dogmático; es, simplemente, un Plan cerrado que creo que está bien diseñado para nuestro país, teniendo en cuenta las características del mismo, pero no pretende ser, como nada que salga de este Gobierno, nada dogmático.

Sí puedo asegurarle que nosotros contemplamos dentro del Plan dos nexos de unión desde Madrid a Portugal, pasando en los dos casos, obviamente, por Extremadura, ya sea por Cáceres o Badajoz. El paso de Badajoz es a través de la línea Madrid-Brazatortas y con el enlace internacional a 160 kilómetros/hora, que es lo que va a garantizar que las unidades de alta velocidad circulen por Extremadura. Se lo decía a S. S. en la comparecencia que hice en la Comisión hablando del Plan de Transporte Ferroviario.

Pero, adicionalmente a ésta también contemplamos la línea que va desde Madrid-Cáceres-Valencia de Alcántara; está dentro de ese rango de líneas que va a tener la velocidad de los 160 kilómetros/hora y, además, aceptamos enteramente el punto 3 de la resolución del Congreso de los Diputados donde se dice de forma específica.

Me gustaría que S. S. nos demostrara su afirmación de que el contrato-programa no sigue el Plan de Transporte Ferroviario; lo sigue taxativa y casi literalmente, iba a decir, lo sigue al pie de la letra; no hay ninguna desviación entre el contrato-programa y el Plan de Transporte Ferroviario. El contrato-programa reúne el requisito de ser el primer paso del Plan de Transporte Ferroviario. Habrá otros dos ulteriores que se diseñarán en dos nuevos contratos-programa.

En cuanto a la actuación explícita de las grandes variantes con Extremadura, que parece ser que es una de sus preocupaciones, una parte del trazado de 250 kilómetros/hora Madrid-Sevilla se va a coutilizar con Madrid-Extremadura a través de Brazatortas-Lisboa. Luego en este momento estamos construyendo algo que ya tiene que ver con Extremadura.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, por tiempo de cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy brevemente, para dejar constancia de que nuestra pregunta tenía por supuesto, que ver con el grado de compromiso del Plan de Transporte Ferroviario, ya que los dos temas que he sugerido en este asunto, la seguridad de los 160 kilómetros en la unión con Lisboa por Cáceres y Valencia de Alcántara, su electrificación y su carácter internacional o la variante de Zaragoza a Lérida, no estaban incluidos en el Plan de Transporte Ferroviario, aunque realmente esto ya es una discusión bizantina, puesto que ya ha quedado claro que el Plan de Transporte Ferroviario va a ser deslizante.

Por otro lado, lo que también entendemos nosotros es que en el Pleno se perfeccionó, pero mi pregunta estaba referida al Plan tal como lo había aprobado el Consejo de Ministros y a eso me he referido en mi intervención.

Luego la sensación que tenemos muchos españoles es que se ha aprobado un Plan millonario a largo plazo que se refiere a una serie de acciones y otras quedan en nebulosa. Muy recientes están las aseveraciones que vienen incluso publicando en anuncios en los medios nacionales ciertas centrales sindicales cuando escriben que no están de acuerdo con la teoría del Gobierno de que el Plan de Transporte Ferroviario no es la panacea de los ferrocarriles en este país, ya que efectivamente se vuelca sobre tres o cuatro itinerarios —no lo digo yo, lo dice Comisiones Obreras— y manda al 60 por ciento de la red española a la destrucción. Luego son bastantes los segmentos españoles que no tiene el optimismo del señor Ministro.

Terminando, ha habido absoluta coherencia entre las preguntas que hemos formulado y las dudas que este Diputado quería aclarar y porque el Ministro ha salido por otros derroteros no ha quedado clarificado.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Camisón, en este momento tengo la sensación de que hablo chino, de verdad; le acabo de leer el Plan y usted hace caso omiso a lo que le digo. Sigue diciendo que el Plan no contempla en absoluto la variante Zaragoza-Lérida. Le estoy diciendo que en la página 31 S. S. puede ver que se contempla la posibilidad de nuevas variantes. Está específicamente en la página 31 y se lo repito porque su señoría no atendió a esta cuestión. Se dice que si los estudios técnicos detallados ofrecen la posibilidad de mayores ahorros de tiempo sin incremento de costes se podría al-

terar el trazado actual tratando de no dejar al margen ningún núcleo importante de población. Se está refiriendo al triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid, está en el contexto.

Le estoy diciendo lo que pone el Plan; si sigue insistiendo en que el Plan no lo dice usted sabrá por qué, pero ciertamente no hago más que leerle lo que pone el Plan en su página 31. Adicionalmente, antes le leí que las nuevas variantes son a 250 kilómetros/hora. Su señoría sabrá por qué no tiene interés en que se haga este ferrocarril rápido entre Madrid y Barcelona. Creo que sería bueno que su partido político se lo explicara al conjunto del país, que dijera por qué no quiere que haya un ferrocarril de alta velocidad entre Madrid y Barcelona y así a lo mejor nos aclaráramos todos. Quizás tenga que ver con los resultados de las elecciones en Cataluña, cualquiera sabe, hay mil posibilidades de interpretación política que uno le puede dar a un interés muy concreto en que este ferrocarril no se haga, que es lo que deduzco de sus palabras.

El Plan, señoría, no es deslizante, es un Plan al año 2000 que en este momento está cerrado como tal por el Parlamento, lo cual no quiere decir que en un momento determinado el Parlamento decida reabrirlo o el Gobierno decida replantearlo pero en este momento es un Plan cerrado. Los cuatro primeros años absolutamente cerrado con compromiso de inversiones específicas por parte del Gobierno.

Mire, no deja ningún punto en nebulosa; lo que pasa es que un plan de estas características asume las grandes líneas y desde luego hay elementos menores que no determina y acabo de leer hace un rato cuál es el desarrollo de ese plan en el área territorial de Galicia, pero no deja ningún aspecto en nebulosa.

Su señoría esgrime como argumento de autoridad lo que dice la Central Comisiones Obreras. Esto tiene para mí dos lecturas, la primera es que no coincide con lo que dice esta Central y en conversaciones privadas sé lo que en algunos momentos opinan. Ciertamente, no deja la mayor parte del país fuera y para esto basta con verse los planos del Plan de Transporte Ferroviario y ver cómo es un plan de alta velocidad que llega a más partes del territorio español que ningún otro plan de alta velocidad europeo. Porque si analiza lo que están haciendo Francia, Alemania, comprobará que no alcanzan ni con mucho la extensión que nosotros le estamos dando a la alta velocidad en cobertura de la geografía peninsular. En segundo lugar, sí tomo nota de que S. S. esgrime los argumentos de Comisiones Obreras como de autoridad. En su momento hablaremos, cada vez que digan otra cosa, de esto.

Desde luego, no destruye ninguna parte del territorio, sino todo lo contrario; es un Plan diseñado para mantener al máximo de territorio peninsular dentro de la red de ferrocarriles que tienen mejoras en este momento.

— **SOBRE RAZONES DEL CIERRE DEL TRAMO COLLANZO-MOREDA, DE LA LINEA DEL FERROCARRIL DE VIA ESTRECHA FEVE (SEÑOR GARCIA FONSECA, IU)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la pregunta siguiente, formulada por el señor García Fonseca, de Izquierda Unida, sobre razones del cierre del tramo Collanzo-Moreda de la línea del Ferrocarril de Vía Estrecha (FEVE).

Para su formulación, tiene la palabra el señor García Fonseca, por tiempo de diez minutos.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, después de que mi Grupo, por medio de este Diputado que les habla, formuló esta pregunta hubo, efectivamente, algunas manifestaciones por parte de autoridades competentes de FEVE, positivas a nuestro entender, que responden a la pregunta. De todas formas me pareció oportuno mantenerla, porque en las manifestaciones a las que aludo y que inmediatamente detallaré, quedan, a nuestro entender, algunos motivos de incertidumbre, por las manifestaciones y quizá también por otros temas a los que voy a aludir rápidamente.

En todo caso, la pregunta, si me permite el señor Presidente y lo toma a bien el señor Ministro, quedaría así: ¿Qué es lo que piensa hacer FEVE en el tramo de Collanzo a Moreda? Digo que ha habido manifestaciones positivas, tales como alguna entrevista con autoridades regionales, como el Director Nacional de FEVE, en la que se hablaba de que no se iba a cerrar este tramo. También me consta que muy recientemente el Director de la zona noroeste de FEVE, en una reunión con el sindicato ferroviario de Comisiones Obreras, se manifestó en el mismo sentido, es decir, no cerrar la línea y hacer una renovación que permita mejorar la seguridad y aumentar la velocidad que ahora mismo está en casi todo el tramo con precaución constante, lo cual significa una velocidad entre 20 y 40 kilómetros a la hora.

Sin embargo, cuando decía que subsisten motivos de duda, por una parte me refiero a que la propia Dirección Nacional de FEVE insiste en que para llevar a cabo esta renovación, a la que aludí, que mejora la velocidad y la seguridad, se necesita una inversión de unos 120 millones de pesetas, según la estimación de la propia Dirección Nacional de FEVE, que no vamos a discutirla, quizá podríamos tratarla a la baja, en todo caso, es la estimación de una autoridad competente; pero lo que nos preocupa, lo que motiva que la duda persista, es que según la propia autoridad administrativa o se consigue de la Administración Pública, de algunas de las administraciones públicas, esta financiación o se verían obligados a cerrar. Esta disyuntiva creo que lógicamente motiva que la preocupación que nos llevó a formular esta pregunta subsista.

No voy a insistir en que el tramo en cuestión tiene una necesidad bastante fundamental e importante para la zona. En la pregunta hacía también alusión a cómo se compaginaría este posible cierre con los planes de reindustrialización de las cuencas mineras; quizá pueda parecer que son dos temas sin ninguna vinculación, pero creo que sí la tiene, bastante clara; en todo caso hay planes concretos de la administración regional para reindustrializar las cuencas mineras, concretamente esta del río Ayer, y una de las dificultades con las que tropieza cual-

quier plan de reindustrialización es, lógicamente, el tema de las comunicaciones. Esta zona las tiene muy malas, no sólo por ferrocarril, sino también por carretera. Si a las malas comunicaciones por carretera, difíciles de subsanar, se uniera no ya la mejora, sino incluso el cierre de esta línea, cualquier posibilidad de replanteamiento de la economía de la zona parece bastante improbable en el futuro.

Otro motivo de duda más general, y permítame el señor Ministro que lo plantee, es la política ferroviaria que de hecho se ha seguido por parte del Ministerio con relación a Asturias, tanto RENFE como en FEVE, en la medida en que de hecho ha sido una política de reducción de los servicios y del empleo.

En cuanto al empleo, RENFE, por ejemplo, ha pasado de una plantilla de 1.820 trabajadores, en 1983, a 1.291 y paradójicamente, sin embargo, se hacen 18.000 horas extraordinarias mensuales en 1983.

Termino ya, señor Presidente. Quiero decir que los motivos de duda son concretos y también de carácter general; no me parece que esté aprovechando lo del Pisuerga para hacer este tipo de alusiones. **(El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES, Caballero Alvarez: Sí, lo está aprovechando; sí.)**

En todo caso, señor Ministro, y aprovechando lo del Pisuerga, o aprovechando lo de FEVE...

El señor **PRESIDENTE**: Concéntrese en el objeto de la pregunta, señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Esto era una licencia.

Quería decir que a nosotros nos parece que esta línea hay que mantenerla; nos gustaría una respuesta concreta del señor Ministro sobre estas dudas; ojalá nos las disipara; además, nos gustaría que nos adelantara otras medidas que FEVE tenga pensadas para modernizar sus instalaciones en Asturias. Nos parece que hay problemas que requieren que FEVE los aborde con rapidez y eficacia, tales como la conexión de las estaciones FEVE y RENFE en Oviedo, la dotación de sistemas de seguridad que regulen de forma automática la circulación, eliminación de puntos negros (antes aquí otro Diputado aludía a un caso concreto de accidente que me toca muy de cerca, porque sucede en mi pueblo, concretamente en Pola de Siero), dotación de vía doble en tramos de saturación, donde la circulación lo exija, etcétera.

Termino, señor Ministro, diciendo que mi pregunta es la primera, ésa es la concreta; pero que le agradecería, sin embargo, toda la información que me pudiera dar en cuanto a los planes de FEVE en general en relación a Asturias.

El señor **PRESIDENTE**: Para que haya respuestas concretas, señor García Fonseca, señorías, tiene que haber preguntas concretas, y para que esta Comisión pueda sacar su abundantísimo trabajo adelante tiene que haber una sensibilidad mayor hacia esa concreción.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Si contesto a todo lo que el señor García Fonseca ha aludido, tengo que hablar de toda la política ferroviaria del país, puesto que ha llegado a hablar hasta de la política de personal de RENFE.

El señor **GARCIA FONSECA**: En Asturias.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): En Asturias, me da igual, eso tiene que ver con la política de RENFE en el conjunto del país. Yo creí que la pregunta, como muy bien decía al final el señor García Fonseca, tenía que ver con la línea desde Collanzo a Moreda, pero que difícilmente tiene que ver con el resto de lo que plantea. Ciertamente aprovecha que el Pisuerga pasa por Valladolid, pero yo estoy en Madrid en este momento y, por tanto, me voy a limitar a la pregunta concreta. Si usted quiere que hablemos de lo otro, preguntemelo y hablemos; haga una interpelación o lo que quiera, hay mil mecanismos en la Cámara para que podamos hablar de todas las cuestiones, pero no me las planteen cuando me hacen una pregunta específica.

El tramo entre Collanzo y Moreda, como usted conoce bien, tiene 17,4 kilómetros, cinco estaciones o apeaderos; no se ha producido ninguna supresión de servicio en el mismo, ni tampoco el cierre, por lo que ciertamente la pregunta que S. S. plantea carece de todo fundamento; es decir, no se prevé en este momento el cierre de esa línea, ni siquiera la supresión de ninguno de sus servicios.

El servicio entre Collanzo y Moreda es de viajeros, siempre tiene una cierta relación con los programas de reindustrialización y de crecimiento económico, pero no es de mercancías, luego no se entienda cuando estamos hablando de este ferrocarril que nos estamos refiriendo del elemento sustrato del posible tráfico de mercancías que se realiza. Para su tranquilidad le diré que no hay ninguna pretensión de cierre en este recorrido, como ha quedado suficientemente aclarado en diferentes intervenciones.

El coste de la renovación sería de 140 millones, es lo que valdría renovar esta red, que es un tema que estamos estudiando, viendo cuáles son las inversiones que podemos realizar en esa línea, lo cual pone de relieve que no tenemos la más mínima intención de proceder a su cierre.

Esta línea tiene 20 trenes diarios en días laborables, lo cual quiere decir que es una línea razonablemente bien servida; 10 en cada sentido. De todos modos, señoría, hay un dato que sin duda usted conoce pero no dio, yo creo que es bueno que cuando hablemos de estas cosas demos todos los datos, y es el nivel de ocupación de estos ferrocarriles. El nivel de ocupación en esta línea es del 16,9 por ciento de la oferta; en otras palabras, y por utilizar una expresión cualitativa rápida, van prácticamente vacíos. Pero, a pesar de eso, vamos a mantener esa línea abierta así como el conjunto de los servicios.

Le podría dar múltiples datos de cómo están cayendo las recaudaciones, qué es lo que está pasando con las mismas, pero creo que su pregunta era qué es lo que preten-

demo hacer con la línea. La línea va a seguir abierta. ¿Qué es lo que pretendemos hacer con los servicios? Los servicios se van a mantener. Cuando S. S. quiera podemos hablar de FEVE, cuya vocación yo creo que es un servicio de cercanías en el sentido regional. Hay que potenciar el FEVE regional en ciertas áreas, y las más importantes, como tales, donde está el grueso del transporte regional es en la Comunidad Autónoma de Asturias y de Cantabria, aun cuando ya puedo tranquilizar al siguiente preguntante: tampoco hay en este momento previsto el cierre de la línea en el área de León. Pero, ciertamente, la vocación de FEVE y aquellas en las que pretendemos especializarlo cada vez más es en los dos núcleos regionales de Cantabria y de Asturias, porque ahí sí que tiene un nivel de ocupación razonable, no tampoco muy importante, pero sí razonable, que yo creo que podemos incrementar de forma notable, y ahí es donde estamos centrando el plan de empresa de FEVE, que está prácticamente ultimado; está en mi despacho, estoy viéndolo yo y creo que lo presentaremos en muy poco tiempo. En él aparece una mayor especialización a través del incremento de los servicios en estas áreas regionales y de cercanías.

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

Señor García Fonseca, tiene la palabra por cinco minutos. Le ruego brevedad.

El señor **GARCIA FONSECA**: Voy a resarcir a la Presidencia y al conjunto de la Comisión del tiempo extraordinario empleado anteriormente. Voy a ser muy breve, por lo tanto.

Me alegro de lo que el Ministro dice de que, efectivamente, no se piense en absoluto en el cierre de ese tramo. Permítame que le matice una afirmación que hace, que no me supone ninguna merma de la alegría de la respuesta final: el que la pregunta carecía de todo fundamento. Mire usted, yo no hice la pregunta por gusto de estar preguntándole en esta Comisión ni por ninguna otra tendencia masoquista. Hubo manifestaciones formales, incluso al propio Ayuntamiento de la zona —lo digo por si no lo sabe; es una información muy local—, que es de tendencia socialista, el Alcalde es socialista, organizó nada más y nada menos que una manifestación de todo el pueblo sobre el tema particular. Algún fundamento habría. De todas formas, vuelvo a repetir que me alegro de la respuesta y que no haya en absoluto ninguna intención de este cierre.

En todo caso, el otro motivo de duda que le indiqué, que era la disyuntiva que planteaba la Dirección Nacional del FEVE sobre que o aparecen los 120 millones o se verían abocados al cierre de la línea, quisiera que me respondiera concretamente si va a haber esos 120 millones. ¿Sí o no?

Por último, también decirle que en cuanto al nivel de ocupación, es cierto lo que usted dice. Simplemente que también hay que completarlo con otro dato que di anteriormente. La gente no es estúpida, señor Ministro, y un tren que circula entre 20 y 40 kilómetros a la hora, lógi-

camente, a no ser que quiera hacer turismo viendo paisaje, que es muy bonito, no lo toma. Mejórenlo y creo que la ocupación mejorará también.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García Fonseca.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, no son éstos los datos que parece que indica la realidad. La ocupación es del 16, las posibilidades de mejora en estos tramos muy cortos de recorrido, puesto que estamos hablando de 17,4 kilómetros. Luego los ahorros de tiempo, por incrementos de velocidades, en lo que es plausible que se pueda conseguir, son mínimos. En consecuencia, van a viajar los que demandan ese servicio, con independencia de si tarda cinco o siete minutos más. Es de lo que hablamos al final cuando nos referimos a los incrementos de la velocidad posibles en estos recorridos. Luego no es la velocidad la cuestión, sino el número de personas que lo usa porque le sea satisfactorio.

Su señoría ha planteado la carencia de fundamento. El Presidente de FEVE, que es la persona que tiene autoridad para anunciar cierres, o yo, nunca los hemos anunciado. Por tanto, carece de fundamento. Que usted crea que lo tenía, lo admito, y por eso hace la pregunta y está en su derecho. A mí me parece una pregunta perfectamente plausible. Incluso, en previsión de que usted no viniera a preguntar porque ya sabía que estaba abierto y había retirado la pregunta, tenía pensado decirlo aprovechando cualquiera de las demás para que quedara claro a todas luces que, ciertamente, no se iba a cerrar.

La Comisión del FEVE no planteó ninguna disyuntiva. Si la hubieran planteado, me la hubieran planteado a mí, que soy el que tengo que decir, y no la plantearon. Por tanto, no existe esa disyuntiva de o 120 millones o cierre. Ciertamente, la línea hay que mejorarla, que es distinto. Hace unos minutos le decía que estamos estudiando cuáles son las inversiones que podemos y que vamos a realizar en esa zona concreta. Es un problema de estudio técnico. Cuando lo tengamos, desde luego, las abordaremos, porque no es una inversión importante 120 millones y el FEVE, en este momento, tiene una capacidad inversora razonable. No es una inversión importante. Luego cuando tengamos los datos técnicos de dónde interesa hacer esa renovación, la haremos, con independencia de que sean 40, 50 ó 70 millones de pesetas.

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

Vamos a pasar a la siguiente pregunta, rogando a S. S. la mayor brevedad posible.

— **SOBRE SUPRESION DE LA LINEA DEL FERROCARRIL PUEBLA DE SANABRIA A MEDINA DEL CAMPO (SEÑORA IZQUIERDO ARIJA, CP)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta de la señora Izquierdo Arija, perteneciente a Coalición Popular, relativa a la supresión de la vía de ferrocarril Puebla de Sanabria-Medina del Campo.

Tiene la palabra la señora Izquierdo.

La señora **IZQUIERDO ARIJA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, agradezco su presencia en esta Comisión hoy porque me brinda la oportunidad de aclarar unas dudas que tengo con respecto al servicio de Puebla de Sanabria y Medina del Campo. Sé que la pregunta ha quedado desfasada en el tiempo, puesto que cuando la hice en la Comisión era distinta y ya ha cambiado. Entonces RENFE había anunciado la supresión del servicio y había creado gran malestar en mi provincia, puesto que la anulación de este servicio se sumaba a una larga lista de supresiones que habían hecho que la marginación de Zamora, que es secular a lo largo del tiempo, fuera cada día mayor.

No sé si el Gobierno y S. S. conocen la situación social de Zamora y conoce la línea y su recorrido. Atraviesa el noroeste de Zamora, una de las zonas más deprimidas de la provincia, y no sólo de Zamora, sino que yo diría de Europa, y da la oportunidad de enlazar el norte, el noroeste de la provincia con Medina del Campo. Lo que es lo mismo: quiere decir que enlaza con Madrid, puesto que, con la supesión de las anteriores líneas que se eliminaron de Zamora, nos queda como única solución ir a Medina del Campo, llegar a un transbordo con otras provincias.

La región a la que me refiero, esta región tan pobre y deprimida, señor Ministro, ha dado cantidad de emigrantes a Madrid, lo que motiva que un alto número de personas hagan este recorrido, además de que los únicos trenes que conservamos, salvo los expresos desde Zamora, son los Talgo, que usted sabe que son muy selectivos en sus paradas y muy caros. Por tanto, han de trasladarse por carretera a Zamora para poder trasladarse a Madrid.

Comprendo que, quizá, no es rentable la línea y que por eso RENFE en su momento valoró la posibilidad de suprimirla. Incluso, el Ministro de Obras Públicas dijo en una rueda de prensa que iba a interceder en su Ministerio por el mantenimiento de la línea. El ferrobús se suprimió, pero ustedes han puesto un automotor. Aquí viene mi pregunta y espero de su amabilidad que me la conteste. El problema que se nos plantea es si ante la falta de rentabilidad o no, su Ministerio considera para un futuro la supresión de la línea. Quisiera que me aclarara esa duda, que es muy simple, pero que quisiera conocer.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Izquierdo. Gracias también por su brevedad.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señor Presidente.

Tiene una contestación muy rápida y casi diría que con eso podemos cerrar la cuestión. No se prevé ningún cierre

de esa línea. De todos modos, sí creo que al final de este cambio la situación fue para mejorarla, porque se pasó de un ferrobús a un automotor, que cubre la ruta entre Puebla y Medina de 5,50 a las 11,02, lo cual fue una mejora con respecto a la situación anterior.

A mí no solamente me habló de esto el Ministro de Obras Públicas, sino también el Ministro de Agricultura. Quiero dejar constancia en la Comisión de que se interesó por esta cuestión. La estuvimos viendo y es cierto que RENFE estuvo estudiando la situación y la rentabilidad, y la decisión final fue la de no solamente mantener el ferrocarril sino cambiarlo por otro mejor.

Los cambios a mejor deben ser bienvenidos. Por tanto, yo me alegro de que el resultado final sea que circulen automotores en lugar de ferrobús y le repito que no existe ninguna previsión de cierre de ningún modo, porque es una línea troncal del país.

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

La señora Izquierdo tiene la palabra.

La señora **IZQUIERDO ARIJA**: Gracias, señor Presidente. Le agradezco su información. Efectivamente, hemos ganado con el cambio —y me refería al señor Ministro de Agricultura; me debí de confundir, pero fue él quien había intercedido y el que hizo el anuncio en rueda de prensa para el mantenimiento de este servicio—, pero en Zamora seguía existiendo la duda de si este servicio se iba a mantener.

Pienso llevar a mi provincia su promesa de que el servicio se va a mantener. Es lo que quería oír en esta Comisión y por lo que he formulado la pregunta, para, si en un futuro RENFE vuelve a reconsiderar el tema, decir que tenemos la promesa de un Ministro en Comisión de que efectivamente el servicio se mantiene.

Gracias.

— **MEDIDAS DE SEGURIDAD QUE HAN SIDO TOMADAS POR LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) DESPUÉS DEL ACCIDENTE DE LOS TRENES SANTANDER-MADRID Y COSTA VASCA, PRODUCIDO EN LA ESTACION DE VALLADOLID (SEÑORA GARCIA BOTIN, CP)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta de la señora García Botín, de Coalición Popular, sobre medidas de seguridad que han sido tomadas por RENFE después del accidente de los trenes Santander-Madrid y Costa Vasca, ocurrido en la estación de Valladolid.

Tiene la palabra la señora García Botín.

La señora **GARCIA BOTIN**: Lo haré también brevemente, dada la hora que es.

Señor Ministro, me quiero interesar por esas medidas de seguridad que ha podido tomar RENFE y sobre todo porque hace dos semanas, a preguntas de mi compañero el señor Camisón, contestaba el señor Ministro que, des-

pués de este accidente del 3 de marzo, por parte de la Compañía ferroviaria se adoptaron unas medidas en el ámbito técnico, en el ámbito de composición de trenes, en el ámbito laboral y en el ámbito de investigación, para prevenir que accidentes de estas características no vuelvan a suceder en nuestro país. Son unas palabras que a mí me satisfacen, pero sobre las que quisiera hacer alguna consideración.

Señor Ministro, yo, que soy una usuaria dos veces a la semana de ese tren de noche Santander-Madrid, sigo viendo cómo los vagones siguen colocados en la misma y exacta posición que estaban en la noche del trágico accidente.

Todo el mundo sabe que el vagón portador de automóviles —aunque sea un poco duro, yo lo llamaría el vagón de la muerte, porque su contextura es mucho más fuerte que la de los vagones de pasajeros— sigue indefectiblemente colocado en cola y pegado al último vagón de pasajeros. Esta forma de articular el tren debe ser la usada normalmente en todos los trenes nacionales, ya que he podido también comprobar que el Lusitania-express lo lleva así colocado.

Yo quisiera sugerir y ello daría una cierta sensación de seguridad mayor a los usuarios, no a mí sola, sino a todos los usuarios del tren: ¿no sería posible colocar uno de los furgones, por ejemplo, el de correos, entre el tren portador de automóviles y el último de viajeros? Porque, evidentemente, el vagón que en la trágica noche del 3 de marzo sufrió el accidente con víctimas mortales, era únicamente el vagón anterior al portador de coches. Yo pienso que es una medida fácil de tomar. Ya sé que no debería volver a darse un accidente como éste, pero creo que esa es una de las medidas que se podía haber tomado después del día 3 de marzo.

Todos también conocemos, a partir de ese accidente, que estos dos trenes que colisionaron salen de la estación de Madrid, de Chamartin, con muy pocos minutos de diferencia y, por lo tanto, con esos pocos minutos llegan a la estación de Valladolid. ¿No sería una medida preventiva y fácil el que esos dos trenes entraran en Valladolid por distinto andén? De esa forma, ni aquella noche se hubiera producido ese accidente ni, aunque volviera a haber fallos técnicos o humanos, se podría repetir el accidente.

En fin, señor Ministro, como verá, mis consideraciones no son técnicas, porque yo no vengo aquí a hablar como técnica, sino como una simple usuaria de ese tren todas las semanas, y veo cosas que el simple usuario no entiende porque no se han cambiado.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señora García Botín, por su pregunta.

La comisión investigadora acabó su informe sobre el accidente en el que se establece claramente cuáles fueron las causas (insuficiencia de frenado), cuáles fueron las diferentes concatenaciones que se tuvieron que dar para que

sucediera ese accidente. Como S. S. sabe, tuvieron que concurrir cinco condiciones anómalas para que se diera, aparte de dos circunstancias adicionales, que el tren 801 fuera con cinco minutos de adelanto y sin la velocidad de 100 kilómetros/hora. La Compañía ferroviaria toma toda una serie de medidas. Su señoría dice que se podrían adoptar dos más, pero es que no hay seguridad de que eso tuviera que ver con el accidente.

¿Qué fue lo que se hizo? En primer lugar, una restricción de doble tracción, y esto mediante la limitación de la carga remolcada hacia otros trenes y la limitación de los refuerzos de las composiciones.

En segundo lugar, la utilización obligatoria del mando múltiple cuando el tren sea remolcado por tres locomotoras. En caso de fuerza mayor, y debidamente justificada, podrá utilizarse con carácter excepcional la doble tracción por el puesto de mando, de acuerdo con las condiciones técnicas adecuadas.

En tercer lugar, la utilización de simuladores de conducción en la formación del personal de conducción a los efectos anteriores.

En cuarto lugar, intensificación en la formación del personal de conducción y agentes de material remolcado en el conocimiento de los equipos de freno.

En quinto lugar, la detección y eliminación mediante una campaña de sensibilización de la rutina y exceso de confianza en el cumplimiento del reglamento general de circulación.

En sexto lugar, adscripción más específica de personal de conducción a determinadas series de vehículos motores.

En séptimo lugar, se puso en marcha un estudio para el perfeccionamiento del sistema de frenado automático.

En octavo lugar, la intensificación por parte de los mandos intermedios de la formación y vigilancia de las operaciones que se realizan por los maquinistas durante la toma y deje del servicio: pruebas de freno, etcétera.

En noveno lugar, revisión de las normas de mantenimiento de material rodante con especial incidencia en los órganos de seguridad.

En décimo lugar, campaña intensiva de actuación preventiva sobre los equipos de freno en talleres y depósitos.

En undécimo lugar, centralización y especialización en una sola dependencia de la reparación de los equipos de freno.

En duodécimo lugar, el desarrollo del sistema experto de ayuda a la conducción.

En décimotercer lugar, potenciación de las funciones de seguridad en la red, incrementando los medios humanos y técnicos.

En décimocuarto lugar —y esto tiene que ver con una de sus sugerencias—, formación de un grupo de expertos para el estudio del comportamiento dinámico de las plataformas de automóviles.

Y esto porque no ha habido precedente en ningún accidente que conozcamos, ni conozca la Unión Internacional de Ferrocarriles, de ningún comportamiento de una plataforma de automóviles de la forma que lo hizo en la estación de Valladolid. No existe absolutamente ningún

precedente ni se sabe de ningún caso en que se haya comportado como una cuchilla. Lo normal era que se hubiera comportado como un fuelle, que se hubiera levantado y hubiera actuado amortiguando. Por tanto, la conformación de los trenes, que se continúa haciendo de esa forma, cumple todos los requisitos internacionales de seguridad establecidos hasta ahora. Ante el comportamiento anómalo de esta plataforma, en el caso del accidente en la estación de Valladolid, lo que hay que hacer, antes de proceder a cualquier rectificación, es saber exactamente si ese es el comportamiento esperable y qué porcentajes de casos tiene, o puede tener, en el futuro y si es peor establecer otro tipo de conformación de los trenes. Este es un dato que hay que investigar y que requiere tiempo, que no se puede investigar en unos pocos meses. Lo que hemos hecho —y estamos teniendo además la asistencia de la Unión Internacional de Ferrocarriles en este tipo de investigación—, es ver cuál es el comportamiento dinámico de estas plataformas en casos de accidente.

Y en décimoquinto lugar, desarrollar el programa global de seguridad en el conjunto de la red, ligado al propio desarrollo de la red.

Como S. S. puede comprobar, éste es un programa de actuación extensivo e intensivo. Tenemos cubiertas —y lo hemos hecho yo creo que con gran agilidad, porque así lo requería la gravedad del caso— todas las posibilidades de fallo que hubo; se actúa sobre ellas ya no solamente en el corto sino en el medio plazo y se establecen mecanismos para estudiar si los fallos que hubo fueron estructurales o accidentales y, en el supuesto de que fueran accidentales ver cómo se puede solucionar esa propia accidentabilidad del efecto.

Su señoría pregunta por qué no se para el tren en andenes diferentes. La condición es que el tren tiene que parar. Hay un disco rojo y el tren tiene que parar, y lo que S. S. me está diciendo es «no deje circular nunca un tren delante cuando va otro detrás». Eso es lo que se deduce a continuación. Esto no es un mecanismo que se pueda utilizar, para eso están los sistemas de discos rojos, de frenados automáticos, etcétera. Luego la actuación no es «quite usted a los viajeros de un tren de una parte de la estación que le es muy incómoda», sino que la cuestión es exactamente la anterior y es «asegúrese de que cada vez que un tren llegue en una situación anómala pare como tiene que parar y como se produce en la gran mayor parte de los casos», y esto es lo que siempre sucede. En este caso coincidieron cinco circunstancias que evitaron el que ese tren parara cuando se tenía que parar. ¿Cuál es nuestro programa de actuación? Actuar sobre esas cinco causas, y conseguir ya no solamente que una sola de ellas hubiera sido suficiente para evitar el accidente, sino que las cinco, más las dos adicionales, desaparezcan en el futuro. Yo creo que ése es el programa de actuación que ciertamente tenemos que desarrollar.

El señor **PRESIDENTE**: La señora García Botín tiene la palabra.

La señora **GARCIA BOTIN**: Gracias, señor Ministro,

por el cúmulo de detalles técnicos que me ha dado. Ya le dije que yo venía aquí como simple ciudadana de a pie, más bien de tren, y comprendo todos los argumentos que me da. No obstante yo, insistente, quisiera decirle que esos son los más importantes, pero a pesar de que han tenido que pasar esas cinco circunstancias, a pesar de todo eso, el accidente ocurrió y Dios quiera no vuelva a ocurrir. Por ejemplo, uno de los motivos era la falta de puntualidad, por ir demasiado adelantado, pero es igual ser impuntual que ir atrasado. Eso en los ferrocarriles españoles es el pan nuestro de cada día, a diferencia de los ferrocarriles europeos que entran a las 3 y 27 y a las 3 y 27 en punto están parando. A mí me encantaría que llegáramos a eso, pero aquí no suele pasar. El tren en el que yo viajo todas las semanas es bastante puntual en la llegada, pero los cinco minutos por delante o los cinco minutos por detrás está pasando continuamente. Y no me quejo, me parece una maravilla; por ese motivo viajo en ese tren, porque sé que funciona con mayor puntualidad que Iberia.

Lo que sí quiero decir es que concretamente me dice como un argumento tonto el entrar por otro andén, porque tiene que circular un tren detrás de otro, pero para los viajeros será mucho más cómodo el andén número uno en el que le dejan, que el siete, y es mucho más importante eso que morir en un posible accidente.

Después me ha aclarado que la plataforma de los coches se comportó de una manera anormal técnicamente, según los estudios hechos a nivel internacional. Será así y yo me alegro mucho, pero, sin embargo, a una persona que conoce la estructura de la plataforma y que vio cómo quedaron los vagones, parece lo lógico, como desgraciadamente hemos visto estos días en el accidente de París, que en esa colisión un vagón se monte encima sesgando el otro (que aunque no era un vagón de coches ha quedado prácticamente igual), sencillamente, a una persona inexperta le parece lo mismo. De todas maneras, ya comprendo que han tomado todas las medidas posibles, pero yo quisiera que pensaran en la posibilidad de alejar el vagón de pasajeros del de los coches, porque daría una gran tranquilidad a los que viajamos en el tren.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señoría, a lo mejor tiene usted razón y da tranquilidad psicológica; es una cuestión que ciertamente sería bueno considerar. Desde luego en los datos que tenemos no da ninguna seguridad física adicional llevarlo en un sitio o en otro, incluso puede ser al contrario, y ésta es la duda. En la medida en que colocarlo en otra ubicación pueda ser más peligroso que llevarlo en ésta, la ventaja psicológica de los usuarios de ese ferrocarril que saben que el accidente fue así puede quedar compensada como una merma de la seguridad real, y esto sí me preocuparía especialmente, que por dar mayor tranquilidad a los viajeros pudiéramos estar incurriendo en una disminución de la seguridad fáctica.

Yo le agradezco mucho lo de la puntualidad de los trenes. Es poco habitual oír aquí reconocer que hay trenes que llegan puntualmente. La lógica parlamentaria es no decir estas cosas; por tanto, le agradezco mucho que me haya planteado que es un tren puntual.

Señoría si un tren va cinco minutos antes o cinco minutos después es muy difícil de evitar. El maquinista sabe que tiene que llevar unas ciertas velocidades y una cierta regularidad, pero adelantarse o retrasarse dos minutos es una cuestión que puede suceder con una extraordinaria facilidad. Los trenes europeos también llegan tarde, no se vaya a creer S. S. que los trenes europeos son una maravilla y los trenes españoles son muy malos; y estamos teniendo, desafortunadamente, notas de que los trenes europeos también tienen problemas muy serios.

El argumento de los andenes yo no dije en absoluto que fuera tonto. ¡Dios me libre de decir una expresión de esas características en el Parlamento! Lo que sí le quiero transmitir es que su argumento, que es «hagámoslo incómodo para ganar seguridad» es rebatible desde el argumento de «para ganar seguridad no hay que hacerlo incómodo»; hay que ganar la seguridad sin incurrir en la incomodidad, y ésta es la óptica que nosotros estamos adoptando. Siempre es posible —yo ignoro en estos momentos si incluso es técnicamente posible en la estación de Valladolid— llevar los trenes a andenes distantes, pero no es conveniente porque los viajeros quieren apearse y subirse en el andén que les sea más cómodo. Lo que hay que hacer es que el ferrocarril llegue a su hora y pare en el disco rojo, y para eso hay que actuar sobre las cinco más razones que motivaron ese accidente. Porque si siguiéramos ese razonamiento suyo y lo lleváramos al absurdo y al ridículo no tendríamos trenes, no tendríamos aviones. Para conseguir el máximo de seguridad no iríamos a altas velocidades, no haríamos que los trenes de cercanías, como el de París, anduvieran a 80 kilómetros por hora, porque maximizaría la seguridad. Hay que lograr la combinación de todo, y la combinación es darle seguridad al viajero actuando sobre razones técnicas, que sea el propio ferrocarril el que tenga que esforzarse, el que tenga que conseguir que los trenes se detengan donde tienen que detenerse, que las máquinas y los convoyes se formen como se tienen que formar, es decir, que sea el propio ferrocarril el que se esfuerce y que el viajero tenga la comodidad, y eso con el cien por ciento de seguridad. Es lo que estamos intentando.

De todos modos, señoría, muchas gracias por el tono de su intervención.

#### **DEL SEÑOR NUÑEZ PEREZ (GRUPO MIXTO-DC):**

— **SOBRE MEDIDAS INMEDIATAS A ADOPTAR POR EL GOBIERNO CONDUCENTES A LA RENOVACION POR PARTE DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE) DE LA SUPRESION DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS QUE UNEN LEON Y BILBAO**

— **SOBRE OPINION DEL GOBIERNO ACERCA DE LA COHERENCIA DE SUPRIMIR LOS SERVICIOS DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE) QUE UNEN LEON Y BILBAO, AL AÑO DE APROBARSE EL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO**

— **SOBRE OPINION DEL GOBIERNO ACERCA DE LA POSIBLE ACENTUACION DE LA GRAVE DEPRESION ECONOMICA Y SOCIAL QUE SUFREN DETERMINADAS COMARCAS LEONESAS, COMO LA DE CISTIERNIA, CON MOTIVO DE LA SUPRESION DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS QUE UNEN LEON-BILBAO, ANUNCIADA POR FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos, finalmente, abusando de la benevolencia de SS. SS. y del señor Ministro, a agrupar las tres preguntas números 865, 866 y 867, del señor Núñez Pérez, de la Democracia Cristiana, a quien agradecemos su colaboración por esta agrupación, relativas las tres al ferrocarril de vía estrecha entre León y Bilbao.

Para su formulación tiene la palabra el señor Núñez Pérez.

El señor **NUÑEZ PEREZ**: La realidad es que ya, a estas horas, como uno no se marea en el tren no está mareado, pero de tanto viaje y de tanto tiempo sin cambiar de tema, evidentemente las ideas pueden confundirse. Así que, en todo caso, yo hubiera formulado las tres preguntas en una sola y además le prometo al señor Presidente que trataré de hacerlo en el mismo tiempo que se concede para una, incluso menos.

Señor Ministro, conoce usted seguramente, porque ha sido objeto de publicación en los distintos medios de comunicación en estos últimos días, que la amenaza de cierre que pesa sobre la línea 31 de León a Bilbao —y para mí esta amenaza ya ha quedado un tanto disipada, porque ya adelantó la respuesta contestándole al Diputado de mi vecina Asturias—, es un triste asunto, es un grave problema que ha sensibilizado profundamente a los habitantes de las zonas afectadas y a los que sin ser vecinos de estas zonas, de estos pueblos por donde el tren pasa, consideramos el «Hullero» como un elemento importante de la economía, de la cultura, incluso de la historia de nuestro pueblo.

Las decisiones tomadas, no la amenaza, sino las decisiones ya tomadas de eliminar paradas en determinadas estaciones de su recorrido condenan a muchos pueblos, de la la provincia de León sobre todo en invierno, señor Ministro, créamelo, a la incomunicación, y por eso tales decisiones nos parecen y parece que han sido calificadas de torpes e inoportunas, e incluso de injustificadas.

Señor Ministro, mis preguntas hoy y siempre, pero hoy sobre todo, buscan, más que otra cosa, información de primera mano, como la que usted está facilitando esta mañana en la Comisión. Pretenden incitar a su Ministerio a buscar fórmulas que superen los problemas financieros y sigan prestando buenos servicios. Es decir, mis tres pre-

guntas las reduciría a una sola: ¿Puede encontrarse un plan de viabilidad para el ferrocarril León-Bilbao, de FEVE?

Sabe el señor Ministro que la empresa, para explicar sus decisiones, se escuda en la baja rentabilidad de esta ruta, donde han escaseado —prácticamente han sido inexistentes, según los datos que tengo en mi poder— las inversiones de infraestructura en estos últimos años. Y ello contrasta con el auge que la dirección de FEVE ha dado a su convoy de lujo, el Transcantábrico, que el último sábado de mayo, si mal no recuerdo, inauguró la nueva temporada con una tripulación entre la que se contaban diez periodistas norteamericanas. A mí me parece muy bien porque todo lo que sea promocionar los servicios que RENFE o FEVE pueden ofrecer para dar a conocer nuestras bellezas naturales, nuestra cultura y nuestra historia me parece perfecto. Se me ocurre, al hilo de esta reflexión, que la línea 31 también podría servir para que un tren, de parecidas circunstancias al que hemos citado, pudiera promocionar las bellezas turísticas de lo que Fray Luis llamó la sin par montaña de León. En fin, bienvenido sea este gasto, si ello supone olvidarse del plazo fijado para la supresión del «Hullero» que, según nuestras noticias, será en 1990, repito, con la promesa ya del señor Ministro de que esto no es así, pero los datos que tienen los ciudadanos afectados por la amenaza de supresión son esos. Es decir, en 1990, en los albores de unos años en que España estará abierta, por circunstancias de todos conocidas, al mundo entero.

No es de extrañar que se esté produciendo —la última reunión fue en Cervera de Pisuerga este fin de semana— una fuerte unión entre todos los partidos políticos, incluido el PSOE, sindicatos, asociaciones de vecinos, representantes de los municipios, diputaciones, que han formado una coordinadora, de la que todos formamos parte, para hacerse oír. Fíjese qué despolitizada está que formamos parte todos y únicamente hablamos del futuro del tren, y simplemente hablamos con argumentos en defensa de un medio de comunicación con más de cien años de historia y de eficaces y rentables servicios. No olvidemos que el ferrocarril de La Robla, con recorrido La Robla-Calmaseda, fue inaugurado en 1894 y ha sido ampliado posteriormente, como usted sabe, en 1923, consiguiendo así la longitud total de 335 kilómetros que posee en la actualidad. Fue explotada, no sé si con grandes índices de eficacia —parece que sí, que en sus años más pujantes, por iniciativa privada—, y pasó a FEVE en el año 1972. Inició su gestión con un «slogan» que quiero recordarle, que decía exactamente: Por un ferrocarril en marcha. Esa marcha, después de seis años penosos —repito— de pasotismo y olvido, termina con un aviso que se podía ver en las estaciones y apeaderos —yo lo leí—, que textualmente decía: Se pone en conocimiento del público en general que, a partir del próximo día 19 de mayor de 1988, quedan suprimidos, en todo su recorrido, los trenes de viajeros números 4.700 y 7.401, que circulan diariamente entre León-Bilbao y viceversa. Luego, la empresa ha dicho que todo era un error y que sólo se pretendía variar el servicio. Ello originó —repito— el planteamiento confuso, una caren-

cia de información y una ansiedad para los trabajadores de FEVE y para los usuarios, algunos de los cuales, sobre todo en las temporadas donde la nieve y las circunstancias climatológicas así lo determinan, sólo cuentan con este medio.

Señor Ministro, lo que pretenden nuestras preguntas es aclarar a la opinión pública que los propósitos de FEVE son otros; que el propósito del Ministerio es otro y que de lo que tratan, entre todos, es de dar una respuesta a las necesidades. Por eso, nuestras preguntas se refieren a las medidas que puede adoptar el Gobierno, conducentes a la renovación por parte de los Ferrocarriles de Vía Estrecha de la supresión de los servicios ferroviarios que unen León y Bilbao y, dentro de estas medidas, si usted pudiera concretarme si hay un plan de inversiones cuantificado para conservar esta ruta, y cómo se traduce la capacidad inversora, importante, que tiene FEVE para el arreglo de este problema. También nos gustaría saber la opinión que tiene el Gobierno acerca de la coherencia de suprimir determinados servicios en un año en que se aprobó el Plan de transporte ferroviario, así como la opinión del Gobierno sobre la posible acentuación de la grave depresión económica y social que sufren determinadas comarcas leonesas, como la de Cistierna, con motivo de la supresión de estos servicios. Hay que tener en cuenta que ésta es una zona que está muy sensibilizada, porque ya ha sufrido determinados problemas con motivo del cierre del túnel de la presa de Riaño, que quedó incomunicada parcialmente durante algún tiempo, a pesar de que lo dijimos en esta Cámara en determinadas preguntas e interrelaciones a su compañero de Obras Públicas.

Todos estos datos y circunstancias hacen que, por este motivo, la opinión pública leonesa y los ciudadanos afectados hayan recibido de uñas estos avisos de cierre y este planteamiento negativo que se ha hecho sobre el futuro de FEVE. Créame, señor Ministro, que todos los datos que me dé yo se los haré conocer literalmente a la opinión pública leonesa, y que me gustará que usted se apunte en este problema todos los goles necesarios.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Muchas gracias, señor Núñez Pérez. Yo no pretendo apuntarme ningún gol. Lo único que pretendo es explicar claramente cuál es la realidad y, sin duda, su pregunta me da la ocasión de decirlo.

En todo caso, usted plantea su pregunta para conocer el propósito de suprimir servicios ferroviarios. No ha habido absolutamente ninguna manifestación, por parte de ningún alto cargo de FEVE —entiéndase el Presidente— sobre el cierre de la línea León-Bilbao. En este momento no hay ninguna previsión de cierre de esa línea. La única variación que se ha producido es la sustitución del tren correo, diario, desde León a Bilbao y viceversa, y el rápido que circulaba los viernes en la dirección de Bilbao a León y los domingos desde León a Bilbao, un tren ligero

en ambos sentidos. En otras palabras, lo único que ha sucedido es que la oferta ha pasado de 16 a 14 circulaciones semanales.

Su señoría me dice que en las estaciones de FEVE se había colocado una circular diciendo que, con efectividad desde el próximo 19 de mayo y hasta nueva orden, se suspende la circulación de los trenes 7.401, León-Bilbao, y 4.700, Bilbao-León. Yo no sé quién colgó esto, porque dos días después salía una circular aclaratoria. Fíjese la diferencia que hay: la circular que usted ha citado es del día 9 de mayo, y el 11 de mayo salía otra circular en la que se decía: Como continuación de la directiva 1/88..., etcétera, los trenes 7.401 y 4.700 continuarán circulando hasta el 29 de mayo y, a partir del próximo 30 de mayo, se establecerá la circulación diaria de dos nuevos trenes ligeros de viajeros León-Bilbao, Bilbao-León, que sustituirán a los correos que se suprimen..., etcétera. En otras palabras, señoría, lo único que ha habido en todo esto es que la circular de cambio se ha retrasado dos días, una es del 9 y la otra del 11. Realmente a mí me sorprende que porque en una circular de cambio de un servicio por otro se produzca un desfase de uno o dos días entre la que cancela un tren y la que crea el siguiente, se pueda producir un revuelo del calibre que se ha producido. Ciertamente no lo entiendo, a no ser que alguien esté interesado en montarlo. Lo que yo aseguro desde aquí es que el servicio continúa en este momento en la forma establecida; en segundo lugar, que no hay ninguna previsión de cierre; en tercer lugar, como decía hace un momento, en un breve plazo de tiempo —que no puedo precisar en este momento— presentaremos un plan de empresa de FEVE, a efectos de establecer cuál es su futuro en los próximos cuatro años. Pero en este momento no hay ninguna previsión de cierre de esa línea.

De todos modos, también es bueno que hagamos un análisis de cómo es esta línea, porque a uno le queda la sensación, después de su intervención —y que conste que su intervención me ha parecido extraordinariamente medida— de que, estamos hablando de un trayecto de unos tráficos importantes, y quiero dar algunos datos. El tren correo tenía 62 paradas. El tren ligero suprime 28 paradas, dejándolo en 34. Es decir, que lo que hace el nuevo tren es suprimir algunas de las paradas y en ningún caso cerrar tramos, de las cuales diez son áreas de cercanías y, por tanto, tienen servicios de otros trenes, lo que significa que se dejan de servir 18 paradas: 15 en Castilla y León, dos en Cantabria y una en el País Vasco. En estas paradas, el promedio de viajeros/día que suben o bajan es de 1,89. En otras paradas, un viajero que suba en una estación, baje en otra y haga el recorrido inverso en ese día, cubre todo el trayecto de dos estaciones en el día promedio. Este es el tráfico del que estamos hablando. Es decir, que en estas estaciones en las que suprime el servicio, estamos hablando de que el promedio en esas 18 estaciones es que, en 9 de ellas, un viajero sube, se baja en alguna de las otras, se sube por la noche y vuelve al destino. Estamos hablando de un total de 9 viajeros/día para cubrir las 18 estaciones que se suprimen. En otras palabras, lo que se intenta es racionalizar el servicio y hacer

que podamos ahorrar tiempo, para que el recorrido sea más largo; porque el recorrido es a baja velocidad y en un trayecto muy largo.

Adicionalmente, en cinco de esas paradas, no ha habido ningún viajero origen de destino en el último trimestre; y el tren paraba. Luego lo que estamos haciendo, señorías, es racionalizar el servicio y haciendo que sea mejor para los viajeros que lo utilizan.

De estas 18 estaciones que se suprimen, 16 tienen transporte público alternativo, lo que significa que no estamos dejando incomunicadas más que dos de estas zonas sin servicio público. Pero como ciertamente quiero atender a esa sugerencia que se hace para esas dos estaciones, en las cuales, en el mejor de los casos, sube un viajero al día, vamos a establecer un sistema de parada discrecional; es decir, que este ferrocarril, que entiéndase que es casi como un autobús menos en el sentido de la carga de viajeros que probablemente lleve, puede funcionar con paradas discrecionales. Lo que vamos a añadir para ello es que, en estaciones en las cuales no pare, no lo haga como parada obligatoria, pero sí como parada demandada. A la velocidad a la que circulan estos ferrocarriles, es perfectamente viable que se pueda establecer con este tipo de funcionamiento.

Señoría, quiero decirle, primero, que no se ha producido supresión alguna de servicio; se ha producido una racionalización del mismo, lo que significa tiempos de recorridos menores, y no hay previsión de cierre en este momento por parte de FEVE.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Núñez Pérez tiene la palabra por cinco minutos.

El señor **NUÑEZ PEREZ**: Sabemos que no hay más cera que la que arde. Sabemos qué problemas tiene este ferrocarril, pero también sabemos los problemas que tienen los ciudadanos que lo usan, y los problemas que les ha acarreado el mal funcionamiento de este ferrocarril, porque ese es otro asunto. Yo no voy a hablar de la circular famosa que se publicó en las estaciones, pero evidentemente tenía que venir de FEVE, porque nadie creo que tenga posibilidad de ponerla en un tablón de anuncios y, sobre todo, con la concreción de que se suprimían los trenes a los que usted se ha referido y yo también. Me alegro mucho de que la línea no se suprima. Repito, yo hablé de amenaza de cierre; no hablé de otra cosa, sin embargo, sé que los propios trabajadores de la empresa y los ciudadanos afectados ven 1990 como la fecha en que, quizá por imprudencia de algunos directivos de FEVE, termine la existencia de este ferrocarril. ¿No es así? Me alegro mucho. Y me alegro, sobre todo, porque acabamos de aprobar en el Congreso el Plan de Transporte Ferroviario hasta el año 2000 por un importe, si mal no recuerdo, de 2 billones 100.000 millones de pesetas y, sería absolutamente contradictorio que, al lado de este magnífico Plan —por los ceros que tiene— se estén tomando medidas de tipo restrictivo. Ello quizás se debe, entre otras cosas, a que este Plan de Transporte Ferroviario sólo se considera el transporte que transcurre por vías de ancho normal,

RENFE, cuando quizá lo que debería haberse hecho —nos hubiéramos quedado todos tranquilos y yo no hubiera venido hoy con estas preguntas— es un planteamiento global, que hubiese tenido cuenta tanto a RENFE, el ancho normal, como a FEVE, vía estrecha.

Así lo solicitaba la propuesta de resolución número 31, de nuestra Agrupación, que defendió nuestro compañero, Pérez Dobon, que decía: «El Congreso de los Diputados acuerda que en el plazo de seis meses, a contar desde la fecha de la aprobación por la Cámara del Plan de Transporte Ferroviario, el Gobierno le remita un plan complementario relativo a FEVE y su coordinación con RENFE y las previsiones del Plan de Transporte Ferroviario». No serían las preguntas tan reducidas a la geografía a la que se refieren las mías y hablaríamos de un planteamiento global, a lo que, a lo mejor, el señor Ministro contestará con mucho más gusto.

No puede ser considerada FEVE como algo residual —ya no me estoy refiriendo solamente al ferrocarril León-Bilbao—, sino que debe ser considerada, cuando es un plano transversal la red de comunicación de toda la cornisa cantábrica, como una línea que afecta a cinco regiones y que debe estar estrechamente relacionada —y supongo que así lo estará en el Plan, pero nosotros no lo hemos visto— con el Plan de Transporte Ferroviario, ya que afecta a más de 5 millones de personas de esas regiones por las que pasan los ferrocarriles de FEVE.

Perdóneme que le hable —y ya termino, señor Presidente— del bajo grado de ocupación al que usted aludía, y es lógico que aluda —ya sabemos las cifras y los datos los leoneses—. Eso es cierto en determinados días del año. En otros, no tanto, sobre todo —repito—, en las épocas en que las circunstancias climatológicas son muy duras. Sin embargo, lo real es que, para que el público utilice un servicio, lo primero que se ha de hacer es darlo bien, ofrecerlo en adecuadas condiciones. Que las condiciones no son adecuadas ni reúnen, en algunos casos, mínimos requisitos de comodidad, la queja general así lo dice. Los datos que se barajan entre los técnicos son que se necesitaría una inversión de 6 a 8.000 millones de pesetas para hacer esta línea rentable y para que fuese solicitada por el número de ciudadanos que tienen que utilizar otros medios de comunicación sustitutivos a la fuerza. Lo único que se ha hecho estos años —repito— es utilizar material desechado de otras líneas. Alguien ha llamado a esta línea de León-Bilbao la «cenicienta» de las líneas de FEVE. Muchos días —y yo he sido paciente del caso, porque he viajado para venir aquí con un testimonio personal y directo—, el tren que cubre la distancia León-Cistierna tarda en hacer el recorrido cerca de dos horas y media, cuando en coche se puede hacer este trayecto en cerca de tres cuartos de hora. Repito, fue testigo personal y paciente de este retraso.

Por otra parte, falta también personal, creo. Ya sé que en un plan de reconversión, usted me podrá dar datos y cifras que justifiquen este tema. Hace dos años creo que había 1.500 empleados frente a los 270 actuales. Esta falta de personal y de medios son datos que me han facilitado, y usted me dice que no. Estoy dispuesto a creer da-

tos, pero hemos comprobado el problema. Doscientos setenta empleados actuales...

El señor **PRESIDENTE**: Mil quinientos iniciales y doscientos setenta actuales.

El señor **NUÑEZ PEREZ**: Eso es.

Voy a contar una anécdota y termino. En el largo puente del Corpus, uno de los trenes tuvo que hacer el servicio con una máquina averiada. Un chopo caído en la vía impidió que, la que debía ser de repuesto, pudiera ser utilizada. La falta de vigilantes de vía, por lo visto, no pudo detectar este accidente. Son pequeñas cosas, señor Ministro. No las traigo aquí como una imagen catastrofista de tren León-Bilbao, sino sencillamente para justificar que el gran argumento que se da, no ya para quitar el tren —cosa que no va a suceder—, sino para reducir de una manera quizás exagerada los servicios que actualmente presta, que es la falta de ocupación, tiene también su explicación, puesto que no depende de que no haya demandantes, sino de que los demandantes no demandan un servicio público que debería darse en mejores condiciones. Los pueblos de Cistierna, Boñar, La Vecilla, Valdelugueiros, Prior o Vegaquemada, ecetéra, tienen sus razones y sus explicaciones. Yo he hablado con esos ciudadanos y les traigo su voz; no traigo la mía siquiera. Han surgido como voces espontáneas defendiendo FEVE, y lo único que le pido al señor Ministro es que, en atención al concepto que él tiene de servicio público —yo le he escuchado muchísimas veces en el Congreso y sé que tiene un concepto correcto de servicio público: el servicio público que debemos tener dentro de un Estado Social y de Derecho—, considere que ese servicio público es el que hay que dar para saber si satisface a los demandantes, y a partir de ahí valorar las conductas de aceptación o no aceptación del mismo.

Yo sé que con los planes que usted que ma ha esbozado esto puede solucionarse, y lo deseo de corazón, y deseo, sobre todo, llevar la voz del señor Ministro de Transportes a mis ciudadanos leoneses y a los afectados por esta línea, para decirles que las cosas no van a ser como se piensa, sino que van a ser de una manera mucho más razonable y positiva.

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

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Núñez, yo le reitero lo que le dije hace unos minutos: no hay ninguna previsión de cierre de la línea que usted menciona; no ha habido ninguna suspensión del servicio. Pero ciertamente hay datos que a uno le hacen pensar qué es lo que está pasando aquí. Porque usted dice que la circular que establecía la suspensión del servicio provenía de FEVE. Ciertamente; yo la tengo aquí delante, y esta fue la que se colgó en las estaciones. Pero es que dos días después se pasa una nueva circular, en la que además se dice

«como continuación», y entiendo que ésta no se colgó, porque en todo caso la primera estuvo un día sólo. Debe ser que la primera, en ese día, la vio todo el mundo, y la segunda, que lleva dos meses de vigencia, no la debió ver nadie. Uno tiene la sensación de que algo no está marchando, es decir, de que alguien se está encargando de que algo no marche. Porque dice, efectivamente, «se suprime la circulación de estos trenes», y paralelamente tendría que haber salido, ese mismo día, una que dijera «se inicia la circulación de otros trenes». Esa segunda circular sale dos días después, 9 y 11, y entiendo que la primera se cuelga y la segunda no se llega a colgar nunca, o, por lo menos, a S. S. no le dijeron que se había colgado. Porque, ciertamente, si se le hubiera dado la publicidad que parece que se le dio a la primera, a lo mejor no se hubieran levantado las inquietudes, salvo que alguien tuviera interés en que se levantaran, que siempre es posible; estas cosas suceden, y lo sabe S. S.

Por tanto, queda suficientemente aclarado que no hubo ninguna intención de suprimir ese servicio, y las propias circulares de FEVE lo establecen.

En cuanto a supresión de paradas, se suprimen en estaciones que no tienen en este momento más de 1,89 viajeros promedio/día, subida y bajada, origen o destino. En cinco de ellas —repito— no ha habido en el último trimestre ni un sólo viajero en origen. Realmente estamos hablando de algo que no es sensato para el resto de los viajeros: que se para el tren allí, para que no se suba nadie en tres meses. Yo creo que si FEVE no suprimiera esas paradas y yo lo supiera, sería yo el que se lo impondría. No se puede parar un tren en un sitio en donde en tres meses no se sube nadie. No se puede, porque está produciendo un perjuicio al resto de los viajeros.

Me dice S. S. que si se da bien el servicio, va a subir el nivel de ocupación, ecetéra. Yo lo dudo, y lo digo con toda claridad. Sabiendo lo que es un ferrocarril de vía estrecha, las posibilidades de servicio que tiene y lo que S. S. me acaba de reconocer, que es que el ferrocarril tarda dos horas y media en un recorrido —el León-Cistierna, me parece que decía— que en coche son tres cuartos de hora, yo le digo que nunca va a haber mucha menos diferencia, por mucho que intentemos mejorarlo. El ferrocarril de vía estrecha es un ferrocarril muy lento, y se construyó con esas limitaciones y no tiene alternativa; nunca va a ser un ferrocarril que puede competir en absoluto con la carretera. Puede competir el ferrocarril de vía ancha en alta velocidad; en el de vía estrecha es completamente imposible, no puede competir con la carretera. Y siempre va a ser mucho más corto ese trayecto que S. S. me cita en automóvil que en el ferrocarril, por muchas inversiones que hagamos. Las posibilidades de elevar la velocidad son muy reducidas.

Luego no es que se de buen o mal servicio, es que se da el servicio que el ferrocarril de vía estrecha puede dar. Es una limitación. Luego no se pretenda que el ferrocarril de vía estrecha de el servicio que están dando los ferrocarriles de vía ancha de alta velocidad. Cuando hablo de alta velocidad hablo de un Talgo, a 160 kilómetros/hora; no es

pensable que se pueda llegar ni de lejos a ese tipo de velocidades, cualquiera que sea la mejora que se haga en la vía.

Mire, señoría, yo tengo que hacer también juicios de intenciones, no con respecto a usted, pero S. S. me ha dado unos datos de personal que me resultan tan risibles —e insisto en que es porque a usted se los dieron— que a lo mejor resulta que esas implicaciones de personal son las responsables del conjunto de la operación. No lo sé —yo tampoco quiero decirlo—, pero a uno le sorprende que se coloquen en las estaciones algunas de las circulares y no las otras. Y a uno le sorprende que usted cite que falta personal, en un ferrocarril en el que todo el mundo sabe que no falta, en el que los propios trabajadores saben que no falta personal. Tampoco quiere decir que sobre; yo no quiero hacer ninguna valoración en este momento sobre la situación del personal, pero ciertamente no falta per-

sonal, y lo saben los trabajadores. Y a lo mejor esto tiene que ver con actuaciones y con motivaciones laborales en zonas localizadas. A lo mejor resulta que tiene que ver con eso, y se están produciendo inquietudes en los usuarios en base a determinadas actitudes sindicales o determinadas actitudes laborales que yo me quedo con la duda de que no sean la razón que subyace en algo en lo que no ha habido intención por parte de la Compañía.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por la información que ha facilitado a esta Comisión. Muchas gracias a S. S. por la colaboración durante este período de sesiones, que ha sido muy intenso. Les deseo un feliz período de verano.

Se levanta la sesión.

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

**Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID**

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**