



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1988

III Legislatura

Núm. 371

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el miércoles, 16 de noviembre de 1988

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del señor Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE (García Valverde), para informar:

- Sobre planes y perspectivas respecto al taller central de reparación de Villaverde Bajo (Grupo Parlamentario del CDS) (número de expediente 212/001135).**
- Sobre causas que motivaron el accidente ferroviario ocurrido en Sabadell el día 2 de septiembre de 1988 (Grupo Parlamentario de Minoría Catalana) (número de expediente 212/001143).**

Proposiciones no de ley:

- Sobre modificación del programa de autovías del Plan General de Carreteras (Grupo Parlamentario del CDS) («B. O. C. G.», número 125, Serie D) (número de expediente 161/000127).**
 - Sobre declaración de utilidad pública de los trabajos, estudios e investigaciones que permitan la aceleración del anteproyecto del trasvase Júcar-Vinalopó en el ámbito de la redacción del Plan Hidrológico de la Cuenca del Júcar (Grupo Parlamentario del CDS) («B. O. C. G.», número 221, Serie D) (número de expediente 161/000139).**
 - Sobre el elevado número de accidentes de tráfico ocurridos en la provincia de Lérida (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.», número 224, Serie D) (número de expediente 161/000141).**
-

Se abre la sesión a las diez de la mañana.

COMPARECENCIA DEL PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), PARA INFORMAR SOBRE:

— PLANES Y PERSPECTIVAS RESPECTO AL TALLER CENTRAL DE REPARACION DE VILLAVERDE BAJO (G. P. DEL CDS)

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señoras y señores Diputados.

Vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios con el primer punto del orden del día, relativo a la comparecencia del señor Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), señor García Valverde, a quien damos la bienvenida a esta Comisión y le agradecemos su presencia en la misma.

Puesto que se trata de una comparecencia sobre temas heterogéneos, vamos a hacerla por su orden. Vamos a dar la palabra al Presidente de RENFE, en primer lugar, para que informe a la Comisión sobre las materias objeto de la comparecencia relativa a planes y perspectivas respecto al taller central de reparación de Villaverde Bajo. Tiene la palabra el señor Presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): Muchas gracias, Presidente.

Sobre el texto de la pregunta, tengo que hacer una primera aclaración. En Villaverde Bajo existen dos talleres de reparación: uno, de material rodante y, otro, de material fijo. Como no se especifica a qué taller se refiere, voy a exponer la situación y perspectivas de los dos talleres. Empezaré por la explicación más corta, es decir, la situación y evolución del taller de reparación de material fijo.

Hace unos meses existían varios talleres de reparación de material fijo en Madrid y en Valladolid. Su actividad era escasa y, después de una serie de estudios, se tomó la decisión de suprimir los talleres de material fijo de Villaverde y hacer un nuevo taller en Valladolid, con maquinaria moderna y más adaptado a las necesidades, más que de reparación, de creación de cambios de desvío de media y alta velocidad. Por tanto, se ha producido el cierre del taller de material fijo y se ha establecido un plan de pase del personal de este taller a otras dependencias de la red. Las existencias de personal, al 31 de mayo de este año, en este taller de material fijo de Villaverde Bajo, eran de 113 personas. Los agentes que tienen ya un nuevo destino son 75, y los agentes pendientes de acoplamiento son: cinco en el taller central de reparación de material móvil de Villaverde Bajo; 26, en el almacén central, y siete como posibles jubilaciones, que hacen un total de 38 personas. Esto quiere decir que la situación del personal de este taller ha sido perfectamente asimilada por el resto de las dependencias, mediante actuaciones como las que acabo de mencionar, es decir, con nuevos destinos o con traslados a otros talleres o almacenes, sin descartar las siete jubilaciones.

Pasando al taller de reparación de material rodante, el

taller de Villaverde Bajo es, sin duda, el más importante de la Red de Ferrocarriles Españoles y es un taller básico para el mantenimiento del material motor. En él se realizan reparaciones de locomotoras eléctricas, de locomotoras diésel, tanto de locomotoras de línea como de locomotoras de maniobra, así como reparaciones de automotores diésel. Para dar una idea a SS. SS., les diré que el número de reparaciones que se efectuarán durante el año 1988 será de 235, y que para el próximo año 1989 estimamos que se realizarán 242 reparaciones. La carga de trabajo de este taller para el futuro está asegurada, porque las reparaciones que se hacen en él son las de las locomotoras más modernas de la red, a excepción de las locomotoras de maniobra, que serán retiradas paulatinamente en los próximos tres años, a medida que vayan incorporándose a la red las 120 nuevas locomotoras de maniobra que han sido contratadas recientemente.

Con el mantenimiento de la carga de trabajo, se están realizando una serie de inversiones para obviar el principal problema que existe en el taller de Villaverde: la escasez de medios mecánicos de inversión que garanticen unas reparaciones fiables. Las inversiones previstas superan los 1.000 millones de pesetas y afectan, fundamentalmente, a la automatización y a la mejora de la calidad de los procesos de reparación. Estos 1.000 millones de pesetas de inversión cubren también la necesidad de atender al mantenimiento de los equipos electrónicos hoy existentes en las locomotoras, para los cuales no existían medios mecánicos ni humanos en el taller de Villaverde.

La plantilla de personal de este taller es de 1.003 personas. Esta cifra es la misma que tenemos prevista para 1989. La previsión para los próximos años es que se mantenga en unos niveles muy parecidos. En mi opinión, este taller, por su tamaño, por sus cualificaciones profesionales y por su equipamiento, no es sólo el más importante de nuestra red, sino que se puede comparar perfectamente con otros talleres en otros países. También es necesario mencionar que el taller de Villaverde constituye un centro de entrenamiento y de formación profesional para las administraciones ferroviarias extranjeras, especialmente latinoamericanas, con las que RENFE tiene convenios de formación de personal.

Hasta aquí, señor Presidente, la información que les puedo dar sobre los talleres de Villaverde.

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

Vamos a dar la palabra, en primer lugar, al Grupo solicitante de la comparecencia, el Grupo Parlamentario del CDS. En su nombre, tiene la palabra el señor Rebollo, por diez minutos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: El señor Presidente de RENFE nos ha expuesto la situación actual de los dos talleres de Villaverde. Le agradezco que lo haya hecho así respecto de los dos, pero la pregunta se refería al taller de reparación de material rodante, porque como él ha dicho, es el taller más importante de RENFE y una

especie de test de la política de RENFE en una doble dirección: primera, presupuesto para gastos de conservación y mantenimiento de material motor, material rodante y, segunda, qué distribución de ese presupuesto se hace entre medios propios y medios ajenos, entre la llamada industria particular y los medios propios de RENFE.

Como sabe perfectamente el Presidente de RENFE, la empresa, que a lo largo de su historia ha pasado por alternativas diferentes en orden a la política a seguir para el mantenimiento del material motor, se apoya en la industria particular, casi con exclusividad en algunos momentos: en otros, se apoya en los medios propios de RENFE; o encuentra un «statu quo», una especie de «fifty-fifty» entre la industria particular y los talleres de RENFE. Con motivo de estas distintas políticas se llegó a establecer, en varias ocasiones, una serie de convenios con la industria particular para asegurar no solamente la rápida colaboración, sino también el mantenimiento de unos estándares de calidad y de precio.

El objeto de la pregunta tiene que ver con el deseo de mi Grupo Parlamentario de conocer cuáles son las cifras reales de la empresa para la conservación y el mantenimiento de este taller y de otros. Señor Presidente, durante varios años, a lo largo de los debates y de las comparecencias en la Ley de Presupuestos, hemos pedido la cifra de gastos de conservación y mantenimiento, y usted y su predecesor en el cargo prometieron el envío de esos datos a mi Grupo Parlamentario, pero nunca lo hicieron. Este año, tampoco se ha hecho y estos datos no han llegado a tiempo para presentar las enmiendas correspondientes. Consta en el «Diario de Sesiones» que esto se pidió en su momento.

Señor Presidente, esta actuación no es seria ni respetuosa con lo que significa un Diputado. Quisiera en este punto que, trascendiendo a la pregunta concreta del papel que desempeña este taller en la red, sirviera como botón de muestra para que pudiéramos establecer cuál es la cifra que se destina a gastos de reparación y mantenimiento en RENFE, tanto en instalaciones fijas como en material motor y móvil, para saber exactamente si uno de los tres grifos fundamentales que mueven la cuenta de resultados de RENFE funciona correctamente. Porque una de las tentaciones que puede existir en cualquier momento para disminuir el déficit de la cuenta de resultados (aparte del renglón de personal y de mover las tarifas), es justamente cerrar los gastos de conservación y mantenimiento, con lo cual pelagra la regularidad, se deteriora el índice de kilómetros entre socorros y pelagra la seguridad.

Es importante para esta Casa, y desde luego para mi Grupo Parlamentario, contar con ese dato. Necesitamos —quisiera decirlo con la mayor elegancia posible— y tenemos derecho a tener ese dato, y no quisiera tener que pedirlo otra vez a través de los cauces de esta Casa. Señor Presidente, yo confío en que esta vez será la definitiva y que mi Grupo tendrá esa información.

Refiriéndonos al taller de Villaverde, quisiéramos saber, no el número de reparaciones que se realizan en el año 1988 y las previstas para el año 1989, sino qué signifi-

ficican esas reparaciones respecto de las que se realizaron en ejercicios anteriores, cómo se distribuyen, cuántas GR —grandes reparaciones— existen dentro de ellas, y cuántas no entrarían dentro de este capítulo.

El Presidente de RENFE ha tocado un punto muy importante, que era uno de los objetivos de esta pregunta: cómo va su característica como centro de entrenamiento y formación de personal. Me ha alegrado enormemente escuchar su afirmación de que continúa siendo un centro de entrenamiento y formación de personal, tanto para el personal de la casa como para el de otras administraciones ferroviarias, quisiera que el señor Presidente ampliara estos datos de este importante renglón.

Resumiendo —y termino, señor Presidente—, quisiera saber la cantidad que se destina a conservación y mantenimiento (si no lo puede facilitar, le ruego que nos lo envíe con rapidez), de toda la red, distinguiendo el mantenimiento de la conservación en instalaciones fijas de material motor y móvil, con una cadencia de varios ejercicios. En segundo lugar, nos gustaría conocer el número de unidades de trabajo, de reparaciones, para los ejercicios 1985/1987 en el taller de Villaverde, para compararlo con la cifra que nos acaba de dar el señor Presidente de RENFE para el ejercicio de 1988, y la previsión de 1989; el desglose de esta cifra en cuanto a las GR y al resto de reparaciones; y los datos relativos al papel de este importante taller de RENFE como centro de entrenamiento y formación de personal.

Quiero agradecer también la comparecencia del Presidente de RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Grupos que deseen establecer posición. **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, el señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El señor Presidente de RENFE nos dice que se ha suprimido en Villaverde el taller de material fijo y se ha trasladado prácticamente a Valladolid, he creído entender que incluso con vistas a actividades relacionadas con la alta actividad. En relación con este hecho que nos anuncia, a nuestro Grupo le interesaría conocer si estas actividades de Valladolid van a ser concordantes con las previsiones del Plan de Transporte Ferroviario aprobado, e incluso si van a ser concordantes con la previsión inmediata del cambio de ancho de vía en nuestro país.

Cuando ha intentado tranquilizar a esta Comisión en el sentido de que no va a haber problemas respecto de la situación del personal en Villaverde, como consecuencia de ese traslado a Valladolid, nos ha hablado de que hay 75 nuevos destinos sin problema. Pero respecto de los 38, siete serían por jubilaciones y quedan 31 sobre los que todavía nuestro Grupo tiene dudas respecto de si está resuelta la situación laboral de estos trabajadores. Nos gustaría conocer si realmente está resuelta su situación.

En relación con el taller central de material rodante de Villaverde, como se ha contrastado hoy con el informe del señor Presidente de RENFE, destinado en una parte im-

portante a reparaciones de locomotoras modernas, nos gustaría conocer si dentro de estas reparaciones está incluida la operación que hemos comentado en esta Comisión: la adaptación de las locomotoras 269-200 que tuvieron problemas.

Cuando nos habla de la inversión de 1.000 millones de pesetas en este taller central de material rodante, nos interesaría saber si esta inversión está consignada, con todos los sacramentos, en el contrato-programa vigente y a la vista de los cambios que se prevén en el futuro ferroviario de este país, sobre todo pensando en el cambio de ancho de vía, si este hecho va a suponer cambios en el contrato-programa, en el sentido de aumentar o disminuir esa cifra.

Para terminar, señor Presidente, a nuestro Grupo le interesaría conocer, en cuanto a la formación profesional de este centro de Villaverde y pensando en administraciones ferroviarias de Hispanoamérica, si se va a tener en cuenta a que partir de ahora va a ser necesaria una formación profesional específica en nuestro país como consecuencia de los cambios que se van a operar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García Valverde, para responder a las formulaciones de S. S.

El señor **PRESIDENTE de RENFE** (García Valverde): En cuanto a las preguntas formuladas por el señor Rebollo, no sé si existe la posibilidad en este momento de preguntar a los servicios administrativos de la casa si se ha recibido la remisión de las preguntas referentes a los gastos de conservación y mantenimiento que en la comparecencia, con motivo del proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado, hizo el señor Rebollo, cuya remisión, desde luego, yo he firmado. Si existe esa posibilidad hoy mismo podría tener S. S. la seguridad de que se han contestado las preguntas que formuló en mi anterior comparecencia.

El resto de las preguntas formuladas por S. S. se refieren, básicamente, al pasado, cuando su pregunta tenía un carácter de futuro. El dato relativo al número de reparaciones de los años anteriores no lo tengo en mi poder. Lo que sí le puedo adelantar es que tal número ha ido en aumento en los últimos tres años en que he sido testigo de la evolución de este taller. Asimismo, como antes he mencionado, la evolución 1988-1989 también es creciente.

Las repeticiones y mantenimiento del material rodante en RENFE ha pasado por distintas etapas. Desde una primera en la que mayoritariamente se llevaron a cabo por parte de la industria privada, hasta otra segunda etapa en la que mayoritariamente se hacían por parte de RENFE. En estos momentos, estamos aumentando la carga de trabajo hacia el sector privado, tratando de actuar con este sector como amortiguador de las puntas en las necesidades de mantenimiento de los talleres de RENFE y en general.

Por otra parte, existen determinadas series de material motor escasas y no tendría sentido que hubiese una formación profesional y unos medios en los talleres de REN-

FE exclusivamente dedicados al mantenimiento de este material. En ese sentido hemos decidido que siga siendo la industria privada la que realice este mantenimiento.

La instrumentación del taller de Villaverde, como centro de entrenamiento, viene de algunos años y constituye una actividad fundamentada para el apoyo de la industria privada en su actividad de exportación de material ferroviario. He sido testigo de la influencia de la formación profesional con países latinoamericanos, tales como Cuba, Perú, Argentina y Venezuela, y puedo asegurar la eficacia de este sistema para aumentar las exportaciones y crear un clima de confianza entre las distintas administraciones ferroviarias que, al fin y al cabo, son las que pueden influir en la compra de material. La última exportación de 150 coches a Cuba es, no cabe duda, consecuencia directa de ese clima de confianza y de esa prestación de servicios invisible en forma de formación profesional para los propios talleres de la administración ferroviaria cubana.

El futuro taller de Valladolid estará destinado al montaje de los desvíos y cruzamientos de alta velocidad. Como saben los señores Diputados, va a haber tres grandes tipos de material fijo, es decir, de desvíos y cruzamientos. El material fijo convencional, que es el que tenemos en estos momentos ligeramente mejorado, que alcanza hasta 120 kilómetros por hora; el material de cruzamientos que hemos desarrollado junto con una firma austriaca, que llega hasta 200 kilómetros por hora, y los cruzamientos de alta velocidad a 250-300 kilómetros por hora, en colaboración con una firma alemana.

El taller de Valladolid va a atender al montaje de los cruzamientos hispanoaustriacos e hispanoalemanes, mientras que el resto de los cruzamientos existentes serán retirados paulatinamente y sustituidos por estos dos. Se va a construir una nave nueva en Valladolid que permita las soldaduras y las operaciones necesarias para construir esos cruzamientos y su posterior envío a los sitios donde tienen que ser emplazados.

En cuanto a los 31 trabajadores sin colocación, a 16 de noviembre, están cinco en el taller central de reparaciones, y 26 en el almacén central. Espero que, en breve, puedan ser recolocados en otras dependencias de la red. En su situación actual están sin destino.

La adaptación de los 269 (y no lo llamaría adaptación, sino simplemente reparación extraordinaria, para evitar los riesgos de fisuras que habían aparecido) se está llevando a cabo en los talleres de Villaverde y en el de Sevilla, de acuerdo con los estudios realizados conjuntamente por el tecnólogo de la locomotora y los servicios técnicos de RENFE.

En cuanto a los 1.000 millones de inversión, esa cifra está prevista en los presupuestos de contratación y en los de inversión del contrato-programa actualmente vigente.

Afirmaba S. S. que la formación profesional para otros países está muy bien, pero que en el nuestro sería necesario un plan de formación profesional, opinión esta que comparto totalmente. En ese sentido, en los últimos años se han puesto en marcha una serie de actividades para aumentar la formación profesional en general de los traba-

jadores de RENFE en las distintas especializaciones profesionales. Se ha inaugurado la Escuela de electrónica, en Valencia y la Escuela de gestión, en Madrid. En estos momentos estamos esperando la inauguración de la Escuela de conducción de trenes que conllevará básicamente la instalación de un simulador de conducción.

Con la Escuela de electrónica y con la Escuela de Gestión se cubren las lagunas más importantes que teníamos en talleres —la parte de electrónica era prácticamente inexistente— y en estos momentos podemos albergar ilusiones de que también tendremos en los talleres de RENFE departamentos que atiendan a la parte electrónica de las locomotoras y, en general, del material ferroviario, cosa que hasta el momento es prácticamente inexistente por falta de medios humanos capacitados para ello.

Estas son las respuestas a las preguntas que se me han formulado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna de sus señorías desea intervenir? (Pausa.)

Antes de terminar, quiero manifestar que me satisface oír al Presidente de RENFE decir que ese taller de Villaverde de locomotoras marcha, como pensábamos los que hace más de veinte años contribuimos a su construcción y puesta en marcha.

— CAUSAS QUE MOTIVARON EL ACCIDENTE FERROVIARIO OCURRIDO EN SABADELL EL DÍA 2 DE SEPTIEMBRE DE 1988

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar al segundo punto del orden del día, que es la comparecencia por las causas que motivaron el accidente ferroviario ocurrido en Sabadell el día 2 de septiembre de 1988.

Esta comparecencia ha sido solicitada por el Grupo parlamentario de Minoría Catalana.

Tiene la palabra el Presidente de RENFE para responder a las formulaciones de esta solicitud de comparecencia.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): La explicación del accidente, ocurrido el día 2 de septiembre en el túnel que atraviesa la ciudad de Sabadell, es la que se recoge en el informe establecido por la Inspección General de RENFE, más concretamente en las conclusiones de este informe, que sitúa el origen del incendio de la unidad de cercanías que formaba un tren en la explosión del fusible de protección del grupo motor generador, situado dentro de la cámara de alta de fusibles.

También hay que indicar que el sistema de comunicación tren-tierra no funcionaba en ese momento como consecuencia del robo de 20 metros de cable, que este robo se produjo precisamente el mismo día de la incidencia y que en el momento de la misma se estaba llevando a cabo la reparación y reposición de estos 20 metros de cable.

Estas son las causas, en breve, citadas por el informe de la Inspección General de RENFE, que no sólo por oficio sino por mi mandato explícito llevó a cabo personal-

mente el inspector general. Si alguna aclaración adicional requiere, podríamos sacarla del informe de la Inspección General.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo que ha solicitado la comparecencia, tiene la palabra el señor Casas, por diez minutos.

El señor **CASAS I BEDOS**: Gracias señor Presidente por haber accedido a nuestra petición de comparecencia. Si me permiten, voy a hacer una relación rápida de los hechos que ocurrieron, con una serie de puntualizaciones, a fin de comprobar los datos explicados por el señor Presidente y para, en todo caso, estudiar las medidas a adoptar en el futuro.

Los hechos (según se desarrollaron y según constan en informaciones que yo he podido contrastar), se producen cuando el tranvía UTE-600, número 25.051, procedente de Hospitalet y con dirección a Tarrasa llega a la estación de Sabadell-Sur, concretamente a las 15,25 horas, según su horario previsto. En este momento se produce el incendio y diez minutos más tarde, y en sentido contrario, llega a la misma estación un convoy, concretamente el número 25.164, con destino a Molins del Rey. Se produce el desalojo de los pasajeros de los dos trenes sin el menor problema, y el suceso ocurre cuando a las 15,46, es decir veinte minutos más tarde, sale de Tarrasa un convoy con 80 pasajeros, que se dirige a Sabadell.

La distancia aproximada entre Tarrasa y Sabadell es de 10 kilómetros. Este tren va efectuando su recorrido, llega a la entrada del túnel por la boca norte, sin ningún problema se introduce en el túnel, pasa por la estación de Sabadell-Norte, donde nadie le advierte de nada, simplemente un semáforo indicaba que había un tren parado, lo cual no impedía que el nuevo tren entrara en el túnel. Este tren llega al lugar del accidente, donde hay una cantidad de humo importante. Los pasajeros de este último tren tardan dos horas en poder desalojar el convoy con peligro evidente de quedar asfixiados.

Los hechos son que, como consecuencia de todo esto, dimiten el jefe de Transportes de la quinta zona de RENFE, don Rafael Bonachela; y se sanciona a dos empleados, concretamente a don Julio Carazo, inspector principal del puesto de mando, y a don Antonio Alibán, que era el factor de circulación que controlaba, en el puesto de mando, los trenes de esta línea.

Las circunstancias que ha explicado el señor Presidente dan a entender que factores externos a la propia responsabilidad de la Compañía provocaron que no se pudieran hacer las comunicaciones en su debida forma. Pero que en el momento en que se sanciona a dos empleados y dimite un responsable es que algo no funcionó. Me imagino que fueron los sistemas de seguridad de RENFE.

Por otra parte, han sido bastantes las veces en las que el Ayuntamiento de la ciudad, ya en 1971, cuando se construyó el túnel (este problema viene de lejos, no es que sea responsabilidad directa del actual Presidente de RENFE, y hay actas que se pueden leer donde esto queda demostrado), ha insistido en la necesidad de hacer bocas de se-

guridad y de salida en caso de incendio. No se hicieron, RENFE consideró que no era necesario entonces. La última referencia que hay en este sentido es un acuerdo de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Sabadell, de 14 de abril de 1980, precisamente con ocasión de otro accidente que hubo en el túnel de los ferrocarriles de la Generalitat, en el que requerían a la Administración y a RENFE para que se estudiaran a fondo los sistemas de seguridad de este túnel y se construyeran las salidas de seguridad y de desalojo de personas en caso de incendio o de accidente. Al parecer, no hubo respuesta de RENFE. Afortunadamente, el accidente no tuvo más consecuencias que 52 heridos que a los pocos días estaban todos en su casa, es decir no pasó nada. Pero lo más importante es saber exactamente qué planes tiene RENFE para el futuro para evitar que pueda ocurrir otra vez un siniestro de esta magnitud en un túnel de seis kilómetros que puede ser en algún momento, como se ha comprobado, peligroso.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean tomar posición?

Por el Grupo parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Matáix.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Agradezco la comparecencia del señor Presidente de RENFE, pero he de decirle que la explicación de las causas (que, por otra parte, yo acababa de conocer por una carta que se me había remitido) me ha parecido bastante insuficiente. Es más, creo que es más ajustada la explicación que ha dado aquí el representante de Minoría Catalana.

Por la misma carta conozco las de medidas de seguridad propuestas para casos de emergencia, que a mí particularmente me parecen escasas. Además, me preocupa que en el caso de un túnel, como por ejemplo el de Barcelona, no se hayan adoptado todavía medidas. En el caso de Madrid-Chamartín sí se ha hecho, y próximamente se hará en el de Laguna-Atocha; pero en el caso de Barcelona particularmente todavía no se ha tomado ninguna medida.

Como aquí se ha dicho, creo que ha habido una concaenación de errores pero que, en este caso, más que a causas técnicas (como se explica en el informe). Se ha debido a fallos humanos. De hecho, las dimisiones y ceses así parecen darlo a entender. Se debería explicar, por tanto, qué medidas de tipo humano —entrenamientos, simulación, medidas de emergencia, máquinas auscultadoras que se utilicen para probar en qué estado se encuentran los túneles, etcétera— se van a implantar.

Creo que el robo de veinte metros de cable no debería provocar ningún accidente, puesto que debería existir un «fail-sec», es decir, una seguridad ante el fallo. Si se roba el cable, automáticamente deberían actuar todos los dispositivos de seguridad en el sentido de que se fuese a una acción totalmente segura. Creo, de todas formas, lo importante es que no se repitan accidentes de este tipo.

Si el programa de emergencia en túneles y subterránea es de cuatro años de duración, se ha iniciado en 1987 y finaliza en 1991, con la finalidad de establecer salidas de

emergencia en varios túneles; y transcurrido la mitad del plazo solamente se ha construido un túnel, empieza a ser preocupante, porque va muy retrasado y convendría que se instalasen cuanto antes.

Si se sitúan salidas de emergencia a partir de 500 metros y sólo hay 17 túneles mayores de un kilómetro, va a afectar a muy pocos túneles. Quizá habría que revisar ese criterio.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo también agradece la comparecencia del señor Presidente de RENFE en relación con esta materia y la anterior.

De nuevo, no tenemos más remedio que mostrar nuestra preocupación —ya expuesta en varias ocasiones— por el hecho ya contrastado de la proliferación de accidentes en RENFE. Hoy mismo, en el orden del día de esta Comisión figura una proposición no de ley relacionada con otro accidente, el ocurrido en un paso a nivel en Lérida en el que murieron varios niños. Tampoco está lejos el sufrido el 3 de marzo, en Valladolid, con ocho muertos y trece heridos, que fue debatido en el Pleno de esta Cámara y no se aclararon las contradicciones sobre los responsables. Hoy estamos aquí para discutir sobre otro, el ocurrido en el túnel de Sabadell, que pudo ser grave, puesto que 52 personas estuvieron muy cerca de la asfixia.

A este respecto, tiene un papel importante la infraestructura del túnel como obra civil. Nosotros creemos que para evitar accidentes es trascendental controlar el funcionamiento de una obra. En este sentido, preguntamos al Presidente de RENFE si la obra de este túnel se sometió al debido control de calidad respecto a su seguridad.

Algunos de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han dejado claro —y también lo ha corroborado el señor Presidente— que el jefe de transporte de la quinta zona dimitió, pero antes se había suspendido temporalmente de empleo al inspector del puesto de mando de Barcelona y al factor de circulación que controlaba los trenes de la línea de Barcelona a Manresa. Ha habido, pues, una dimisión después de dos suspensiones de empleo y nos gustaría saber qué relaciones hay entre ellas. ¿Es que dimitió el jefe de transporte de la quinta zona porque no estaba de acuerdo con las suspensiones de empleo?

En relación con la pérdida de comunicación tren-tierra, el hecho de que en la bifurcación del Clot se robaran el mismo día 20 metros de cable nos parece infantil no tener prevista la sustitución inmediata de estos metros de cable. En todo caso, tendrá que haber responsables por no tener prevista la sustitución inmediata de los metros de cable robados, visto el peligro que pudo ocasionar muertes.

En cuanto al accidente del túnel de Sabadell, se nos ha dicho que cuando marchaba el convoy se apreció humo a unos 500 metros de distancia y que, por prudencia, la inmensa mayoría de los viajeros empezó a caminar en dirección a la estación de Sabadell Norte. No procedía que

el tren fuera hacia atrás puesto que está radicalmente prohibido y sería muy peligroso. Se ha añadido que cuando intentaban salir de esa dirección había un grupo de viajeros que estaba en el último vagón del convoy esperando instrucciones. Nos gustaría saber si esto es cierto y, de serlo, si no cree el Presidente que hubo durante todo el proceso una gran descoordinación. ¿Por qué se olvidaron del otro grupo de la parte trasera del convoy? Si esto es cierto, creo que la intoxicación ocurrió por una falta clara de coordinación.

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

El señor **MARCET I MORERA**: Quisiera, en nombre del Grupo Socialista, agradecer al Presidente de RENFE su comparecencia para explicar las causas que motivaron el accidente ferroviario ocurrido en Sabadell el día 2 de septiembre de 1988.

Releo la pregunta, porque, desde nuestra óptica, la respuesta que ha dado el Presidente es exacta a la petición de comparecencia: qué causas motivaron el accidente ferroviario. Otra cosa es la concatenación de hechos a los que han aludido los Diputados que me han precedido en el uso de la palabra, que pudieron producir una catástrofe de mayores dimensiones. Sobre dicha concatenación de hechos se depuran responsabilidades administrativas, pero también, si viene al caso, de mayor entidad judicial, dado que los hechos ocurridos están sometidos a investigación judicial.

Quizá lo más relevante sea conocer la historia de este túnel de la ciudad de Sabadell, que tiene su origen en una construcción del año 1971, a petición del Ayuntamiento de entonces, que construye el MOPU sin que RENFE ni el Ayuntamiento actúen directamente en la obra. De tal forma que en los trabajos realizados actualmente por parte de Renfe, en colaboración con el Ayuntamiento de la ciudad de Sabadell, han aparecido, por ejemplo, tres bocas de emergencia que estaban tapiadas y que no estaban reflejadas en los planos de RENFE ni en los que tiene el Ayuntamiento de la ciudad, que no sabían que se podían utilizar.

Cuando alguno de los oradores se plantea por qué no ha habido previsiones sobre seguridad en estos túneles, habría que tener presente que estaban previstas en los presupuestos de este año ciertas actuaciones que van a incidir en la seguridad de los túneles de Barcelona y de Sabadell que, por ser túneles que atraviesan el núcleo urbano más importante en ambas ciudades, son muy difíciles de ejecutar. Tanto en el caso de Barcelona como en el de Sabadell, se van a realizar con cierta prontitud.

En resumen, para fijar la posición de nuestro Grupo respecto a esta comparecencia, consideramos que la actuación de RENFE, la jefatura de la quinta zona que actuó desde el primer momento con una gran prontitud; la Inspección General, así como el conjunto de la estructura de RENFE, han sido perfectamente correctas en este caso. La disposición de la ciudad de Sabadell, que es la que puede sufrir problemas de este tipo, ha sido en todo momen-

to la mejor para colaborar con el Ayuntamiento en la mejora de todas estas medidas de seguridad. Por tanto, hay que felicitar a RENFE, tanto en su estructura de la quinta zona como a nivel general, por la buena disposición que en todo momento ha encontrado el Ayuntamiento de la ciudad para solucionar futuros problemas en este túnel que atraviesa la ciudad de Sabadell.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García Valverde para responder a las formulaciones de SS. SS.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): En primer lugar, quisiera hacer una reflexión general un poco reiterativa respecto de la primera exposición que hice, en el sentido de que las causas de los accidentes que he mencionado son las directas, lo cual no quiere decir que, como en todos los accidentes, la auténtica causa sea la coincidencia de muchas causas. Si hubiese fallado el disyuntor de la cámara de alta exclusivamente, pero no hubiese fallado la comunicación telefónica tren-tierra (de tal forma que hubiese podido establecerse la comunicación con el puesto de mando y éste hubiese tenido una información al momento de lo que estaba pasando y de cuál era la gravedad de los acontecimientos, no se habría producido nada de lo que tuvimos que sufrir. Esto pone en evidencia la necesidad de cuidar hasta el más mínimo detalle la seguridad en la circulación de trenes, poniendo todos los medios a nuestro alcance para que la seguridad ferroviaria sea la máxima posible. Este es el espíritu con el que se están llevando a cabo determinadas acciones importantes y con gran impulso en los últimos tres o cuatro años.

En este sentido, podría mencionar que en octubre de 1985 aparecen en RENFE una Dirección de Protección Civil y una Dirección de Seguridad, precisamente como resultado de una extremada sensibilidad de RENFE por los problemas relativos a la seguridad y a los accidentes. Desde entonces se ponen en marcha una serie de actuaciones que al final siempre son evaluadas en pesetas, pero que dan una idea de cuál es el sentido y la intensidad del esfuerzo realizado para conseguir determinados objetivos.

Empezando prácticamente de nada, en el año 1986, se invierten 900 millones de pesetas; en el año 1987, 1.500 millones; y, en el año 1988, vamos a invertir 2.100 millones de pesetas en temas relativos a protección civil y seguridad. Se adquieren medios manuales de alta eficacia para la extinción de incendios. Se ha llevado a cabo un programa quinquenal para adquirir 25.000 extintores de polvo y otros 7.000 de halón. Y se ha llevado a cabo la adquisición de equipos de primera intervención para la cesión a los cuerpos de bomberos de los distintos ayuntamientos.

Hemos llegado a la conclusión de que el problema de la seguridad ferroviaria no sólo debe y puede resolverse mediante los medios de RENFE, sino también con acuerdos con corporaciones locales y todas aquellas instituciones que estén interesadas en la resolución de estos problemas. Hemos llegado a acuerdos mediante los cuales ce-

demos medios de intervención a corporaciones locales para que, en caso de accidente, la intervención sea conjunta y puedan disponer, en accidentes ferroviarios como en otro tipo de circunstancias, de medios de intervención. Asimismo, se han elaborado directrices técnicas de protección contra incendios para evacuación, señalización, alumbrado de emergencia, planes de seguridad, materiales de decoración y equipamiento en el interior de vehículos para el transporte de viajeros.

Se ha realizado un plan de autoprotección de la red y una serie de planes de emergencia. Se han desarrollado unos acuerdos-marco de colaboración con diversas instituciones y organismos del Estado. En este aspecto, cabe mencionar los suscritos el 19 de mayo del año pasado con la Federación Española de Municipios y Provincias; el 27 de enero de 1988, con el Ayuntamiento de Madrid, y el 16 de junio de este año con la «Generalitat» de Cataluña. Todos ellos son prueba de cuál ha sido el interés y énfasis que RENFE ha dado a los problemas relacionados con la seguridad.

Se ha establecido un programa de implantación de salidas de emergencia, de iluminación y señalización en túneles urbanos, con el fin de permitir una rápida evacuación, así como la entrada de equipo de salvamento. Esta inversión ha supuesto 700 millones de pesetas sólo en este año. Por último, para no ser demasiado exhaustivo, se han llevado a cabo actividades de formación para prevención y extinción de incendios, con un total anual de 18.020 horas/hombre de formación.

No podríamos terminar la intervención sin señalar una carencia importante en cuanto a la normativa en relación con las medidas a implantar en túneles en caso de emergencia. Esta ausencia nos ha llevado a establecer unos mínimos estándares, derivados de las normas internacionales existentes en otras administraciones ferroviarias. Estos programas dan idea del interés y la preocupación en favor de que el medio ferroviario sea un medio fundamentalmente seguro.

Los accidentes que se han mencionado son los únicos que han ocurrido en los últimos años en el ferrocarril en España. De hecho, yo duraría en calificar alguno de los señalados de accidente ferroviario como, por ejemplo, el de Lérida en el que un autocar invadió la vía férrea. Las razones, obviamente, no eran imputables tampoco a la persona, pero cualquier tipo de atribución de responsabilidades al ferrocarril en ese accidente, en mi opinión personal, está fuera de lugar.

El accidente de Sabadell, accidente que lamentamos, sucede después de que se ponen en marcha todos estos planes y, en concreto, después de establecer un mecanismo para acometer el riesgo de tres túneles que considerábamos los más importantes: el túnel de Madrid, de Atocha-Chamartín; el túnel de Barcelona y el de Sabadell. En el momento en el que se produce el accidente de Sabadell están en marcha las obras del túnel de Madrid; está acabado el proyecto de las obras a realizar en Barcelona y está encargándose el túnel de Sabadell.

Buscar, como me ha parecido entender, una asociación de ideas entre los ceses o dimisiones y las responsabilida-

des no es el caso. Un planteamiento de prevención, de aumento de las medidas tendentes a disminuir los riesgos de este tipo de accidentes, es el único posible en este caso.

La exposición que he hecho y cualquier aclaración detallada de todos los programas que tengo aquí, uno por uno, puede constituir la mejor prueba y, desde luego, la mejor garantía de que, en el futuro, la probabilidad de riesgos y de accidentes será cada vez menor.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Casas en este segundo turno, por tiempo de cinco minutos.

El señor **CASAS I BEDOS**: Agradezco de nuevo la información del señor Presidente de RENFE, y lo único que solicitaría es que en el plan de futuro para mejorar las condiciones de seguridad del túnel de Sabadell se trabaje —como me parece que se está haciendo ya en este momento— en estrecho contacto con el Ayuntamiento y en los términos en los que el Ayuntamiento requirió a RENFE con fecha 14 de abril de 1980, para que pusiera remedio a esta situación. No tengo inconveniente alguno, señor Presidente, en hacerle llegar copia de este acuerdo de la Comisión Permanente del Ayuntamiento de Sabadell, que fue remitida a RENFE en su día; la tengo aquí y se la voy a dar personalmente. En el año 1971, como antes he comentado, el Ayuntamiento de Sabadell entró en contacto con RENFE para intentar hacer salidas de emergencia. He podido revisar las actas de aquellas reuniones y fue RENFE la que expresamente consideró que no era necesario.

Por lo demás, repito mi felicitación al señor Presidente de RENFE, porque veo que existe una voluntad decidida de emprender actuaciones para que no ocurra este tipo de siniestros. Con referencia concreta a lo que fue el accidente, no sé si el portavoz socialista se refería al mismo accidente que yo, porque tengo declaraciones del portavoz socialista en el Ayuntamiento de Sabadell que son totalmente contradictorias con las que aquí acaba de hacer el portavoz del PSOE esta mañana. Concretamente, en su día, el portavoz del Grupo Socialista en el Ayuntamiento de Sabadell, el señor Saura, decía que era consciente de la responsabilidad de RENFE en este incendio, que reconocía la labor del Alcalde durante el siniestro y que apoyaba la decisión del Ayuntamiento de asumir la acusación particular contra RENFE. Parece ser que en este caso sí hubo una serie de errores humanos del personal que RENFE. En cualquier caso, será la Administración judicial la que resuelva este tema, porque la cuestión está «sub iudice», pero quiero referirme expresamente a que las tareas de salvación fueron dirigidas por los bomberos de la Generalitat y por la Alcaldía de la ciudad y que la posición de los socialistas de la ciudad, en aquel momento, era la que acabo de reflejar y consta en acta.

Nada más, señor Presidente. Repito mi agradecimiento por su comparecencia y su buena disposición.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario del CDS, y por tiempo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Mataix.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Mi Grupo agradece las explicaciones del señor Presidente de RENFE, y lo único que pide encarecidamente es que active al máximo todos los trámites para que el proyecto de las salidas de emergencia del túnel de Barcelona sean pronto una realidad. También le pide, por favor, que respecto a la normativa a que ha aludido se nos dé toda la información posible para ver en qué consiste y se revisen sus carencias para que podamos aportar soluciones que eviten los fallos. Creo que siempre los fallos —como efectivamente ha dicho en su segunda intervención— no son sólo materiales sino que hay que ver las concatenaciones que se producen con los fallos humanos y, por tanto, se activen unos programas de formación de personal para situaciones específicas de emergencia.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo también agradece la información del señor Presidente de RENFE, aunque la debo calificar, siendo benevolente, de incompleta.

Esta mañana se ha intentado en esta Comisión relacionar responsabilidades de varias administraciones —puesto que en el túnel de Sabadell podía intervenir varias— como RENFE que lo utiliza con sus trenes, el Ayuntamiento de Sabadell y el propio Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Quisiera recordar a la Comisión que todo eso es cierto, pero que el usuario de esta obra civil es RENFE y el responsable de la seguridad de los viajeros es RENFE; y este es el motivo de la comparecencia. También ha quedado claro, puesto que se ha dicho en esta Comisión, que ya estaban previstas para el próximo presupuesto consignaciones para mejoras de esta obra, lo que supone un indicio de que realmente había deficiencias en la actualidad. He oído, en un tema en el que había un alto nivel de preocupación puesto que 52 personas estuvieron a punto de asfixiarse, que incluso se ha llegado a felicitar a RENFE. Ante una felicitación de este tipo, debo dejar constancia de que me quedo estupefacto pues el tema que estamos analizando es realmente importante y pudo ser gravísimo.

El señor Presidente de RENFE nos ha hecho una serie de análisis sobre todo lo que se viene haciendo a través de la Compañía para incrementar el grado de protección civil y de seguridad, con un montante, en verdad impresionante, de miles de millones de pesetas. Y esas 18.000 horas/hombre de preparación para prevención de incendios, pero la realidad es que los accidentes proliferan. En mi intervención anterior he citado algunos. Podría haber seguido con algunos más, pero no es el momento de hacer un análisis completo de la seguridad de RENFE, sino que se trata de analizar concretamente el hecho ocurrido en el túnel de Sabadell.

En relación con la contestación del señor Presidente sobre el accidente del paso a nivel de Lérida es un tema más o menos ajeno a RENFE, debo recordar, en estos momen-

tos, que si ese accidente ocurrió y murieron bastantes niños fue porque el paso a nivel estaba allí y la situación de dicho paso a nivel sigue siendo competencia de RENFE, que yo sepa. Por tanto, tratar de eludir responsabilidades en el accidente de Lérida tampoco creo que sea muy oportuno.

Debo dejar constancia de que nuestro intento de aclarar qué relación había entre la dimisión del Jefe de Transportes de la quinta zona después de haber cesado otros dos no ha tenido contestación, por lo menos yo no me he enterado de ella. Por tanto, ruego al señor Presidente que lo aclare si es posible y, si no, daré por perdido mi intento. También había preguntado acerca de lo que se ha dicho públicamente que ese día en Sabadell hubo un grupo de viajeros que se quedó en el último vagón, siguiendo los consejos iniciales del propio interventor, que fue realmente la causa, involuntaria pero la causa, de que ocurriera este accidente. Tampoco he escuchado una explicación satisfactoria del Presidente de RENFE sobre este hecho.

Es todo cuanto tengo que decir, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Marcet, por tiempo de cinco minutos.

El señor **MARCET I MORERA**: Quiero reiterar algunos aspectos. Cuando este portavoz se ha referido a la felicitación que nuestro Grupo hacía extensiva a la jefatura de la quinta zona y al conjunto de RENFE en relación a dos aspectos. Primero, por su buena disposición en todos los trabajos posteriores, en colaboración con el Ayuntamiento de la ciudad, para realizar las obras pertinentes a fin de adecuar la seguridad del túnel de Sabadell. Y en segundo lugar, por la prontitud con que actuó el conjunto del entramado de la quinta zona el día de los hechos que ocurrieron en Sabadell.

Se ha aludido a que el representante de Convergencia y Unión y yo mismo no nos referíamos al mismo accidente. Lógicamente sí hablamos del mismo accidente ferroviario ocurrido el día 2 de septiembre de 1988. Quizá habrá de esperar al conjunto de actuaciones judiciales en curso, para ver esta concatenación de hechos que pueden derivar responsabilidades distintas. Parece que aludiendo parcialmente a unas declaraciones del portavoz socialista en el Ayuntamiento de la ciudad —digo parcialmente porque hay que leerlas todas y en toda su extensión en los días sucesivos y no solamente las que se realizan en un primer momento— pueda derivarse una cierta intervención, desgraciada o no, de los bomberos de la Generalitat de Cataluña y de la Guardia Urbana de Sabadell en el conjunto de actuaciones que cualquier accidente ferroviario desencadena siempre, y saber quién da la orden, pues el tren ya está en la boca del túnel y no puede acceder a la estación porque está desconectada la catenaria, como es habitual y preceptivo en todo accidente, repito quién da la orden de que el tren intente tirar hacia atrás y que no evacuen por la estación. Habrá que buscar, por tanto, entre un conjunto de hechos que desencadena siempre un accidente de este tipo, quién tiene cada una de las partes de la responsabilidad. Quizá lo importante en este

tipo de accidentes no es tanto el intentar aparecer en la prensa en el momento oportuno diciendo que se va a pedir una comparecencia y poderla utilizar después políticamente, sino intentar colaborar al máximo con las instituciones implicadas para atajar aquellos problemas que se puedan plantear en una estructura ferroviaria como la nuestra, que viene de lejos, que se ha ido mejorando paulatinamente y que algunos de sus aspectos o algunas de sus carencias tienen una situación temporal determinada. El hecho de que se realizara este túnel de Sabadell como una especie de juguete por parte del Ayuntamiento de principios de los setenta (quiero recordar que es un ayuntamiento lógicamente no democrático por la época) como una especie de juguete paralelo al soterramiento de RENFE, pues también puede haber influido en las situaciones de seguridad de este túnel. Cuando yo señalaba en mi intervención que en los trabajos realizados conjuntamente por RENFE y el Ayuntamiento de Sabadell aparecen ahora tres salidas de emergencia tapiadas, algo tiene que ver la forma de actuar en aquella época. Quizá este conjunto de cosas es lo que dispone a este Grupo a decir que la actuación de RENFE en los últimos años, como ha señalado el señor Presidente, dedicando una atención preferente a temas de seguridad, creando una Dirección de Protección Civil, etcétera, nos parece que es el camino adecuado para que este tipo de incidentes no puedan volver a producirse.

El señor **CASAS I BEDOS**: Señor Presidente, pido la palabra para una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: La tiene su señoría.

El señor **CASAS I BEDOS**: Yo rogaría que se retiren las palabras de que se instrumentaliza políticamente y para salir en los periódicos la solicitud de una comparecencia. Me parece una falta de respeto personal y una falta de respeto a la condición parlamentaria y a los derechos que tenemos todos en virtud de la Constitución y con el Reglamento en la mano. Rogaría que estas palabras sean retiradas y no consten en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE**: Eso es voluntad del Grupo que las ha expresado y no de este Presidente. (El señor Casas i Bedós abandona la sala.)

Tiene la palabra el señor García Valverde para responder a las formulaciones de SS. SS.

El señor **PRESIDENTE DE RENFE** (García Valverde): En cuanto al ruego de acelerar las obras en el túnel de Barcelona, como he manifestado antes el proyecto está redactado y las obras empezarán en breve. En cuanto al túnel de Sabadell, la colaboración entre RENFE y el Ayuntamiento de Sabadell ha sido total, y entiendo que las obras pueden empezar en muy breve plazo.

Respecto a la normativa a la que he aludido antes y que ha pedido el señor Mataix, mandaré la existente y con identificación de las lagunas que entendemos existen y que están en el fondo de muchos de los riesgos por el gran

número de túneles que, por otra parte, tenemos en nuestro país.

Sobre el accidente de Lérida siento tener que insistir, discrepando respecto de la opinión del señor Camisón. Creo que no es un accidente de responsabilidad de RENFE. Es un paso a nivel que existe porque no hubo la posibilidad de convencer a los propietarios que utilizan el paso para el acceso a su finca ni a las corporaciones locales competentes para su supresión. En la misma ciudad de Lérida existía el día del accidente un paso a nivel que había sido abierto por el Ayuntamiento de Lérida después de haber sido cerrado por RENFE por no reunir las condiciones exigidas. Quiero llamar la atención, porque me parece que ésa es mi obligación, sobre la problemática institucional que presentan los pasos a nivel. No es una situación en la que merezca la pena echar las culpas de unas a otras instituciones, pero lo que sí es cierto es que a pesar de los grandes presupuestos que tenemos para la supresión de pasos a nivel y la construcción de otros a distinto nivel, sólo mediante una colaboración con las distintas instituciones podemos llegar a disminuir los riesgos, puesto que los pasos a nivel existen y la única forma de suprimirlos es mediante esa coparticipación.

En cuanto a las responsabilidades personales, yo no me atrevería, entre otras cosas porque el asunto está «sub iudice», a asociar —lo he dicho antes y lo puedo decir ahora de forma más explícita— los ceses y las dimisiones con responsabilidades en el accidente. Creo que eso deberá de ser señalado en otras instancias. Lo único que puedo y debo señalar son los programas diseñados en RENFE para evitar que se produzcan estos accidentes y la enseñanza de estos accidentes para rediseñar estos programas. Creo más en una visión de este tipo, mirando hacia adelante y teniendo como objetivo la evitación de los accidentes, que en el señalamiento de las responsabilidades que, en todo caso, espera que tendrán que ser señaladas por las instancias de los jueces.

En cuanto a las personas que se mantuvieron dentro del vehículo en el túnel, lo cierto es que se mantuvieron efectivamente y ése es un hecho, y es cierto también que desde las dieciséis y quince de la tarde los bomberos de Sabadell centro conocían que un tercer tren con viajeros estaba en el interior del túnel. Es por eso por lo que digo que en este tipo de cosas, más que tratar de encontrar las cabezas correspondientes, lo importante es aprovechar las experiencias para diseñar sistemas, programas de formación y de inversiones que minimicen los riesgos de accidentes.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Valverde, por su comparecencia en esta Comisión y la información que nos ha suministrado.

Se suspende la sesión durante diez minutos. (Pausa.)

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE MODIFICACION DEL PROGRAMA DE AUTOVÍAS DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión con el siguiente punto del orden del día relativo a proposiciones no de ley. En primer lugar, la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario del CDS, sobre modificación del Plan General de Carreteras. Para su defensa, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario del CDS, el señor Martínez-Campillo. Le ruego, señoría, aunque me imagino que lo va a hacer, que dada la diferencia entre la parquedad del enunciado de la proposición no de ley y la exposición que se hace en la propuesta de su Grupo, que deje clara esa diferencia, puesto que la modificación se refiere a aspectos concretos. Tiene la palabra su señoría.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, parquedad que viene en el orden del día, pero no...

El señor **PRESIDENTE**: No digo que sea responsabilidad de su señoría, en absoluto.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Debo empezar haciendo unas consideraciones de carácter general para situar exactamente la cuestión y poder debatirla a fondo.

La puesta en funcionamiento de dos autovías, la de Alicante-Murcia y la de Alicante-Almansa, ha integrado, al menos parcialmente, la provincia de Alicante en las grandes redes de comunicación nacional, porque prolonga hacia el sur la autopista A-7, vital para las exportaciones agrarias e industriales y auténtico corredor turístico, quizá el más importante que tiene España. Pero en las previsiones del Plan General de Carreteras faltan algunos ejes importantes, y uno de ellos, cuyo tratamiento creemos que debe ser reconsiderado en el Plan General de Carreteras, es el que constituye la Nacional 332, carretera que vamos a examinar en el tramo que se prolonga desde Alicante ciudad, al acabar la autopista A-7, hasta tierras de Murcia, es decir hasta Cartagena. Actualmente, el Plan General de Carreteras prevé que dicha vía se incluya dentro del Plan RECO, es decir, el plan destinado a la reposición y conservación de la vía. Su posible desdoblamiento, como una hipótesis que se ha venido estudiando, resulta muy dificultoso, casi podríamos decir que imposible dentro de lo que en ingeniería es imposible, en la medida en que recorre una zona que tiene un altísimo grado de urbanización; se pueden apartar tierras, pero no se pueden apartar las casas. Basta con mencionar los municipios a los que afecta: Alicante, Elche, Santa Pola, de norte a sur; Guardamar, Torre Vieja, Orihuela y Pilar de la Horadada, para continuar por la Comunidad Autónoma de Murcia hasta Cartagena. Y, por otra parte, porque su desdoblamiento afectaría a zonas de alto valor medioambiental. Se han propuesto soluciones bastante sensatas para un nuevo trazado de autovía, dos principalmente.

Las ventajas que reportaría esta autovía serían, primero, situarnos dentro del esquema general de principios que quiere marcar como directrices el Plan General de Carreteras, que aprobó este Gobierno. Es decir, el principio establecido en el Plan General de Carreteras que dice que debemos preguntarnos qué carreteras son necesarias y qué es necesario que tengan esas carreteras. Y cuando se refiere a ellas nos señala qué objetivos básicos y fundamentales del Plan son, en lo relativo al tráfico, adecuar el nivel de servicio de la red a la demanda de transporte, mejorar la seguridad vial y homogeneizar las condiciones de circulación en itinerarios completos, reduciendo a la vez el impacto del tráfico de paso en los núcleos de población; y por lo que se refiere al territorio, hacer más fluidas las comunicaciones entre las diferentes regiones, mejorando los principales itinerarios de larga distancia, incrementando la accesibilidad a aquellas zonas en las que el déficit de ésta signifique un condicionante del desarrollo de las mismas.

Pretendo demostrar con datos, de forma por supuesto breve, tal y como exige este tipo de trámites, que estas dos condiciones que exige el Plan General de Carreteras se dan en la Nacional 332 para transformarla en una autovía. Primero, estamos ante una vía de primer orden que canaliza tráfico rápido y de largo recorrido. Es algo muy importante a la hora de diseñar una vía, puesto que la mayoría del tráfico, más del 90 por ciento, que recorre esta vía tiene su origen en lugares que están bastante alejados entre sí. En segundo lugar, porque el trazado de esta nueva autovía supondría un acceso perpendicular a la costa, que iría de acuerdo con los principios de la adecuada ordenación y vertebración de los espacios costeros; principios generales —que al menos en ellos sí que estábamos de acuerdo— establecidos en la reciente Ley de Costas. En tercer lugar, esta autovía supondría liberar de los flujos de paso los núcleos tradicionales como Alicante, Santa Pola, Guardamar, Torre Vieja ya tiene aprobada una circunvalación, Pilar de la Horadada y, sobre todo, liberar de los flujos de paso los nuevos asentamientos turísticos legítimos y legalmente aprobados en la mayoría de los casos, a veces no, por los respectivos ayuntamientos y confirmadas estas aprobaciones por las comunidades autónomas de Valencia y Murcia. Es trazado, además, que no implica el gravamen de la barrera urbanística que supone hoy día la Nacional 332, puesto que permitirá un crecimiento ordenado de los núcleos costeros. He de señalar a SS. SS. que hoy está ya agotada totalmente la primera línea de mar —entiendo como tal la que está más allá de los 100 metros— y que ya las urbanizaciones nuevas están edificándose tras la carretera nacional. De hecho, casi todos los planes urbanísticos de la provincia de Alicante, desde Alicante hasta el sur, señalan en su división territorial, para homogeneizar un poco el tratamiento urbanístico, los territorios que están de la carretera hacia el este y de la carretera hacia el oeste. Es decir, se ha convertido en un auténtico corredor que sirve al mismo tiempo de barrera urbanística fundamental e importante en el desarrollo de esta zona.

Como quinta razón que apporto, con el trazado de una

de importantes paisajes naturales, algunos de ellos ya configurados como tales legalmente por la Comunidad Autónoma Valenciana. Cito el caso de El Saladar de Agua-Amarga, Santa Pola, Humedades de Santa Pola, Albufera de Elche, Lagunas de Torrevieja y La Mata, Pinares de Majadas y Dehesa de Campoamor, y los cursos medio y alto de los ríos Seco y Nacimiento. Finalmente, la organización de la estructura territorial de Elche, Santa Pola, Guardamar, Torrevieja, Orihuela y Pilar de la Horadada es imprescindible, pero en estos núcleos hay algo importante que señalar a SS. SS., y es que registran los índices mayores de crecimiento urbanístico de toda la provincia de Alicante, y por tanto uno de los mayores de España, y que conectará con la anunciada, aunque no prevista, autovía entre Cartagena y San Pedro del Pinatar. Al mismo tiempo, esta autovía afectaría a zonas de gran transformación agrícola, que están buscando vías rápidas para incorporar sus productos y sus mercancías al mercado europeo. En modo alguno esta autovía, en la proposición que presentamos, pretende sustituir la autovía proyectada Alicante/Murcia, y algunos tramos en ejecución, puesto que ésta ya viene a satisfacer un alto grado de saturación, al mismo tiempo que da salida a parte del tráfico de mercancías de productos agrícolas.

Hay un elemento sobrevenido que también debe ser tenido en cuenta, si entendemos el Plan como un instrumento vivo y no como un instrumento muerto, que es la reciente aprobación por el Gobierno de la instalación de la General Eléctrica en Cartagena, que va a generar un tráfico viario de densidades importantísimas. Un dato que también debe considerarse es el pronunciamiento favorable en sesión plenaria de casi todos los ayuntamientos afectados. Se ha venido argumentando, en otras ocasiones en que se ha intentado modificar el Plan General de autovías, que éste no es un Plan que sea transformable como un chicle. Indudablemente es así, pero tampoco podemos sacralizar lo que es un plan. Un plan es un mero instrumento, un corte de sección de la situación actual y de prospectiva de futuro, pero es un instrumento no estático, como decía antes, en el cual la viabilidad de un buen Plan permite sacar aquello que no funciona e introducir aquellas circunstancias sobrevenidas que funcionan. Nosotros entendemos que no hay que esperar a que las vías estén congestionadas, como el caso de Málaga o los accesos a Madrid, Barcelona o Valencia, que ahora ya tienen un tratamiento en el Plan General de Carreteras. Por tanto, la pregunta que habría que hacerse es qué grado de saturación, de acuerdo con estos accesos, además de las razones importantes que en orden al tráfico y en orden al territorio heredado tiene actualmente esta vía.

Solicitada la tabla de aforos que publica mensualmente el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la realizada en octubre de 1986 da una intensidad media de 8.987 vehículos/día, y en octubre de 1987 de 10.443 vehículos/día. Bien es cierto que en una zona costera medirlo en octubre es el mes más fácil —ha transcurrido el verano, no ha empezado el invierno—, pero no es el mes significativo, aunque vamos a seguir la pauta marcada por

las cifras oficiales que nos da el Ministerio. Esto supone que de octubre de 1986 a octubre de 1987 ha aumentado la intensidad media del tráfico diario un 16 por ciento. Solicitada por este Diputado la intensidad media anual durante 1986, está en su centro de aforo refleja 9.993 vehículos, no ya de octubre a octubre sino anual. Si a esa intensidad media anual le incrementamos, con la misma lógica, un 16 por ciento, nos daría que en 1987 tenemos una intensidad media anual de 11.612 vehículos al día y en 1988 de 13.470 vehículos al día. La distribución, para que se vea que es un tráfico eminentemente turístico, según las estadísticas de aforo es que hay un 2 por ciento de vehículos ligeros (motocicletas, bicicletas, etcétera), un 11 por ciento de vehículos pesados y un 87 por ciento de turismo; es decir, que tienen como origen y final este destino. Hay algunos informes en los que se señala por la Guardia Civil de Tráfico que en épocas no estivales o no vacacionales llega a haber una intensidad de 9.000 vehículos a la hora. Tengo copia de ese informe a disposición de la presidencia y de SS. SS. Pero siguiendo con esos 13.470 vehículos/día de intensidad media anual, y admitiendo sólo desviaciones del 30 por ciento en una zona turística congestionada de crecimiento cada vez mayor, nos situaríamos en 17.500 vehículos al día. O sea, de las nueve escalas que establece el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, las tres intensidades máximas, es decir más de 20.000 vehículos al día, entre 15 y 20.000 y de 10 a 15.000, este trazado se situaría en la escala ocho, en la escala penúltima para llegar a su grado de saturación. Desde luego prescindiendo, insisto, de traducir estos ejemplos en épocas veraniegas o vacacionales, tal vez más extensas.

Quisiera señalar también que hay un dato real urbanístico que deben conocer SS. SS. a la hora de pronunciarse, y es la evolución urbanística a corto plazo, porque a medio plazo ya no se sabe qué va a ocurrir con aquella zona, dado el ritmo trepidante que lleva. En Alicante el Ayuntamiento del Partido Socialista tiene planes parciales aprobados que tienen una capacidad aproximada de 75.000 habitantes. En Elche, su evolución es de tal calibre, que ha servido como polo de atracción para la instalación de «Disneylandia», según las ofertas que se barajaron. En Santa Pola, el plan general aprobado multiplica la población actual. Guardamar hace exactamente lo mismo con un plan general aprobado recientemente. Torrevieja es la ciudad de máximo crecimiento urbanístico de toda la Comunidad Autónoma Valenciana. En la aprobación provisional de Orihuela acaba de establecerse que pasará de 50.000 a 75.000 habitantes solamente en los nuevos suelos urbanos costeros. Pilar de la Horadada tiene una expansión en términos parecidos a los de Orihuela.

En resumen, el Plan RECO no puede dar salida a esta congestión ya real, y de ahí nuestra solicitud de que se incorpore al Plan de autovías la nacional 332 en su trazado desde Alicante hasta Cartagena, o en su trazado —como decía la proposición no de ley— hasta Pilar de la Horadada, en función de las previsiones que haya para la Comunidad Autónoma de Murcia.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmiendas por parte de los grupos parlamentarios y, en consecuencia, pasamos al turno de toma de posición. ¿Grupos que deseen intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Ramón Izquierdo, por un tiempo de diez minutos.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Con brevedad telegráfica, simplemente quiero decir que apoyo de una manera total y rotunda la proposición no de ley presentada por el CDS, por entender que todos los razonamientos que se han expuesto aquí (algunos de los cuales podría haber establecido yo, pero no quiero ser reiterativo) son más que suficientes como para comprender que es necesaria esta autovía que se postula y que se pide a través de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por la Agrupación Parlamentaria de la Democracia Cristiana tiene la palabra el señor Pérez Dobón, por un tiempo de diez minutos.

El señor **PEREZ DOBON**: Señor Presidente, también voy a apoyar esta proposición no de ley que ha defendido el señor Martínez-Campillo en nombre del CDS. Simplemente quiero señalar que hay una razón que hace necesaria la construcción de esta autovía, y es que mientras hasta Alicante hay una duplicidad de vías de comunicación —autopista y carretera nacional—, a partir de Alicante el Gobierno ha optado por la autovía, pero ha dicho que ello no supone olvidar la eficacia funcional de la autovía similar a la de la autopista. En coherencia con ello habría que seguir manteniendo el doble trazado parcial o redes paralelas en zonas tan pobladas y de tantas posibilidades turísticas como la de Alicante.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Muy brevemente, simplemente he de decir que apoyamos esta proposición no de ley que ha presentado el CDS, entre otras cosas porque siempre hemos sido conscientes y hemos apoyado toda mejora de infraestructura. Yo creo que es una zona que está saturada y, por tanto, es importante que se lleve a cabo esta autovía.

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

El señor **MORLAN GRACIA**: De nuevo estamos en esta Comisión ante una pretendida modificación del Plan General de Carreteras que está propiciada por el Grupo del CDS. En el desarrollo del Plan General de Carreteras, según el mapa y el documento que por el Ministerio se entregó a los Diputados, se observa que efectivamente hay una actuación muy seria en cuanto a autovías a la hora de elaborar el itinerario que va por Alicante, Murcia y Cartagena y que hay una carretera nacional, la 332, que

es paralela a la costa. En esta carretera Nacional 332, con arreglo al programa de reposición y conservación, el programa RECO, se están llevando a cabo unas inversiones que suponen más de 1.990 millones de pesetas; y me gustaría concretar los tramos y cantidades que en cada uno de ellos se están invirtiendo. El programa de acondicionamientos es para aquellas carreteras cuyo trazado y cuyo radio de curva es lo suficientemente bajo que impide una circulación, un tránsito normal de vehículos. El programa RECO va destinado a aquellas carreteras en las que, debido a ser llano el trazado y a la mínima existencia de curvas, hace falta modificar algunas de esas curvas y posibilitar algunas plataformas que sean de 7,9. En este caso concreto se están ejecutando obras entre Alicante y Torrevieja, con un presupuesto de 460 millones de pesetas, cuya finalización está prevista para 1989. Se está trabajando entre Alicante y Guardamar. Se han hecho intersecciones con Arenales del Sol, con la carretera de Balsares, con el acceso a la Playa Lisa, y la intersección de la carretera de Elche con la Playa del Pinet. Se ha trabajado en la travesía de La Marina. Se está trabajando entre Guardamar y Torrevieja con varias intersecciones a Montesinos, Torrelamata y nueva playa de Torrevieja. Se está trabajando también en el tramo de Torrevieja, en la provincia de Alicante, en su límite con la Comunidad Autónoma de Murcia. El proyecto está ejecutado y las obras parece ser que están únicamente pendientes de la recepción provisional.

Respecto al planteamiento que ha hecho el señor Diputado del CDS, quiero decir que todos los datos que se han dado sobre índices de tráfico están tomados cuando todavía no está en funcionamiento la autovía Alicante-Murcia-Cartagena, y cuando en 1991 ésta esté ejecutada, posibilitará el que se descongestione el tráfico en la Nacional 332 y que una gran parte del tráfico pesado de transporte de productos agrícolas vaya a conectar, a través de la autovía que he mencionado, con el resto de la autovía del Mediterráneo para llegar a los mercados europeos. Es decir, creo que se va a producir esa descongestión en el momento en que todo el plan esté finalizado. Estos problemas que ahora se plantean se tienen que sufrir en el momento en que se construye una carretera, y se están padeciendo no sólo en Alicante sino en el resto de España, donde el arreglo, el acondicionamiento y la mejora de nuestra red viaria está provocando incidencias en el tráfico bastante notables. Cuando esto se supere, que espero que sea en los plazos indicados por el Ministerio, muchos de los problemas aquí planteados disminuirán.

Quiero decir también que el Ministerio estará en condiciones de tener presente los planteamientos que aquí se han hecho para que, en el momento en que se empiece a elaborar el nuevo plan de carreteras, que será a partir del año próximo, en el que se van a iniciar los estudios relacionados con la demanda de tráfico y con el sistema de transporte que se establezca en esa zona, en ese momento nosotros apoyaremos todas aquellas soluciones que permitan el que se produzca una mayor descongestión y una mayor posibilidad de que esos itinerarios tengan un tráfico más suave y más descongestionado. Mi Grupo cree

—y ha quedado expuesto en varias comparecencias y en debates que se han llevado a cabo en esta Comisión y en el Pleno del Congreso de los Diputados— que el esfuerzo que se ha hecho en nuestro país con el Plan General de Carreteras es muy considerable; un esfuerzo que no se había hecho hasta estos momentos, un esfuerzo que en cifras —porque hay que hablar de cifras en estos casos concretos— tiene su plasmación en los presupuestos de 1989 y en los programas plurianuales, en los que se hace constar que se pasa de los 121.000 millones de pesetas en 1988 a los casi 300.000 millones de pesetas para 1989, a los 331.000 millones de pesetas en 1990 y a los 256.000 millones de pesetas en 1991. Es decir, desde el momento que por esta Cámara se aprueba un plan general de carreteras, desde el momento en que ese plan es objeto de debate y ha sido enriquecido con las aportaciones de los grupos de la oposición, lo que hay que hacer es desarrollarlo y finalizarlo en los tiempos previstos con arreglo a las previsiones económicas que se establecieron. En estos meses pasados hemos tenido debates respecto a ese aumento de dotación presupuestaria que va a permitir que de aquí a 1991 se invierta más de un billón y medio de pesetas, y que se ha puesto de manifiesto en las exposiciones de algunos grupos en el sentido de modificar el plan introduciendo algunas mejoras al mismo. Nosotros creemos que pueden ser sustanciales, pero que tienen que ser objeto de un nuevo plan general de carreteras que, como he dicho antes, se va a empezar a elaborar a partir del año próximo y que entrará en vigor a partir de 1992.

También, como al señor Martínez Campillo, me gustaría que la autovía tan mencionada Huesca-Zaragoza-Canfrán fuera una autovía que se pudiera construir ahora. Lo que sí es cierto es que soy solidario y entiendo que el Plan General de Carreteras, como actuación del Gobierno, es un Plan General que abarca a todo el Estado, que tiene unas dotaciones muy importantes, que va a generar riqueza y desarrollo en todas las provincias de nuestro país y que, por tanto, hay que ir acomodando los tiempos y los ritmos a las necesidades y tomando en cuenta las condiciones y las posibilidades presupuestarias con que contamos para llevarlo a cabo.

En estos momentos, y aun entendiendo los problemas que puedan existir y que ha planteado el señor Martínez Campillo, mi Grupo no va a apoyar esta proposición de ley, en el bien entendido de que a partir del próximo año, cuando se inicien los estudios y todos estos problemas queden contrastados, una vez finalizada la ejecución del actual Plan de Carreteras, se buscarán las soluciones más adecuadas para que el tráfico se agilice y para que las comunicaciones entre los diversos pueblos de nuestro país sean mejores de lo que son ahora. Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Morlán. (El señor Martínez-Campillo pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, no hay turno previsto en este trámite. ¿Es para una cuestión de orden?

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, quería acogerme a la posibilidad, en el uso de su benevolencia, de poder precisar dos o tres cuestiones que han quedado en el aire, porque considero que es fundamental en un debate la posibilidad de un turno en contra, al margen de la fijación de posiciones.

El señor **PRESIDENTE**: Como sabe, señor Martínez-Campillo, no está previsto en este trámite. Además, yo diría que la intervención del señor Morlán ha sido escrupulosa en limitarse a fijar su posición, como también lo ha sido la de los grupos anteriores. De todas maneras, esta Presidencia le daría la palabra durante dos o tres minutos exclusivamente para hacer alusión a unas observaciones del señor Morlán, en el sentido de que la información de datos que S. S. ha planteado podía estar o no actualizada a efectos de fundamentar la proposición no de Ley. Unicamente, para precisar ese extremo, que es en el único en el que puede haber habido contradicción, puesto que la intervención del señor Morlán ha sido casi ejemplar en cuanto a ceñirse a presentar la posición de su Grupo y a justificar su voto, lo mismo que la intervención de los anteriores portavoces. Tiene la palabra, por dos o tres minutos, para hacer esa precisión, señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias, señor Presidente. El señor Morlán no ha puesto en duda los datos que este Diputado ha aportado, sino que simplemente dice que estos datos quedarán desfigurados en el momento en que se construya la autovía Alicante-Murcia. Esta es una afirmación absolutamente incorrecta, en la medida en que el portavoz del Grupo Socialista ha prescindido de considerar cómo estaba el tráfico que ha generado la construcción de la autovía Alicante-Murcia, puesto que en el año 1986 tenía un aforo medio de 19.028 vehículos de intensidad media anual, es decir, estaba ya en el límite azul-rojo, los máximos niveles, ocho o nueve, que establece el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Es más, he creído demostrarle que cerca del 90 por ciento del tráfico que se produce en esta autovía es turístico y, por tanto —y en esto hay una contradicción tremenda y me extraña que el Ministerio no lo tenga estudiado y no se lo haya aportado al Grupo Socialista—, en modo alguno va a descongestionar, salvo un 2 o un 3 por ciento del tráfico pesado, pero nunca un tráfico turístico, que no se va a trasladar al interior cuando tiene como destino puntos de la costa, tanto de Alicante como de la Comunidad Murciana o de la zona de Almería.

Muchas gracias, señor Presidente, por su benevolencia. (El señor Morlán Gracia pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Martínez-Campillo. Señor Morlán, para hacer la precisión de la precisión, me imagino, tiene también la palabra por dos o tres minutos.

El señor **MORLAN GRACIA**: Gracias, señor Presidente. En ningún momento he afirmado tan rodutamente

que iban a quedar tan desfigurados los datos. Lo que he dicho es que con la construcción y con la financiación de la nueva autovía, que puede absorber hasta 50.000 vehículos día, es posible que todas esas apreciaciones que se han hecho respecto a índices de tráfico no sean las mismas y que en el momento en que esté contrastado, el Ministerio y el Gobierno —y nosotros lo apoyaremos— buscarán las soluciones más adecuadas para que exista una descongestión de ese tráfico. No lo he afirmado tan categóricamente, aunque creo que lo podría hacer, porque el construir una autovía de estas características en una zona en la que, si ponemos otra autovía por medio, entre la carretera Nacional 362 y la carretera Alicante-Murcia, nos vamos a encontrar con que casi no va a haber sitio, va a desfigurar los datos.

En fin, creo que este tema hay que valorarlo no sólo en función de los datos que había en 1986 o en 1987, porque las actuaciones previstas se están llevando a cabo y se van a continuar a lo largo de los dos próximos años. Hasta que no estén finalizadas, difícilmente se podrá apreciar si va a haber o no descongestión y en qué medida. Yo creo que sí va a haber una descongestión del tráfico hacia la autovía, por mucho que el tráfico sea turístico. Lo que es cierto es que para las conexiones con el resto de las carreteras que son competencias de la comunidad autónoma se establecerán formas y modos de contacto entre esa autovía, la carretera de la costa y los pueblos costeros de la provincia de Alicante.

Nada más y muchas gracias.

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

Vamos a pasar, en consecuencia, a la votación de esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario del CDS, sobre modificación del programa de autovías del Plan General de Carreteras.

Antes de hacerlo, señor Martínez-Campillo, le daría un consejo amistoso. Al presentar las proposiciones no de ley en los impresos que existen para ello, en donde se indica el contenido de la proposición no de ley es donde se puede explicitar el enunciado que más conviene al Grupo compareciente. Lo digo para evitar que lo que se llama modificación del Plan General de Carreteras pueda interpretarse como que su Grupo proponía una modificación de carácter global, y se indique como modificación en los recorridos o zonas concretas a los que afecte.

Sometemos a votación la proposición no de Ley presentada por el Grupo Parlamentario CDS sobre modificación del programa de autorías del Plan General de Carreteras.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley del Grupo Parlamentario CDS, relativa a la modificación del programa de autovías del Plan General de Carreteras.

— **DECLARACION DE UTILIDAD PUBLICA DE LOS TRABAJOS, ESTUDIOS E INVESTIGACIONES QUE PERMITAN LA ACELERACION DEL ANTE-**

PROYECTO DEL TRASVASE JUCAR-VINALOPO EN EL AMBITO DE LA REDACCION DEL PLAN HIDROLOGICO DE LA CUENCA DEL JUCAR

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, seguidamente, a la siguiente proposición no de ley, también presentada por el Grupo Parlamentario del CDS, relativa a la declaración de utilidad pública de los trabajos, estudios e investigaciones que permitan la aceleración del anteproyecto del trasvase Júcar-Vinalopó en el ámbito de la redacción del Plan Hidrológico de la cuenca del Júcar. Para su defensa, tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario CDS, el señor Martínez-Campillo, por tiempo de diez minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, señorías, es difícil compendiar en diez minutos la historia y el futuro de un trasvase, pero, indudablemente, debo hacerlo así, por lo que voy a intentar resumir los aspectos más importantes que creo que, por lo menos, servirán de soporte a la tesis que nosotros mantenemos, y creo que no solamente nosotros, sino otros muchos grupos y otras muchas personas.

Empezar señalando, como un aspecto general, que la solución del problema de la escasez de agua en la provincia de Alicante tiene que llegar a través de dos vías: una primera, mediante una razonable y eficaz distribución de las aguas existentes en la provincia, y, una segunda, por la aportación de recursos hídricos procedentes de fuera de la provincia.

Alicante se inscribe en un área territorial donde existe una escasa precipitación total anual, una de las menores de toda España, pero una gran demanda por el importante desarrollo humano y turístico, agrícola e industrial con que cuenta. Por ello, el problema de disponer de agua potable suficiente en este territorio es cada vez más acuciante, debido no sólo a la escasez de recursos hídricos sino a la explotación abusiva de sus reservas geológicas, que ha conducido a una sobre-explotación de sus acuíferos subterráneos, salinización y pérdida de fertilidad de los suelos.

El aumento de la población, su cada vez mayor concentración en grandes ciudades; el despegue del consumo por habitante y día; el desarrollo industrial y de las transformaciones agrarias consecuentes, son factores que ponen de manifiesto las dificultades para atender la demanda actual.

Evaluando los recursos superficiales y subterráneos, y conocida la calidad que debe tener el agua, hay que preguntarse cómo es posible satisfacer esta demanda y sobre qué base la ordenamos. Esta provincia pasa de 900.000 habitantes en 1970 a 1.250.000 habitantes en 1986 (dato último), es decir, un crecimiento del 32 por ciento por encima de la media de toda España. Respecto a su estructura productiva, el 14 por ciento de su población activa está trabajando en el sector agrario, produciendo un 5 por ciento de la renta provincial; un 45 por ciento en el sector servicios, lo que da origen a un 58 por ciento de la renta provincial, renta que en su conjunto supera aproxima-

damente en un punto lo que es la media nacional; renta que, como dato importante para esta cuestión que vamos a debatir aquí, en esos niveles que se suelen establecer de 6, 7, 8, 9 y 10, las ciudades de Denia, Jávea, Teulada, Benisa, Calpe, Altea, Alfaz, Benidorm, Finestrat, Alicante, Elche y Torrevieja estarían en el nivel 9.

¿Qué demanda hay de recursos hídricos? La primera necesidad en el sector agrícola. La estimación de la demanda de agua presenta en el sector agrícola grandes dificultades puesto que está determinada por una serie de parámetros difíciles de precisar. En principio podría afirmarse que las necesidades en el sector dependen de la superficie transformada en regadío, del tipo de cultivo, de las técnicas de riego, del precio del agua, de la comercialización de los productos agrarios, de los planes programados por el Gobierno, ayudas financieras, etcétera.

La importancia del regadío provincial es muy considerable puesto que la superficie transformada supone el 45 por ciento del espacio cultivado, cuando la media nacional es del 15 por ciento. Sin embargo las aproximadamente 137.000 hectáreas están muy desigualmente repartidas puesto que el 40 por ciento se encuentran en la zona baja ya regada por el trasvase Tajo-Segura. Respecto a la superficie dominada por el riego cabe decir que existe espacio disponible tanto en calidad como en cantidad para que esta variable no resulte limitativa de la expansión, pero el ritmo medio de transformación de secano a regadío ha variado considerablemente y este es un aspecto a tener en cuenta. Los mayores incrementos de transformación en regadío se han producido entre la década de los años 1960-1970, con una media anual de 1.925 hectáreas; decreció sensiblemente en el período 1970-1978, hasta obtener una media de 880 hectáreas y se ha vuelto a elevar en el período 1978-1985, hasta conseguir una media anual de 1.640 hectáreas. Eso quiere decir que el costo del agua es lo bastante creciente para hacer limitativo su empleo en algunos cultivos, sobre todo en aquellos que tienen mayor necesidad. Por tanto, objetivo prioritario de cualquier agricultor en esta zona es economizar su consumo mediante labores culturales o introduciendo nuevas técnicas de riego que ahorren considerables cantidades y eleven la productividad. En este sentido creo que es justo señalar que cuando se exige solidaridad hay que empezar dando ejemplo. Esta provincia está haciendo grandes esfuerzos para economizar agua.

El regadío alicantino se caracteriza por un predominio de la producción frutal, cítricos, uva de mesa, granado, peral, manzano, etcétera. Por tanto esto sería igual que señalar que hay una demanda teórica de recursos hídricos en agricultura que asciende a 711,627 hectómetros cúbicos al año.

¿Qué demanda hay industrial y urbana? Hay que señalar primero que el aumento de la población, su cada vez mayor concentración, como decíamos, en centros urbanos, el despegue del consumo por habitante y día y el desarrollo industrial y turístico ponen de manifiesto que ha pasado el tiempo de facilidad para las demandas. Las variables elegidas para conocer las necesidades son el potencial demográfico, apoyado en su crecimiento, y una se-

rie de normas previsibles de consumo en cada uno de los sectores demandantes. Hay que tratar de conseguir una disciplina de consumo —en esto creo también que la provincia de Alicante está dando motivo de satisfacción por el hecho de restringir su consumo de agua, tanto urbana como industrial, para poder solicitar solidaridad, insisto, porque cada vez son mayores las cantidades demandadas, ya que en las mismas se están incluyendo no sólo las necesarias para el proceso productivo sino también el flujo suficiente que permita diluir los contaminantes hasta el nivel aceptable.

El consumo de agua facturado en estos últimos años, arrojó en la provincia un voluymen de 114,058 hectómetros cúbicos. Tal cantidad supone una media de 256 litros por persona y día, que es muy difícil de diferenciar entre el abastecimiento urbano y el industrial, ya que muchísimos municipios están utilizando los caudales procedentes de la red urbana. Tampoco hemos tenido en cuenta el factor punta en función del crecimiento turístico progresivo que tienen la mayoría de las zonas costeras. Por tanto la demanda teórica estimada se elevaría a 30,819 hectómetros cúbicos para la industria y 118,552 para el abastecimiento urbano.

Vistas las demandas de uso agrícola, que cifrábamos en 711,627 hectómetros cúbicos al año; las demandas de uso industrial, 30,319 hectómetros cúbicos al año; las demandas de abastecimiento, 118,552 hectómetros cúbicos al año; y la demanda turística que viene dada normalmente por población transeúnte, que no habita permanentemente en la provincia de Alicante, que se eleva a 20,986 hectómetros cúbicos al año, cabe concluir que hay una gran diferencia en esta provincia entre los recursos naturales y los regulados, y que evaluadas las demandas de uso agrícola, industrial y urbano, conviene compararlas con los recursos aprovechables o disponibles, tanto superficiales como subterráneos, para determinar el balance hidráulico y proporcionar las pautas a seguir en la planificación para la utilización de los recursos.

A nivel provincial cabe señalar también que la disponibilidad total es, en el mejor de los casos, de 204 hectómetros cúbicos al año, mientras que la demanda se eleva a 881 hectómetros cúbicos al año. Es decir, el balance arroja un déficit anual de 676,8 hectómetros cúbicos al año.

Cabría preguntarse entonces cómo es posible mantener este consumo si el volumen renovable, sujeto a la variación interanual, es 4,3 veces menor que la demanda. La respuesta es sencilla; los grupos humanos de la provincia de Alicante han perseguido constantemente la búsqueda de nuevas alternativas hídricas que les permitiese equilibrar la ecuación de la oferta y la demanda, alternativas que se han ido materializando a través de embalses superficiales, búsqueda en el subsuelo de la cantidad de lluvia útil que llega al suelo y no termina en el mar, realización del trasvase Tajo-Segura, y la práctica de la reutilización como medio de incrementar las disponibilidades en este caso.

Ahora bien, las diferentes formas de captación de recursos hídricos que han permitido la expansión del rega-

dío y garantizado el crecimiento, industrial, urbano y turístico, la más espectacular es consecuencia directa de la utilización de las aguas subterráneas. Por ello, a la hora de evaluar la importancia de los recursos y reservas disponibles, se ha de establecer una diferencia, básica a nuestro juicio, entre los conocidos como tradicionales y los nuevos. Los segundos son los captados en base a la mayor potencia eléctrica instalada, pero la extracción continuada de las reservas subterráneas para los diversos aprovechamientos ha conducido a una sobreexplotación y salinización, que ya hemos señalado, de gran número de acuíferos de las diferentes comarcas que ha hecho que se planteara el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo su declaración de acuíferos sobreexplotados en alguno de ellos y en otros próximamente.

Así pues, consecuentes con este análisis realizado, se infiere que la provincia de Alicante es un espacio deficientemente dotado de recursos hídricos, que requiere una verdadera solidaridad nacional, regional e intracomarcal para superar su déficit estructural y no parar su desarrollo económico. Por todo ello, los principios directos que deben conformar la política de aguas que resuelva el problema de la escasez, tiene tres planos: a nivel estatal, a nivel provincial y, por supuesto, a nivel de comunidad autónoma, donde la necesidad se traduce en la realización del trasvase, denominado trasvase o transferencia de aguas Júcar-Vinalopó, no sólo como la mejor forma de optimizar económica y socialmente su caudal sino en cumplimiento del principio de solidaridad establecido en la Constitución.

Finalmente, en problemas como éste, queremos destacar, tras los datos, que puede calificarse de mal social en España la irregular distribución del agua, no la escasez del agua, pero cuando hay un mal social no cabe solucionarlo mediante terapias de tipo social nada más, sino que hay que apelar a la fuente de la naturaleza, que es donde está el agua. Así, estudios recientes del MOPU sobre base de aforos y medidas de precipitaciones atmosféricas, que cubren todo el territorio y que se remontan en algunos casos hasta cien años, señalaban que el agua que cae en España es más que suficiente para cubrir la demanda de la sociedad para un futuro bastante amplio, con un alto grado de industrialización y una ampliación muy considerable de las áreas de regadío hasta una fecha situada, según estos estudios, en la mitad del próximo siglo, porque más allá no es posible hacer prognosis. Pero todos somos conscientes de que la mayor parte de ese volumen de agua dulce se pierde porque vierte directamente al mar. Otra parte, aunque detenida y regulada por los embalses, ha de correr la misma suerte, tras un período de retención, por falta, una vez satisfechas las necesidades locales, de una infraestructura hidráulica que permita transportarla a aquellos puntos donde pudiera ser utilizada. Y una tercera parte de este agua es aprovechada plenamente para usos consuntivos de la población, sean domésticos, agrícolas o industriales.

Por tanto, nuestra pretensión se refiere a las dos primeras partes de agua, las que se pierden y las que se utilizan escasamente.

En resumen, en España, discurren por nuestros ríos, en un sentido amplio, 100.000 millones de metros cúbicos al año. La demanda con 40 millones de habitantes es de 30.000 millones de metros cúbicos al año sobre 100.000 millones, de los cuales 25.000 millones van destinados al regadío de tres millones de hectáreas y 5.000 al abastecimiento urbano e industrial. Es decir, esto implica algo muy importante, que más del 50 por ciento de las aguas están disponibles. Incluso a largo plazo, con una elevación de la población a 60 millones de habitantes y un regadío de hasta cinco millones de hectáreas, que es el máximo que, se supone, puede admitir nuestro país, emplearíamos solamente el 75 por ciento del volumen máximo regulable.

Por otro lado, la urgente necesidad de llevar agua a zonas como la provincia de Alicante, entra por los ojos y no necesita de más explicación. No puede haber, como se ha dicho por algunos autores, ciudadanos hidráulicamente privilegiados en detrimento de otros imperiosamente necesitados de lo que a ellos les sobra.

Fijándonos en el trasvase Tajo-Segura, se puede decir todo de él, pero nada en contra de que haya sido gratuito y útil. Las discusiones están hoy más centradas en la explotación que en la construcción del trasvase Tajo-Segura y en gran parte se ha debido, a nuestro juicio, a dos razones. Primera, a que no ha venido acompañada de otras medidas y, segunda, a la atrasada manera de pensar de mucha gente que sigue creyendo en la propiedad territorial del agua, tal y como ocurrió en la frontal oposición que desde algunas posturas se hizo con la Ley de Aguas recientemente aprobada. Por tanto, la planificación es imprescindible, pero volvemos a señalar que no debemos sacralizarla. Hasta llegar a un plan hidrológico nacional cabe decir que en la distribución del agua a toda España van a transcurrir muchos años, pero, mientras tanto, se pueden hacer muchas cosas. Hay que regular las cuencas, se pueden establecer conexiones dentro y entre cuencas vecinas por los pasos más fáciles, para acabar en el plan hidrológico nacional que sería la conexión de todas las cuencas.

Por tanto, a nuestro juicio, no sería razonable ni presentable demorar la solución de este problema que, al ser suscitado, plantea reacciones a veces más violentas que la propia sed. En principio, todos los actores interesados están de acuerdo, al tratarse de una transferencia de aguas dentro de la propia Comunidad Autónoma Valenciana, y fruto de ello es la Comisión del Agua, creada en la provincia de Alicante, en la que participan todos los partidos políticos con representación institucional a nivel local o provincial, de comunidad autónoma o nacional; el pronunciamiento de gran parte de los ayuntamientos de la provincia de Alicante, completando el dicto las Cortes Valencianas en un acuerdo histórico, a nuestro juicio, adoptado en 27 de septiembre de 1988, que solicitaría de esta Presidencia que se leyera antes de su votación como documento imprescindible para su conocimiento, puesto que resume la postura de toda la Comunidad Autónoma Valenciana. Es el «Boletín Oficial de la Comunidad Va-

lenciana» de 21 de octubre de 1988 y las tres resoluciones, cortas, señor Presidente...

El señor **PRESIDENTE**: Léalas S. S.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias.

Dice lo siguiente: el Pleno de las Cortes Valencianas, en sesión plenaria celebrada el día 27 de septiembre de 1988, ha debatido la propuesta de resolución subsiguiente al debate sobre política general previsto en la Ley 6/1987, de 23 de septiembre, sobre agilización de los trámites para la conclusión de los trasvases de los ríos Ebro y Júcar, presentada por el Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social.

Finalmente, de acuerdo con lo establecido en el apartado número 5 de resolución 133.1 de la Presidencia sobre el procedimiento, ha aprobado la siguiente resolución: Primero, las Cortes Valencianas instan al Consell para que, de acuerdo con la Confederación Hidrográfica del Júcar y la Dirección General de Obras Hidráulicas, provea los medios materiales y humanos que aporta la Generalitat a los efectos de acelerar los trabajos del Plan Hidrológico de la cuenca del Júcar. Segundo, para que traslade al Gobierno de la nación el acuerdo de las Cortes Valencianas por el que se considera de interés público preferente las transferencias de agua del sistema del Ebro a las comarcas del norte de la Comunidad y del sistema del Júcar a la cuenca del Vinalopó y Marinas. Tercero, para que traslade al Gobierno de la nación la voluntad de esta Cámara para que los proyectos correspondientes a ambos trasvases se realicen y concluyan con anterioridad al período de enero de 1990, de tal modo que los mismos puedan comenzar su ejecución antes del 1 de enero de 1991.

Este y no otro sentido tiene nuestra proposición no de ley: declarar de interés público las obras que suponen la realización del anteproyecto del trasvase Júcar-Vinalopó y su incorporación dentro del Plan Hidrológico de la cuenca del Júcar y, en segundo lugar, que se inste al Gobierno a su aprobación.

Señor Presidente, finalmente quiero decir dos cosas, agradeciéndose su generosidad con el tiempo.

Se nos ha facilitado en el propio Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo un plano en el que se contiene un resumen de las soluciones aportadas y ya estudiadas por el MOPU, lo que haría, en su caso, innecesario el primer punto de la proposición no de ley, punto que en estos momentos pediría que no se votara, puesto que ya se encuentra el anteproyecto en el propio Ministerio. En el Ministerio se han inclinado por la solución número uno, que de un modo resumido dice: anteproyecto canal Júcar-Marinas-Vinalopó, solución Cullera-Monforte, avance de las características fundamentales y costes. Longitud total del canal, 166 kilómetros, caudal de cálculo, 10 metros cúbicos por segundo (aproximadamente el que tiene el río Ter hasta Barcelona). Luego da unos datos sobre el coste estimado del canal a cielo abierto, canal en túnel, canal en sifón, etcétera. Incluso se valora el coste aproximado de una serie de expropiaciones. En total, el trasvase cuesta

34.370 millones de pesetas que, unido al embalse que hay que realizar en el término municipal de Aspe, una presa media de altura de 50 metros y un volumen de embalse de 100 hectómetros cúbicos con un coste de ejecución y expropiaciones por valor de 7.000 millones de pesetas, da un total de unos 41.000 millones de pesetas, aproximadamente, que en un ritmo normal de ejecución estaría construido en cuatro años.

La segunda cuestión se refiere a que hoy se señalaba en la prensa regional y provincial que este debate iba a suponer un enfrentamiento entre el Grupo proponente (CDS) y el Grupo Socialista. Hasta ahora no se ha dado ese enfrentamiento; ha habido una concordancia absoluta en el planteamiento de la necesidad y conveniencia de ejecutarlo lo antes posible, que nosotros esperamos se mantenga en esta Comisión. A ello invitamos especialmente al Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: No hay enmiendas presentadas a esta proposición no de ley. En consecuencia, vamos a abrir el turno de toma de posiciones.

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Ramón Izquierdo.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Señor Presidente, el Partido político al que pertenezco, Unión Valenciana, participó en la deliberación y decisión adoptada por las Cortes Valencianas a que ha hecho referencia el señor Martínez-Campillo. La posición de Unión Valenciana en aquella circunstancia fue la de apoyar las peticiones y las decisiones últimamente adoptadas y, lógicamente, por congruencia con esta posición de mi Partido, en este momento ratifico que vamos a apoyar la proposición no de ley que presenta el Grupo del CDS.

Lo que ocurre es que el tema de la falta de recursos hídricos, que puede plantearse en muchos ámbitos de la geografía española, también se presenta y con determinadas dificultades dentro del ámbito de la Comunidad valenciana, pero hoy estamos hablando concretamente de una propuesta y voy a prescindir de hacer planteamientos distintos a aquellos que se contienen en la proposición no de ley que presenta el CDS. Consiguientemente, lo que tengo que decir es que, según mis noticias, en el Ministerio se encuentra ya un anteproyecto elaborado por la Comisaría de Aguas, por el órgano que representa al Ministerio dentro de la Comunidad valenciana, que ofrece dos posibilidades: una, la toma de aguas desde Cullera, que es la fórmula número uno a que se ha referido el señor Martínez-Campillo y, otra, la posible toma de aguas desde la presa de Tous.

En conclusión, ese es un tema que se encuentra ya muy avanzado dentro del propio Ministerio y consideramos que la petición de declaración de utilidad pública es necesaria porque tenemos muy en cuenta, y es posible que se diga en el curso de esta sesión, que hay un plan hidrológico de cuenca, que existe también el Plan Hidrológico Nacional y que habrá que esperar a conocer todo eso para tomar decisiones. Lo que ocurre es que cabe la posibilidad de que cuando se produzca la culminación de todo

ese plan hidrológico nacional, nos encontremos con circunstancias o daños irreparables en determinadas zonas de la geografía española. Concretamente en el caso de Alicante se plantea que existen unos hechos reales de salinización en el agua para el consumo humano que, al mismo tiempo, puede producir daños tremendos en la agricultura. Hay que tener en cuenta que hay agriculturas que son más sensibles que otras a estas circunstancias de sequía, de escasez o de salinización, como es la que se refiere a la arboricultura. No es lo mismo perder una plantación de árboles frutales que perder, en un determinado momento, en una determinada época del año, unas cosechas de productos hortofrutícolas que tienen una gran variedad y versatilidad en cuanto a la posible plantación de distintas variedades.

Esto quiere decir que el problema de la salinización y de la sequía, que están ahí, se pueden anticipar a ese desiderátum del Plan Hidrológico Nacional, y quizá sea muy conveniente que desde el propio Ministerio —y nosotros como parlamentarios creo que tenemos la obligación de llamar la atención sobre el tema— se vayan tomando decisiones sobre la marcha, precisamente para evitar que se produzcan daños irreparables.

En definitiva, anuncio mi apoyo total y absoluto a la proposición no de ley presentada por el Grupo Centrista (CDS) en este momento.

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

El señor **RAMIREZ GONZALEZ**: Para fijar la posición de nuestro Grupo en relación a esta proposición no de ley, que va a ser en contra a su toma en consideración, porque entendemos que es obligación de esta Cámara la defensa absoluta del contenido de las leyes que la Cámara ha dado a la sociedad en ejercicio de su función legislativa.

Tenemos una Ley de Aguas cuya vigencia es de agosto de 1985, es decir una Ley de Aguas de hace ya casi tres años y medio, en donde claramente se establecen los elementos que fijarán la planificación del agua y la ejecución de estos planes de utilización.

De una parte, tenemos el Consejo Nacional del Agua, que tiene unas responsabilidades previstas en los artículos 17 y 18, en donde, entre otras, dice que será de su competencia exclusiva la información, antes de su aprobación por el Gobierno, de los planes hidrológicos de cuenca. A este respecto hay que recordar que este Diputado ha venido sistemáticamente preguntando en la Cámara al Ministro de Obras Públicas cuándo iba a aprobarse el decreto que pusiera en marcha este Consejo Nacional del Agua, y sistemáticamente el Ministro de Obras Públicas ha contestado que no podía fijar una fecha.

A este respecto también hay que recordar que cuando la Ley se discutió en esta Cámara, nuestro Grupo Parlamentario —el único y en solitario— defendió que los planes que figuraban en la ley tuvieran una perentoriedad en el tiempo de ejecución; que los planes de cuenca se

aprobaran tres años después como máximo de aprobada la Ley y que el Plan Nacional se aprobará al cabo de cinco años. Aquello no prosperó por la oposición del Grupo Socialista y la inasistencia en nuestra pretensión de otros grupos parlamentarios, léanse los «Diarios de Sesiones» de las Cámaras.

Nosotros sí creíamos que la planificación era urgente y, por tanto, poníamos plazos a la misma, y entonces no se consideró oportuna la fijación de estos plazos. También hay que recordar que el Consejo Nacional del Agua es un órgano representativo y consultivo, que es un órgano donde participan los interesados, la Administración central y las comunidades autónomas. Pero si nos vamos a los órganos de cuenca, donde el artículo 21 de la ley también establece como función exclusiva la elaboración del plan hidrológico de cuenca, así como su seguimiento y revisión, podemos comprobar, también en la Ley, que el órgano de planificación en cada cuenca es el Consejo del Agua. Consejo del Agua cuya estructura se aprobará por decreto, y tres años y medio después de aprobarse la Ley de Aguas, el Gobierno Socialista aún no ha tenido a bien constituir este órgano de cuenca, el Consejo del Agua, cuya composición es absolutamente representativa y democrática, ya que en él están representados los usuarios del agua, la Administración central y las comunidades autónomas afectadas por la cuenca hidrográfica que estamos tratando, representadas en función de su superficie y de su población, es decir, unos elementos objetivos y democráticos en la participación en estos órganos de cuenca, cuya función, repito, es la elaboración y la presentación al Gobierno del plan hidrológico de la cuenca.

Si la Ley señala unas competencias exclusivas en materia de planificación hidrológica al Consejo Nacional del Agua y si el Consejo del Agua de cada cuenca hidrográfica, dentro de los órganos de la misma, señala las participaciones democráticas en esos consejos están representados los interesados actuales y futuros, comunidades autónomas, etcétera, si realmente la ley establece claramente cuáles son las pautas de comportamiento, no creemos conveniente que haya actuaciones individualizadas, no coordinadas que hoy traigan el proyecto de trasvase del Júcar al Vinalopó, mañana traigan el de la ejecución urgente de las 50.000 hectáreas que el Gobierno ha prometido, tanto el central como el regional, de transformación en regadío en La Mancha, por ejemplo, en la cuenca del Júcar —las 16.000 hectáreas en la provincia de Cuenca y las 34.000 en la provincia de Albacete— y que vayamos parcheando los planes hidrológicos.

Aquí lo que sí hay es una grave responsabilidad, la del Gobierno socialista, aceptémosla. Tres años y medio después de aprobada la ley no están constituidos ni el Consejo Nacional del Agua ni los consejos del agua de cada cuenca hidrográfica. Ahí sí que tendrían que dar una explicación el Ministerio de Obras Públicas, el Gobierno y el partido que le apoya, respecto a cómo se puede tener estancada esta situación que está impidiendo la participación democrática que la ley regula y prevé en la elaboración de la planificación, porque será en esos órganos donde tendrá que valorarse la función social del agua

como elemento de desarrollo para determinadas comarcas y zonas que no tienen otro elemento de posibilidad de promoción económica si no es la transformación en regadíos y que carecen de otras actividades económicas —léase turismo, léase industria del calzado, etcétera— para mantener una situación de rentas. Será ahí y no aquí donde deberán celebrarse esas discusiones, donde se tendrán que exponer esos documentos y en donde democráticamente representados los interesados en el uso del agua, usuarios del agua, comunidades autónomas en función de su superficie y población, en donde surja democráticamente la planificación que se debe hacer en cada cuenca.

Por tanto, sumándonos al lamento de que a finales de 1988, tres años y medio después de aprobada la Ley de Aguas, carezca nuestra nación de los órganos de participación y planificación previstos en la Ley 1985, publicada en el «Boletín Oficial del Estado» el 2 de agosto de 1985, y entendiendo que es una grave responsabilidad de la Administración el que no haya puesto en marcha estos órganos de planificación, consideramos que esta iniciativa, como cualquier otra que pudiera traer un Grupo Parlamentario, interesándose por la solución parcial de un problema, lo único que puede es perjudicar la planificación que en el seno de cada cuenca hidrográfica, así como en el seno del Consejo Nacional del Agua, se tiene que hacer con este recurso que es un elemento fundamental para la promoción económica de muchas comarcas.

Por todo ello, señor Presidente, nosotros, por respeto a la Ley y sin poner en tela de juicio las posibles demandas, las necesidades, la urgencia para que se lleve a efecto la planificación que en la cuenca del Júcar se tiene que realizar, no entramos en el fondo de la cuestión, sino que, por defensa de las competencias exclusivas que la Ley de Aguas reserva a los órganos de participación democrática de la ley de los órganos de planificación, votaremos en contra de esta pretensión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Cremades, por diez minutos.

El señor **CREMADES SENA**: En primer lugar, quiero agradecer al señor Martínez-Campillo su intervención y decirle que coincido plenamente con los datos previos, exhaustivos e importantes que ha dado sobre la necesidad de agua en la provincia de Alicante.

Por otra parte, quiero también agradecerle el hecho de que de alguna forma, tal como hemos analizado en alguna conversación anterior, él haya visto que el primer punto de su proposición no de ley —incluso creo que ha pedido que no se pase a votación, aunque no sé si reglamentariamente esto es posible— no tiene sentido.

El señor **PRESIDENTE**: No es posible. Hay que votarla.

El señor **CREMADES SENA**: En definitiva quiero decir que, de alguna forma, en la conversación que hemos tenido anteriormente manifestamos que tiene que ser la serenidad y la concordia y ningún otro interés el que ha

de presidir la resolución final del problema de la demanda de agua que hay en la provincia de Alicante. Le agradezco que, al menos de una manera oral, explícitamente él haya dicho aquí que el primer punto de su proposición no de ley no era necesario votarlo porque dicho primer punto no tiene ningún sentido.

Sin embargo, lamento que no me haya escuchado del todo en la oferta que yo le he hecho de retirar la proposición no de ley por innecesaria. Y voy a intentar demostrarlo.

En el primer punto se pedía declarar de utilidad pública los trabajos, estudios e investigaciones para acelerar el anteproyecto del trasvase Júcar-Vinalopó. Es totalmente innecesario que esto se plantee aquí, sobre todo cuando, como él bien ha dicho, la redacción del anteproyecto se ha terminado en octubre. Por tanto, instar al Gobierno a que en el plazo de seis meses, después de la aprobación de esta hipotética proposición no de ley, la declare de utilidad para acelerar el anteproyecto que ya está terminado, no tiene ningún sentido. El anteproyecto, como él y todos ustedes conocen, es, ni más ni menos, que un estudio para que la Administración se informe sobre este tema de gran interés e intente resolverlo. Es una cuestión de estudio. Un estudio que va a contemplar, en el tema concreto del trasvase, por una parte los costes que supone, las posibilidades técnicas que tiene, la demanda y las necesidades de las zonas afectadas, los posibles trazados que puede tener este trasvase, los intereses que están en juego, etcétera. Todo este primer estudio para la realización del futuro trasvase ya está prácticamente terminado, como todas SS. SS. conocen.

También pedía al señor Martínez-Campillo que retirase el segundo punto que pretendía que desde esta Cámara se instara al Gobierno para que aprobara el proyecto y para que, una vez aprobado el proyecto del trasvase de agua Júcar-Marina-Vinalopó, se incorporara en el Plan Hidrológico de la cuenca del Júcar. Ha habido algunas conversaciones, en las cuales la discusión era si se incorporaba al Plan Nacional o al Plan de Cuenca. Yo le quería decir al señor Martínez-Campillo que tampoco procede este segundo punto —y lamento que no lo haya retirado como ha hecho con el primero— porque con este apartado de la proposición no de ley se quiere instar al Gobierno a algo que el Gobierno necesariamente tiene que hacer. Es decir, instar a lo que se tiene que hacer me parece que no es muy procedente, y le diré por qué. Es precisamente en el Plan de Cuenca donde se va a hacer el debate sobre las mejores soluciones para atender a las demandas que tiene la zona de Alicante y el resto de zonas que lógicamente están afectadas, tanto en la zona de la cuenca del Júcar como en otras cuencas de otros ríos. Esto necesariamente tiene que ser así porque —el señor Martínez-Campillo lo conoce como yo— así lo establece la planificación hidrológica establecida en la vigente Ley de Aguas hecha por este Gobierno. Yo le pedía al señor Martínez-Campillo que retirara este punto porque no era necesario, ya que, al menos en el momento en que se está debatiendo aquí, ya está desfasado.

Yo quisiera decir que esa misma concordia que agra-

dezcó al señor Martínez-Campillo debería ser reflejada también en los medios de comunicación de cada una de las provincias. Yo diría que no se puede decir que oponerse hoy a la proposición no de ley, simplemente porque no es necesaria ni ventaja en nada ni resuelve ningún problema de lo que se está haciendo, suponga una contradicción con la resolución que por unanimidad —y aquí se ha citado— se hizo en las Cortes valencianas, ya que los tres puntos, que también se han leído aquí, de la resolución de las Cortes valencianas no hablan para nada del tema del anteproyecto, como el señor Martínez-Campillo conoce y ha leído y lo único que dice en un punto que no tiene nada que ver es que se considera el trasvase de aguas como tema preferente y de interés público. Evidentemente, el trasvase es un tema preferente y de interés público y así lo hemos manifestado los socialistas —también el resto de los grupos parlamentarios— desde todas y cada una de las instituciones. Los socialistas públicamente hemos expuesto nuestro apoyo decidido al trasvase Júcar-Vinalopó desde distintas instituciones como son ayuntamientos, Diputación Provincial de Alicante, Generalidad e incluso desde el propio Gobierno.

También tenemos el camino abierto para que esto sea posible. ¿Dónde? Desde el propio anteproyecto que ya está redactado y que aquí se ha citado, desde el propio Plan Hidrológico de Cuenca y el Plan Hidrológico Nacional, como también se ha dicho aquí en esta Cámara. Yo creo que —y coincido con el señor Martínez-Campillo— sería negativo mantener por cualquiera de nosotros posturas partidistas o territorializadas, por muy legítimas que éstas puedan ser. Creo que esto no favorece en nada a la resolución definitiva, que se tiene que hacer con serenidad y en el seno de debate global, que tiene que ser en el debate del Plan de cuenca y en el del Plan Hidrológico Nacional. Es una cuestión, un problema, como aquí se ha dicho, de tipo histórico para nuestra provincia, en este caso para Alicante. Es un problema vital, urgente y necesario y hay que intentar resolverlo cuanto antes, pero bien. En ese proceso creo que estamos los socialistas. Precisamente en estos momentos España tiene una Ley de Aguas que pone como principio de solidaridad, pues precisamente también se ha citado aquí el hecho de que en esa Ley de Aguas se eliminan determinados conceptos de propiedad territorializada o individual en un bien que es escaso, que está irregularmente repartido, desgraciadamente, y que, en definitiva, merece una planificación muy bien hecha que requiere un determinado tiempo. Nadie puede decir aquí en este momento que los socialistas nos estamos oponiendo —como en algunos casos se pretende decir en algunos medios de comunicación o según algunas conjeturas de algunos interesados en mi provincia— a la resolución del tema de la demanda y la escasez de aguas que hay en Alicante, porque ésa es una cuestión de vital importancia que ya es totalmente irreversible. Los pasos se están dando. Creo que ninguno tenemos que perder los nervios. Considero —como hemos reconocido en las muchas conversaciones mutuas que hemos tenido, no solamente con el CDS, sino también con otros grupos políticos en la provincia de Alicante— que es un tema que

tenemos que intentar llevar cautelosa pero decididamente, que es un tema que tenemos que vigilar, y entre todos intentar arrimar el hombro para evitar, precisamente, levantar suspicacias o añadir problemas que pudieran entorpecer la pronta realización del trasvase.

Finalmente, no sé si hay tiempo o no, le reitero al señor Martínez-Campillo que, por los argumentos que aquí he expuesto, creo que, según mi manera de ver las cosas —y así se lo he manifestado anteriormente—, sería conveniente que retirara la proposición. De no ser así, por las razones que ya he expuesto, el Grupo Socialista tendría que votar en contra de esta proposición no de ley, en este caso, agradeciéndole al señor Martínez-Campillo que haya retirado parte de la proposición no de ley porque ya no tiene sentido votarla. **(El señor Martínez-Campillo García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo no ha lugar. **(El señor Martínez-Campillo García pide la palabra.)** ¿Qué desea su señoría?

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, se me ha hecho una invitación a la retirada o no de la proposición no de ley, y se ha hecho una mención expresa al cumplimiento de la legalidad. Van a ser dos minutos nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, el debate es de una claridad diáfana. Su señoría, de forma extensa, ha expuesto los fundamentos de la proposición no de ley de su Grupo; el señor Ramón Izquierdo ha apoyado su argumentación; el señor Ramírez, de Coalición Popular, ha hecho un tratamiento en base a la planificación hidrológica, que no ha chocado en absoluto con las argumentaciones de S. S., ha sido otro tipo de tratamiento de la cuestión; y el señor Cremades, aparte de elogiar algunas de sus intervenciones y de coincidir con S. S., también desde la óptica de la planificación hidrológica, se ha pronunciado sobre la posición de su Grupo en cuanto a la oportunidad o no de esta proposición no de ley. Es decir, no hay ninguna razón para aclarar ninguna de las materias. Solamente si quiere hacer alguna manifestación que sea útil a efectos de la votación, puede hacerla su señoría.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, intentaré ajustarme exactamente a lo que me ha dicho.

La no conveniencia o, por lo menos, la innecesariedad del primer punto viene dada no por el hecho de que no sea conveniente, sino por el hecho de que, desde que se presentó la proposición no de ley, ya han sucedido otras circunstancias que han hecho que el Ministerio ya haya acogido los estudios del anteproyecto...

El señor **PRESIDENTE**: Procure resumir y expresarnos lo que S. S. aporta sobre la votación.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: En cual-

quier caso, lo que sí quiero decir, a efectos de votación, porque he sido invitado a retirarla, señor Presidente, es que no puedo retirarla, en ningún caso, en la medida en que éste es un Poder Legislativo y lo que se hace es instar a otro poder distinto —que aquí se está confundiendo—, que es el Ejecutivo, a la realización del proyecto del trasvase Júcar-Marinas-Vinalopó. En ese sentido quiero señalar, señor Presidente, que si no he sido más severo en mi exposición es porque quiero dejar las puertas abiertas a la posibilidad de que esto tenga algún día solución, y que mantengo, por supuesto, la votación y mantengo todos los términos de mi exposición.

Señor Presidente, ya en otro capítulo, en el de la votación, quisiera solicitar...

El señor **PRESIDENTE**: Estábamos en el capítulo de la votación, señor Martínez-Campillo. O sea, terminando su intervención, quiere decir.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Sí, señor Presidente. Quería solicitar la votación pública y nominal de esta proposición no de ley, en la medida en que es apoyada también por el representante de la Unión Valenciana, del Grupo Mixto. (El señor Sáenz Lorenzo pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, nuestro Grupo quiere poner de manifiesto que nosotros también podíamos haber tenido una intervención más dura con esta proposición no de ley, porque nos parece que se insta al Gobierno a algo que no le corresponde, y difícilmente se puede aprobar una propuesta que insta a un órgano que no tiene la capacidad de resolver en esa cuestión. Por tanto, hay una contradicción en sus propios términos.

Nosotros pensamos que lo mejor para el Grupo proponente es que esta proposición no de ley pase lo más discretamente posible por esta Casa, porque si no sería una situación un poco incómoda para ellos mismos. (El señor Martínez-Campillo García pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, por favor, muy brevemente.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Es sólo una cuestión de orden, señor Presidente.

La intervención anterior no ha sido una cuestión de orden sino una explicación a algo que yo he manifestado, de acuerdo con lo que S. S. me ha indicado, y me he limitado estrictamente a esa cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, no entremos en el fondo. Sobre la propuesta de S. S., me parece que la votación en Comisión es pública y el procedimiento habitual de votación es conforme a lo que S. S. solicita. Es decir, el voto de cada Diputado es perfectamente visible al manifestarlo según el procedimiento que seguimos en la Comisión, puesto que no tenemos ningún

medio electrónico. Creo que no hace falta la observación de S. S., porque la votación es pública.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, me acojo al artículo 85, para una cuestión de orden.

El señor **PRESIDENTE**: Le entiendo, señoría, pero creo que el sentido de su petición está perfectamente recogido en la forma habitual de votación de esta Comisión, en que el voto de cada Diputado es público y notorio.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, ¿queda así reflejado en el acta el voto de cada Diputado? No; queda reflejado el número de votos, pero no el voto de cada persona, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Queda reflejada la procedencia del voto de cada Grupo en el acta que se hace de la reunión y, por tanto, no se plantea ningún problema, señor Martínez-Campillo. Es decir, sus demandas están perfectamente atendidas con la forma normal de votación que hacemos en la Comisión.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, ¿no puedo solicitar que quede constancia del voto de cada miembro de la Comisión? ¿No es aplicable el artículo 85, señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, creemos que no habría ningún problema en hacer la votación Diputado por Diputado. El Reglamento establece el requerimiento de dos grupos y, teniendo en cuenta las especiales características del Grupo Mixto y que el señor Ramón Izquierdo representa a una de las Agrupaciones del Grupo Mixto, sería difícil saber si su apoyo se podría equiparar al de un Grupo Parlamentario. Pienso que lo que S. S. está planteando se sustituye con la forma normal de votación en esta Comisión. Lo que se podría hacer es un listado de los Diputados presentes en la Comisión y, como sabemos la procedencia de cada Diputado y de cada Grupo Parlamentario, quedaría claro quiénes votan, puesto que en acta así se refleja. (El señor Sáenz Lorenzo pide la palabra.)

Sí, señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Señor Presidente, este tema no tiene precedentes en esta Casa, y desde luego nuestro Grupo Parlamentario se opone a plantear semejante precedente. No vemos una razón suficientemente justificada dentro del Reglamento para ello.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, aparte de que la Presidencia considera que no es necesario, la mayor dificultad sería determinar en este momento, puesto que el Reglamento exige que la petición la realicen dos grupos parlamentarios, si la petición del señor Ramón Izquierdo, sumada a la de su Grupo, sería ya homologable a la de dos grupos parlamentarios, dadas las

características singulares del Grupo Mixto. (**El señor Ramón Izquierdo pide la palabra.**)

Sí, señor Ramón Izquierdo.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Creo que es una cuestión de interpretación reglamentaria. Yo considero que en esta Comisión soy el portavoz del Grupo Mixto. Consiguientemente, llevo la representación plena, sobre todo a efectos de trámite como el que ahora se está planteando. No en temas profundos, de esencia, que sería otra cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona su señoría. Yo no dudo que usted es representante del Grupo Mixto en esta Comisión; pero lo del representante del Grupo Mixto ya no es tan claro, puesto que aquí está la Agrupación de la Democracia Cristiana, la Agrupación de Izquierda Unida, etcétera, que pertenecen al Grupo Mixto. Esto nos crea un problema reglamentario.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: Vamos a introducir un concepto que está adjetivado. Yo pertenezco al Grupo Mixto genuino. (**Rumores. Risas.**) Es decir, al específico Grupo Mixto, porque esas agrupaciones tienen ya una organización propia como consecuencia de una decisión de la Mesa del Congreso. Pero al Grupo Mixto genuino lo está representando en estos momentos el que tiene el honor de dirigirse a la Presidencia; sobre todo en cuestiones de trámite. Porque yo no estoy haciendo un planteamiento de cuestiones profundas, en cuyo caso me tendría que pensar muy mucho en qué medida estaba representando, por ejemplo, al señor Bandrés; pero para trámite, sí.

El señor **PRESIDENTE**: Permítale al Presidente que le informe.

El Presidente le debe informar que como representantes del Grupo Mixto genuino, como usted dice —que es una expresión que solemos usar con frecuencia—, en esta Comisión figuran don Pedro Costa Sanjurjo y don Miguel Ramón Izquierdo. Es decir, no sólo es usted el representante del Grupo Mixto genuino.

El señor **RAMON IZQUIERDO**: En estos momentos no está el señor Coste, pero sí estoy yo.

El señor **PRESIDENTE**: Por eso, se plantea un problema de interpretación. El Presidente adelanta que tendría que consultar si sería procedente o no asimilar la posición dignísima del señor Ramón Izquierdo a la representación del Grupo Mixto.

Esa es una primera dificultad, y la segunda es que la Presidencia no entiende las razones por las cuales lo solicita el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, tengo que invocar razones reglamentarias; simplemente porque el Reglamento me ampara; al mismo tiempo, busco, en el amparo del Reglamento, el amparo de la Presidencia. Recientemente, hemos asistido con mo-

tivo de la votación de una interpelación a una votación pública y nominal en el Pleno del Congreso de los Diputados. Yo creo que en temas tan importantes, en los que a nuestro juicio se produce una contradicción entre un órgano y otro, conviene señalar qué ha votado cada cual, porque eso va a ser significativo y, si no, va a producirse en detrimento del propio Parlamento. Creo que es muy importante, en este caso, establecerlo así.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo, me va a permitir, en el ánimo constructivo que S. S. tiene y que todos tenemos, que le indique que si a usted lo que le interesa es la posición de que los Grupos que están presentes en esta Comisión, eso va a quedar claramente especificado en la votación. Le interesa saber la posición específica, me imagino, antes de que usted lo diga, de Diputados que pertenecen a regiones específicas. Esos Diputados son los que han intervenido en el debate expresando la posición de su Grupo.

Yo le pediría que manifestase su conformidad —me parece que es lo lógico— con que, a los efectos políticos legítimos que usted plantea, a la Presidencia le parezca más que suficiente la forma de votación que se hace en esta Comisión, donde consta la votación de cada Grupo Parlamentario; es lo que va a revelar el grado de concordancia o no con las manifestaciones de otros órganos políticos, que es lo que a S. S. le interesa. Y así podemos subsanar el problema reglamentario, al que ahora no podemos dar contestación, de si la representación, en este caso del Grupo Mixto, sería conforme.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, con todos los respetos, yo no busco el voto regional, sino que quiero conocer el voto individual de los que pertenecen a cada Grupo parlamentario. En todo caso, si hay duda reglamentaria, con todo respeto le digo, señor Presidente, que no se incline en favor de ninguna postura.

El señor **PRESIDENTE**: Le estoy pidiendo, señor Martínez-Campillo, si puede estar conforme con la forma de votación de la Comisión, en la cual el voto de cada Diputado es público y notorio. Me parece legítimo tratar de ver las posiciones de cada Grupo, puesto que individualmente también las posiciones de cada Diputado pueden ser apreciadas.

Le exhorto a que hagamos la votación en la forma habitual, que sería suficiente para conocer la posición de cada Grupo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, cualquier modo que permita establecer la individualidad de la relación entre la persona y el voto me parece correcto; cualquier método. Pero si no consta, si al final, en el «Diario de Sesiones» figuran sólo 17 votos o 3, ya no aparece y el propósito que busca este artículo del Reglamento no se consigue.

El señor **PRESIDENTE**: O sea que mantiene usted su petición. Vamos, pues, a proceder a la votación por lla-

mamiento, especificando, señorías, aquellos Diputados que sustituyen a otros Diputados.

La Mesa, en caso de duda reglamentaria, naturalmente trata de inclinarse por las peticiones de SS. SS. en lo que favorezca a la mayor transparencia de esta Cámara en sus trabajos.

Vamos a proceder a la votación. Ruego a SS. SS. que, como hay varias personas de diferentes Grupos que no son miembros de la Comisión y sustituyen a miembros de la misma y lo han manifestado a la Mesa, lo especifiquen en el llamamiento.

¿Tienen claro las sustituciones de cada miembro de la Comisión? (**Pausa.**) Iniciamos la votación. El señor Vicepresidente Primero de la Comisión, señor Gracia Plaza, tiene la palabra, pero hacer el llamamiento de SS. SS. a expresar su voto.

Señores Diputados que votaron «Sí»:

Martínez-Campillo García, Rafael.
Ramón Izquierdo, Miguel.

Señores Diputados que votaron «No»:

Batlles Paniagua, José María.
Cuevas Delgado, Antonio.
Díaz Pozas, Diego.
García-Arreciado Batanero, Genaro.
García Quer, José María.
González García, José Manuel.
Gutiérrez Terrón, Mariano.
Mazarrasa Alvear, Juan José; sustituido por Cremades, Jorge.
Morlán Gracia, Víctor.
Neira i León, Francisco.
Rivas Mari, Enric.
Roncero Rodríguez, Victoriano.
Saenz Lorenzo, José Félix.
Torres Sahuquillo, Gerardo.
Triginer Fernández, Josep María.

Señores Diputados que se abstuvieron:

Alvarez Cascos, Francisco; sustituido por Ramírez González, Miguel.
Camisón Asensio, Felipe.
Estevan Bolea, María Teresa; sustituida por Llorens Torres, José Ignacio.
Recoder i Miralles, Lluís Miguel; sustituido por Ferrer i Profitós, Manuel.
Señores Diputados ausentes:
Casals Thomas, Juan.
Costa Sanjurjo, Pedro.
Dávila Sánchez, Carlos.
Garrosa Resina, Antonio.
Grandes Pascual, Luis.
de Gregorio Torres, José.
Iglesias Argüelles, Gerardo.
Meliá Goicoechea, José.
Rebollo Alvarez-Amadi, Alejandro.
Rey Castellanos, Juan Angel.
Sedó i Marsal, Salvador.
Trillo y López Mancisidor, José Antonio.
Vallejo de Olejua, Eduardo María.

MESA

Votaron «No»:

Gracia Plaza, Isidoro.
Triana García, Eugenio.
Pagan Saura, Luis; sustituido por Pau i Pernau, Josep.
Se abstuvieron:
Sanchiz Perales, Angel.
Siso Cuellas, Joaquín.

El señor **PRESIDENTE**: Los resultados de la votación relativos a la proposición no de ley presentada por el Grupo del CDS sobre declaración de utilidad pública de los trabajos, estudios e investigaciones que permitan la aceleración del anteproyecto del trasvase Júcar-Vinalopó en el ámbito de la redacción del Plan Hidrológico de la cuenca del Júcar son los siguientes: Votos emitidos: 26; a favor, dos; en contra, 18; abstenciones, seis.

En consecuencia, señorías, queda rechazada la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario del CDS.

El señor **SAENZ LORENZO**: Nuestro Grupo quisiera saber cuántos Diputados del CDS y del Grupo Mixto han votado, ya que en esta Comisión hay tres Diputados del CDS y seis del Grupo Mixto.

El señor **PRESIDENTE**: La votación ha sido pública y los resultados han sido escrutados y contrastados por la Mesa. Esas precisiones son innecesarias, a menos que S. S. haya observado alguna diferencia entre lo que se vota y las cifras que se han dado.

El señor **SAENZ LORENZO**: Yo quería comprobar si sólo han votado un Diputado del CDS y uno de los seis del Grupo Mixto.

— SOBRE EL ELEVADO NUMERO DE ACCIDENTES DE TRAFICO EN LA PROVINCIA DE LERIDA

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día.

Proposición no de ley relativa al elevado número de accidentes de tráfico ocurridos en la provincia de Lérida. Esta proposición no de ley ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Para su defensa, tiene la palabra por diez minutos el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Señorías, yo no quisiera agotar a los Diputados aquí presentes con una exposición de motivos que ya figura en la proposición no de ley objeto del presente debate, porque supongo que está en poder de todos ustedes y tienen conocimiento de ella.

Lo que sí quisiera es aprovechar la ocasión para aportar una serie de datos objetivos que ilustren la argumentación de esta proposición no de ley, con la esperanza de que una propuesta no sea rechazada por el simple hecho de que parta de la oposición.

Quiero agradecer aquí públicamente la presencia de los Diputados por la provincia de Lérida de los distintos Grupos políticos, lo cual indica que la sensibilidad que nos ha motivado al Grupo Parlamentario Popular a presentar esta propuesta está más que justificado.

La razón de esta propuesta es que la inseguridad provocada por los accidentes de tráfico en la provincia de Lérida ha sido lenta, segura, y está en aumento creciente y paulatino.

Durante el mes de julio ocurrieron en la provincia de Lérida 216 accidentes, con 13 muertos y 275 heridos. En el mes de agosto, el número de accidentes fue de 221, el número de muertos, 20, y heridos, 233. En septiembre, el número de accidentes fue de 204, el número de muertes, 11 —entre ellos un Concejal de Alianza Popular— y 200 heridos. En total, en los tres meses de verano, el número de accidentes ha sido 641, el número de muertos, 44, y el número de heridos, 708.

Supongo que no se les escapará a SS. SS. que esas cifras, en términos absolutos, pueden no ser importantes, pero, dada la relativa superficie y población de la provincia de Lérida, son verdaderamente alarmantes, y así lo han reconocido no sólo la opinión pública, sino, incluso, los propios responsables de la Dirección Provincial de Tráfico y las fuerzas políticas que, en alguna forma, tenemos el deber de trasladar todo aquello que inquieta a los ciudadanos por cuya circunscripción somos Diputados.

Cabría aducir varias causas para este número de accidentes, pero voy a hacer una observación previa, que es que, a pesar de que Lérida no es una provincia considerada como de tráfico turístico veraniego, el número de accidentes es éste y, evidentemente, deben existir unas causas que los motivan. No se les ocultará a SS. SS. que la carretera nacional II, Madrid-Barcelona, a su paso por Lérida es una de las de mayor densidad de tráfico del país. Circunstancia que está acentuada en los momentos actuales, puesto que, como el ancho de vía español no está adaptado al comunitario, gran número de mercancías pesadas procedentes de Europa, circulan por ella. También, los elevados precios de la autopista de peaje hacen que ésta no sea utilizada como sería deseable; y, por otra parte, la tan anunciada autovía Lérida-Barcelona sigue sin llegar.

Todo esto hace que lleguemos a una conclusión alarmante: los últimos cinco años, del kilómetro 461 al 510 de la carretera nacional, en cada hectómetro ha habido un accidente con víctima mortal.

Hay otra serie de razones; por ejemplo que la carretera nacional 240, que pasa también por Lérida de Tarragona a San Sebastián y la carretera nacional 230, de Lérida al Valle de Arán, son carreteras de elevada densidad de tráfico que cruzan la capital, lo cual hace, sobre todo en la carretera de Lérida al Valle de Arán, que se produzca un gran número de accidentes. Los arcenes son absolutamente insuficientes y no se les ocultará a SS. SS., por lo menos a los Diputados de mi circunscripción, que el hecho de que el 80 por ciento de la población de Lérida se concentre en un radio de 30 kilómetros alrededor de la capi-

tal y la presencia de un gran número de maquinaria agrícola provoca un gran número de accidentes.

Otra de las causas que justifican la propuesta es que como un gran número de poblaciones están situadas en un radio muy cercano a la capital y en verano se celebran un gran número de fiestas mayores, la falta de moderación en el consumo de bebidas alcohólicas por parte de nuestros jóvenes hace que se produzca un gran número de accidentes.

Con esto quiero decir que no sólo los accidentes de tráfico, en la provincia de Lérida, obedecen a una insuficiencia de la actual red viaria, sino también a la imprudencia de los conductores, que cometen numerosas infracciones. Eso nos lleva a la conclusión de que sería preciso adoptar unas medidas de vigilancia especiales.

Esto, de alguna forma, está relacionado también con la insuficiente dotación en la actualidad del Subsector de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. No quisiera dejar de hacer aquí una consideración de tipo general; me doy cuenta de las dificultades que puede haber para incrementar específicamente la Agrupación del Subsector de Tráfico de la Guardia Civil de la Provincia de Lérida, pero es que desde 1971 la plantilla de dicha Agrupación permanece inalterable.

Se cuenta con el mismo número de efectivos hasta hace diecisiete años. Si a eso añadimos que las carreteras son las mismas que había, que desde que está el Gobierno socialista no hemos tenido ocasión, por lo menos en la provincia de Lérida, de asistir a grandes inauguraciones, que la densidad de vehículos es muchísimo mayor y que el número de kilómetros por vehículo también ha aumentado considerablemente, eso explica las razones por las que se está viviendo este clima de inseguridad.

No es una consideración menor pensar que desde 1971 a 1988 la plantilla de la Agrupación de la Guardia Civil del subsector de Tráfico permanece inalterable: 7.000 hombres, de los cuales todavía quedan por cubrir 500 vacantes. Por ahí se podría hacer algo.

Yo sé que establecer comparaciones con otras provincias de similares características puede ser poco elegante, pero, por ejemplo, la provincia de Lérida tan sólo cuenta con 128 efectivos de la Agrupación de la Guardia Civil en el subsector de Tráfico y, sin embargo, la de León cuenta con 157. Son provincias de similares características, con mucha más circulación en la provincia de Lérida que en la de León.

Si se tiene en cuenta, como antes decía, que quedan 500 vacantes por cubrir del total de 7.000 hombres previsto en la plantilla, ahí podríamos encontrar una posible vía de solución a este problema. La plantilla actual es absolutamente insuficiente, como lo manifiestan los responsables de tráfico. Lo primero que habría que hacer es completar la plantilla en las 500 vacantes que existen en este momento. Quizás es que no existen los suficientes atractivos para proceder así.

En síntesis, señorías, en la proposición no de ley se contemplan una serie de medidas que pasan por el desvío de las carreteras antes citadas a su paso por las poblaciones de referencia que producen importantes accidentes. Me

viene a la memoria una población como la de Bellbuig, situada a 30 kilómetros de la provincia de Lérida, que está atravesada por la carretera nacional II, y en la que, entre los meses de agosto y septiembre, ha habido nueve muertos. Y aquí entro en una de las medidas contempladas en la proposición. No hay un mecanismo transitorio hasta que esas mejoras en infraestructura lleguen como, por ejemplo, la instalación de semáforos selectivos de velocidad, los que están en ámbar y cuando se pasa a una determinada velocidad se cambian a rojo. Ese sistema ha sido instalado en la población de Almacellas y los resultados han sido excelentes.

Se contemplan tres tipos de medidas en la propuesta que hoy sometemos a debate, que son la mejoras necesarias en cuanto a infraestructura dentro de un determinado plan. Mientras llegan esas mejoras, podrían instalarse semáforos de velocidad selectiva controlada y todo tipo de señalizaciones, que en estos momentos no son suficientes en los tramos en obras y en reparaciones. Se puede también aumentar las medidas de vigilancia, control e inspección, para lo cual es absolutamente necesario aumentar la actual dotación, totalmente insuficiente, de la plantilla de la Guardia Civil del subsector de Tráfico. Como dato adicional, me gustaría hacer especial referencia a que, por ejemplo, Viella, cuya importancia a ustedes no se les debe escapar porque es una carretera con una alta densidad de tráfico, sobre todo en los meses invernales, no tiene destacamento del subsector de Tráfico y tienen que ser los efectivos de la provincia de Lérida los que se desplacen allí.

Por todo ello, señor Presidente y señores Diputados, es por lo que el Grupo Popular, al que tengo el honor de representar en estos momentos en la defensa de esta proposición no de ley, solicita, al amparo de la propuesta presentada, el apoyo y la colaboración de todas las fuerzas políticas aquí representadas.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista, que conocen SS. SS.

Para la defensa de la enmienda, vamos a dar la palabra al señor Pau, por diez minutos.

El señor **PAU I PERNAU**: Me permitirá que, antes de entrar en la defensa concreta de mi enmienda, comente unas palabras iniciales del señor Llorens, que citaba en un artículo de prensa el pasado domingo en un periódico de Lérida.

Decía textualmente que había solicitado la colaboración de sus compañeros Diputados de Lérida para que influyeran en sus respectivos Grupos Parlamentarios con la esperanza, lo que ya es un optimismo indesmayable, decía él, de que una propuesta cuando sea razonable no sea rechazada, aunque parta de la oposición. Creo, señor Llorens, que la esperanza histórica es lo último que debemos perder. El Grupo Socialista, cuando analiza propuestas razonables, lo que hace es estudiarlas, intentar ver la posibilidad que tiene de aprobarlas o, en su caso, introducir algunas modificaciones. Deben comprender los Grupos de

la oposición que el papel del Grupo mayoritario es matizar, en función de lo que entiende el propio Grupo Parlamentario mayoritario que es razonable, lo que debe ser aprobado en esta Cámara.

Nuestro Grupo entiende que su propuesta parte de un problema de fondo que es preocupante, que compartimos y que en la medida de las posibilidades que tengamos en esta Comisión debemos tratar de atajar. Se trata de un elevado número de accidentes de tráfico que se producen en nuestras carreteras. Es una situación que preocupa, no sólo por su elevado número de víctimas —basta con que se produzca un solo accidente y una sola víctima para que nos preocupe—, sino porque, además, el incremento se ha producido en una época y en unos días muy concretos, en unas zonas fácilmente localizables, en unas condiciones similares y en un grupo de edades que es básicamente la juventud, que produce todavía una mayor sensibilidad social. Se trata de una siniestralidad —y no me gusta utilizar el término porque cualquier siniestralidad no es normal— distinta de lo que normalmente se produce en otro tipo de carreteras.

La prensa recogía el pasado domingo el retrato robot, definido por Tráfico, de las víctimas propiciatorias de ese tipo de accidentes. Decía: son conductores jóvenes, entre dieciocho y veinticinco años, poseedores de vehículos capaces de alcanzar grandes velocidades pero carentes de determinadas prestaciones en materia de seguridad, que circulan por la noche entre las dos y las cinco de la madrugada del lunes, resultando, casi de manera anecdótica y según las estadísticas, el jueves el día menos propicio a los siniestros. Aquí tenemos ya una de las claves de por qué se produce esta siniestralidad.

Analizando y comparando los accidentes de un año con otro, vemos que el número global de accidentes no aumenta; lo preocupante es que aumentan los accidentes en determinadas zonas, en determinadas carreteras, en determinada época del año. El incremento importante y peligroso son los accidentes que se producen en la carretera nacional II que tiene una intensidad de tráfico, como S. S. ha dicho, muy importante y que necesita una solución urgente. No se trata de puntos negros concretos que tenga esta carretera, sino que, en palabras del propio Director Provincial de Tráfico, toda la carretera es un auténtico punto negro debido, no a su propia situación, sino al gran número de vehículos que la atraviesan, sobre todo los pesados, y a sus zonas de población importantes.

Hacen falta soluciones globales más que soluciones puntuales al gran problema que tenemos en este momento. Pero son soluciones difíciles. No consiste en tener la varita mágica para poder solucionar los accidentes de tráfico que se producen en esta provincia sino que tiene que ser a través de una serie de medidas, algunas de las cuales las conoce S. S., que sabe que este verano los responsables de Tráfico, los responsables de todas las administraciones y también los de carreteras, se han reunido en varias ocasiones para tratar de situar el problema y ver

las posibles soluciones puntuales, aparte de las más generales, que se podrían dar a esta situación.

En este sentido, nuestro Grupo ha analizado detenidamente el contenido de su proposición, que consta de dos partes claramente diferenciadas. Un gran bloque de peticiones que podríamos catalogar como referentes a problemas de tráfico, dependientes del Ministerio del Interior, de la Dirección General de Tráfico, y otro bloque que pertenece al MOPU o al servicio de carreteras. En cuanto al primer bloque, los que respectan a la Dirección General de Tráfico, estaríamos de acuerdo —y ya entro en la defensa y en la explicación de nuestra enmienda— en que el número de efectivos del actual subsector de Tráfico es insuficiente y, naturalmente, lo que hace falta es aumentarlo en función de las propias disponibilidades presupuestarias, de los planes de personal establecidos al efecto y de los planes que las comisiones provinciales y las comisiones centrales de tráfico han establecido en esta zona. Se reconoce la voluntad de aumentar estas dotaciones no solamente en medios personales sino en vehículos y en otro tipo de medios. Por tanto, se trata de aumentar, en la medida de estas posibilidades, y de intensificar —en este sentido coincidiríamos con S. S.— las funciones de control y vigilancia en las zonas presumiblemente más conflictivas, según los planes y los estudios que S. S. sabe que se han realizado para detectar estas zonas presumiblemente más conflictivas.

La segunda cuestión que afecta a la Dirección General de Tráfico es la instalación de semáforos para el control de velocidad del tráfico, que se han instalado ya en determinadas poblaciones. Precisamente yo recuerdo las gestiones que hicimos el anterior Alcalde de Almacellas y yo mismo en la Dirección General de Tráfico para colocar esta instalación, que se ha demostrado muy eficaz. Naturalmente, en función de las disponibilidades que tiene en este momento el Ministerio del Interior, concretamente la Dirección General de Tráfico, y de las peticiones que se van efectuando por los ayuntamientos afectados se van instalando. En estos momentos, en la travesía de Molterusa se ha terminado de realizar este tipo de instalación de semáforos. Por tanto, es un plan que sigue y que nosotros proponemos continuar y agilizar su realización sobre todo en las poblaciones de gran índice de peligrosidad.

Queda un sexto punto y final, respecto al que creo que su proposición no es totalmente justa, en el que pide que se establezca un plan de educación vial en colaboración con ayuntamientos, escuelas, institutos, etcétera. Yo creo que no es totalmente justa porque este plan existe y este plan funciona. Yo mismo soy testigo de excepción de que este plan funciona en la localidad donde yo resido, y en mi escuela se está realizando además con un éxito notable; y no solamente en mi localidad sino en otras muchas de la zona. Realmente, lo que preocupa a los responsables del tráfico es que quizá no hay la suficiente petición por parte de las escuelas para que este plan llegue a todos los sitios. Por tanto, yo creo que de lo que se trata es que este plan continúe, que los responsables políticos de distintas administraciones lo estimulen, y que a través de los convenios con el Ministerio de Educación o con las

consejerías de las comunidades autónomas este plan tenga todavía mayor difusión de la que tiene actualmente, pero no por voluntad de la Dirección General de Tráfico sino porque, quizá, los agentes receptores de este plan no han sido todavía suficientemente sensibles al mismo.

Otro gran paquete es el que se refiere a la actuación del MOPU en la provincia de Lérida. Yo creo que S. S. ha dicho una cosa que yo de ninguna manera puedo compartir. Dice que el Gobierno socialista no ha inaugurado todavía ninguna carretera en Lérida. Yo creo que lo importante no es inaugurarlas sino hacer los planes, los proyectos y concretar las actuaciones de manera que se vean y que los usuarios tengan constancia de ello. Su señoría puede conocer perfectamente, yo sé que lo conoce (y los presupuestos generales de este año lo demuestran con toda claridad) que la inversión en carreteras en la provincia de Lérida es importantísima. La infraestructura viaria de la provincia de Lérida tradicionalmente ha sido muy deficiente. La red del Estado es pequeña en proporción con la red viaria de toda la provincia. La Generalitat tiene otro tipo de carreteras y las tiene también la Diputación en número muy importante. Su señoría conoce que en cuatro años toda la red de carreteras del Estado va a quedar totalmente rfemozada. En este sentido, lo que nosotros pedimos en nuestra enmienda es continuar y agilizar la realización del Plan de Carreteras en la provincia de Lérida y, más concretamente, la realización de variantes de poblaciones. En estos momentos está en marcha la variante de población de Tárrega; está en proyecto ya para adjudicar la de Borjas Blancas, y existe el gran plan de la autovía, que va a significar una variante de todas las poblaciones que usted, yo, y creo que todos, comprendemos como más peligrosas: Sidamunt, Bell Lloch, Mollerusa y Bellpuig. Se trata de un ambicioso plan, en el cual van a desaparecer todas las variantes de poblaciones. Además, en los presupuestos generales de este año entran ya consignaciones presupuestarias concretas para la modificación del trazado de la Nacional II, desde el límite de la provincia de Huesca a la provincia de Lérida. Se están realizando en estos momentos —y S. S. lo conoce— con una cierta no oposición pero sí discrepancia por parte del Ayuntamiento de Lérida, los estudios de la futura variante de la ciudad de Lérida, que va a eliminar todos estos puntos negros que alrededor de la propia ciudad se están produciendo y que S. S. citaba en la proposición.

Por tanto, lo que hacemos nosotros es centrar exactamente el problema donde creemos que se sitúa, aclarar la proposición en el sentido de pedir cosas que se puedan realizar a la mayor brevedad posible, y esperamos que con el acuerdo unánime de la Comisión se acepte la enmienda que proponemos, que recoge el fondo, el espíritu de su petición, y que con la colaboración de las demás administraciones públicas y de toda la ciudadanía, la Comisión dé un paso positivo para la solución final de este problema.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Llorens a los solos efectos de que exprese su aceptación o rechazo a la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **LLORENS TORRES**: Muy brevemente, señor Presidente, quiero agradecer al señor Diputado que ha intervenido en nombre del Grupo Socialista su sensibilidad en cuanto a esta cuestión, aunque no se recoge exactamente todo lo que nosotros habíamos planteado. A mi modo de ver, en la proposición hay suficientes muestras de ambigüedad pero, como S. S. sabe, y lo digo en los artículos, yo hago gala de un optimismo indesmayable y espero que esas planificaciones tengamos ocasión de comprobarlas durante esta legislatura y, si no, las volveremos a debatir. Repito que en este momento, en nombre del Grupo Popular, quiero expresar nuestro agradecimiento por la enmienda presentada por el Grupo Socialista, que nosotros aceptamos.

Echo de menos que no se establezcan unos plazos, que no se hayan concretado las medidas, pero de todas formas, cumpliendo con la obligación de la oposición, estaremos al corriente de ello y estoy seguro de que este debate será innecesario y que tendremos ocasión de comentarlo personalmente con el señor pau, con el que no sólo nos comunicamos por los periódicos sino que también tenemos la ocasión de hacerlo personalmente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieran tomar posición? (**Pausa.**) Tiene la palabra el señor Ferrer en nombre de Minoría Catalana, por un tiempo de diez minutos.

El señor **FERRER I PROFITOS**: Mi Grupo, al que en este momento me cabe el honor de representar, va a apoyar por supuesto el fondo, la intención, el objetivo de la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular, pero quiero hacer unas matizaciones porque hay algunas cosas que quiero comentar y algunas otras que no son tan fáciles de compartir. Las voy a enumerar a continuación, señor Presidente.

El número de accidentes en la provincia de Lleida en este momento es una triste realidad. Yo, que soy un Diputado que vivo en una comarca y que el desarrollo de mi tarea política me obliga constantemente a recorrer las carreteras hasta la ciudad, tengo una ventaja para comprobar las dificultades que tienen las carreteras de la provincia de Lleida. No obstante, estando de acuerdo en el fondo y en el objetivo que pretende la proposición no de ley, quiero poner algún tipo de acotación a algunos criterios que se vierten en el preámbulo de la exposición de motivos. La provincia de Lleida no tiene un preferente interés turístico en verano, pero tampoco es nueva en este aspecto. La circulación que entra de los otros países europeos, más toda la de la montaña, incrementa el tráfico. Yo ya sé que el Diputado que ha intervenido por Coalición Popular no pretende lo que yo puedo entender y quiero dejar claro en el «Diario de Sesiones». Dice que en los meses veraniegos se celebran las fiestas mayores de estas poblaciones, lo que comporta un elevado consumo de alcohol, especialmente en los jóvenes. Lleida no se ha distinguido nunca porque sus ciudadanos consuman una elevada cantidad de alcohol. Yo no diré que no haya colectivos de jóvenes que beban, creo que es importante hacer

esta matización por los adultos que no bebemos y por los jóvenes, que algunos beberán, pero por suerte va disminuyendo el consumo de alcohol entre ellos.

Creo que se tienen que distinguir dos aspectos, y perdóneme, señor Presidente, que mi toma de posición sea un poco larga. El problema de la circulación en la provincia de Lleida tiene dos vertientes. Lo que atañe a la Nacional II, como han dicho los anteriores intervinientes, y los accidentes que se producen en las otras carreteras que no son la Nacional II. En este momento la Nacional-II tiene una densidad de tráfico inaguantable, como se ha dicho por los medios de comunicación y por otras opiniones. Además, la misma carretera, en este momento, no es capaz de absorber el tráfico que tiene. Esto también tenemos que reconocerlo y así lo hacen incluso algunos compañeros que yo tengo en el Grupo Socialista. El Gobierno ha dado preferencia a otro tipo de inversiones, y se ha retrasado en inversiones para infraestructura de carreteras, y de ahí la intensidad que se quiere dar al actual Plan de Carreteras. También quiero decir que, en el cruce de Bellpuig no ha habido nueve muertos sino catorce, según me decía el Alcalde. Y también quiero decir que el semáforo del cruce de la Nacional-II con Bellpuig está prácticamente resuelto. Este Diputado acompañó a su Alcalde a la Dirección General de Tráfico para entrevistarse con el Subdirector de Infraestructura y quedó solucionado.

Me quiero referir brevemente a los puntos que contiene la proposición no de ley. El primero habla...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ferrer, S. S. es libre, por supuesto, de referirse a los puntos de la proposición no de ley, pero simplemente llamo su atención sobre la aceptación por parte del Grupo Popular de la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **FERRER I PROFITOS**: Yo quería preguntárselo porque de la intervención del señor Diputado de Coalición Popular no había entendido si había aceptado la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia ha entendido que la ha aceptado.

El señor **FERRER I PROFITOS**: Vale la pena porque la aclaración hace que abrevie.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo digo en auxilio de S. S., porque someteremos a votación, de acuerdo con el Reglamento, el texto de la enmienda que ha sido aceptada por el proponente.

El señor **FERRER I PROFITOS**: De acuerdo.

Para terminar quiero decir, señor Presidente, lo siguiente. La Guardia Civil, aunque con escasos medios, tiene una enorme actividad y está cumpliendo con la labor que tiene; quizá haciendo más horas o intensificando más el trabajo, pero quiero que esto quede claro. Estoy de acuerdo con lo que decía el representante del Grupo Socialista

respecto a los planes educativos en las escuelas. Yo creo que los padres que tenemos hijos en edades tan peligrosas como las citadas en esta proposición no de ley procuramos dar una educación permanente y diaria en nuestras casas, ya que todos los padres de esta época estamos preocupados por la circulación.

Finalmente quiero hacer una matización. El representante del Grupo Socialista decía que el Ayuntamiento de Lleida —me pareció entender— ponía inconvenientes a la variante de la ciudad. Esto no es verdad y podía decir más. En este momento si el diálogo entre el MOPU y el Ayuntamiento de Lleida no es todo lo fluido que debía es porque el Ministro está pendiente de conocer una entrevista al Alcalde de la ciudad. Lo quería decir para que quedaran las cosas bien claras.

Por todo ello, señor Presidente, nosotros apoyaremos esta proposición no de ley, que hubiéramos apoyado igual, aunque sea aceptada la enmienda del Grupo Socialista (**Los señores Llorens y Pau piden la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar dos turnos de palabra brevísimos. Uno al señor Llorens, para precisar el alcance de la cuestión etílica exclusivamente (**Risas**), aunque el preámbulo en ningún caso es objeto de votación, y luego al señor Pau sobre el asunto del Ayuntamiento de Lérida. En los dos casos estamos hablando de tres minutos.

Tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Quiero agradecer al ilustre representante de Minoría Catalana el apoyo a la enmienda que nosotros hemos aceptado y decirle que, a pesar de que él sabe que le tengo en gran estima y consideración, el problema entre el señor Ferrer i Profitós y yo es de falta de entendimiento. El no había entendido que yo había aceptado la propuesta socialista en nombre del Grupo Popular y, evidentemente, así es fácil comprender que no se hayan entendido otras cosas.

Señor Ferrer i Profitós, lo que yo no admito en ningún caso es que no reconozca que yo tenga el mismo, el idéntico respeto, cariño y afecto por todos los ciudadanos de Lérida que el que tenga usted. Una prueba es esta proposición no de ley que nos afecta a todos los leridanos y que nosotros hemos traído, por una iniciativa de este Diputado, y que afortunadamente ha contado con el beneplácito y el apoyo de todas sus señorías. A mí me parece que ese cariño y ese respeto unos lo defendemos desde una óptica política a nivel nacional y otros lo defienden una vez desde una óptica política a nivel nacional y otra desde una óptica política a nivel nacionalista.

A mí me parece que deducir de mis palabras que yo esté de alguna forma propagando el alto índice de alcoholemia de la provincia de Lérida es faltar a la verdad, tergiversarla, yo quiero entender que involuntariamente. Lo que sí he dicho y lo ha comprendido también el señor Pau, es que por las características de la provincia de Lérida, donde el 80 por ciento de la población se concentra en un radio de alrededor de 90 kilómetros, resulta que se

celebran las fiestas mayores en verano. Y todos los accidentes se producen de dos a cinco de la mañana, como ha dicho muy bien el portavoz del Grupo Socialista, y entre jóvenes de diecinueve a veinticinco años, porque normalmente es una población que bebe más. Ello obedece a esas circunstancias. Y por eso nosotros pedimos unas especiales medidas de vigilancia y de control. Señor Ferrer i Profitós, es un hecho cierto que nuestra juventud bebe más de la cuenta, sobre todo en fiestas mayores, y el cariño a nuestra población no se demuestra negando una evidencia sino, al revés, poniendo los medios para que no se produzca este tipo de situaciones. En un pueblo al lado del suyo, en Tornabous precisamente, se estrelló un vehículo con tres chavales de diecinueve a veinticinco años, con un altísimo índice de alcoholemia; iban borrachos perdidos según me dijo la Guardia Civil. Lo que se propone con estas medidas de inspección y vigilancia no es decir que nuestra población bebe más de la cuenta. Yo no sé si beben más o menos, pero lo que sí es cierto es que durante las fiestas mayores se bebe y mucho. De lo que se trata es de controlar y lo que supongo que contemplará el plan de especial vigilancia, una vez se aumenten los efectivos, es que a la salida de la fiesta mayor se coloque una pareja de guardias civiles como medida disuasoria. Esa y no otra es la razón del comentario que creo que ha entendido muy bien el portavoz socialista y que usted no estoy seguro de que lo haya entendido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pau, por tres minutos, a los efectos únicos de la referencia al Ayuntamiento de Lérida.

El señor **PAU I PERNAU**: Señor Presidente, a estos sólo los efectos de matización.

He dicho y reitero que en este momento está en estudio la variante de la ciudad de Lleida, que es un estudio informativo que debe contar, naturalmente, con el beneplácito del Ayuntamiento para que se adecue a su plan general urbanístico, y que en estos momentos todavía no existe un acuerdo. Yo creo que cuando no hay acuerdo los problemas pueden venir de ambas partes, pero lo que he dicho en estos momentos es que todavía no existe el acuerdo para situar exactamente este desvío.

Otro tema respecto a la misma carretera es que en los planes de inversión la prioridad —yo creo que todos entendemos que para nosotros y para todos debe ser lo más importante— es la autovía que transcurre paralela a la Nacional-II, que es la única solución que tenemos en estos momentos para evitar los problemas en la propia Nacional-II. Esta autovía —S. S. lo conoce perfectamente— tiene también sus problemas porque atraviesa una huerta muy fértil, el terreno es caro y los ayuntamientos están planteando problemas. Ayer publicaba la prensa las alegaciones que se han presentado. Por tanto, no es la voluntad del Gobierno retrasarlo sino todo lo contrario. Creo que existe una voluntad clarísima, manifestada en los 2.500 millones de pesetas de los presupuestos, para construir esta autovía, y espero que desaparezcan todos los in-

convenientes que en estos momentos puedan existir —lo que debemos hacer entre todos— para que esta autovía sea una realidad a partir de este año. (**El señor Ferrer pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ferrer, es que entonces convertimos esto en un debate.

El señor **FERRER I PROFITOS**: Simplemente quiero que conste en el «Diario de Sesiones» que he pedido un turno, aunque usted me lo niegue, puesto que me parece que he sido excesivamente aludido y rebatido. No obstante, acato la decisión de la Presidencia, en aras del buen funcionamiento de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Si quiere hacer una precisión final, tiene un minuto, señor Ferrer, pero le ruego la máxima brevedad, así como que emplee unos términos que no reabran la polémica. Después no habrá más intervenciones.

El señor **FERRER I PROFITOS**: En mi anterior intervención, cuando ha hablado del consumo de alcohol, me parece que he sido muy explícito. He dicho que la intención del señor Llorens no era la que él ha interpretado. Únicamente quería decir esto.

Y respecto al representante del Grupo Socialista, el Diputado Pau, no me he opuesto, al contrario me he referido precisamente a las intenciones del Gobierno en cuanto a las grandes inversiones que hay que hacer con el nuevo plan de carreteras. Además, me ha gustado que aclarara que en estos momentos existen negociaciones y no hay desacuerdo.

Nada más y muchas gracias.

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

Vamos a someter a votación la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista a la proposición no de ley de Coalición Popular y que ha sido aceptada por el Grupo de Coalición en sustitución del texto original; proposición no de Ley relativa al elevado número de accidentes de tráfico ocurridos en la provincia de Lérida.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda propuesta por el Grupo Socialista, y aceptada por el Grupo proponente de Coalición Popular, a la proposición no de ley relativa al elevado número de accidentes de tráfico ocurridos en la provincia de Lérida.

Se levanta la sesión.

Eran las dos 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