



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1989

III Legislatura

Núm. 466

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA

Sesión celebrada el miércoles, 17 de mayo de 1989

ORDEN DEL DIA

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984/1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la Autopista de Aragón Somport-Huesca-Zaragoza-Teruel-Utiel (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) («B. O. C. G.», número 307, Serie D) (número de expediente 161/000199).
- Por la que se insta al Gobierno a llevar a cabo los estudios pertinentes para el soterramiento de la vía férrea Madrid-Badajoz a su paso por el casco urbano de la ciudad de Getafe (Grupo Parlamentario Mixto-Agrupación IU-IC) (número de expediente 161/000206).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la Autopista de Castilla, tramos Tordesillas-Fuentes de Oñoro y Valladolid-Soria-Calatayud, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 161/000208).
- Por la que se insta al Gobierno a adoptar diversas medidas en relación con la empresa HUNOSA (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 161/000207).

- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la Autopista de Andalucía, tramo Huelva-Ayamonte, ajustando la programación a su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 161/000209).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la Autopista Córdoba-Antequera, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 161/000210).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la Autopista Bailén-Jaén-Granada-Motril, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 161/000213).
- Por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la Autopista Camino de Santiago, tramo Ponferrada-León-Burgos, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994 (Grupo Parlamentario de Coalición Popular) (número de expediente 161/000214).

Preguntas a contestar por el señor Subsecretario de Obras Públicas (Mauleón Alvarez de Linera):

- Del señor Ruiz Ruiz (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre situación en la que se encuentra el proyecto de construcción de una mancomunidad de aguas para los pueblos de la zona de Almodovar, Mondéjar (Guadalajara) y los pueblos colindantes de la Comunidad Autónoma de Madrid («B. O. C. G.», número 299, Serie D) (número de expediente 181/001303).
- Del señor Moldes Fontán (Grupo Parlamentario del CDS), sobre previsión dentro del nuevo Plan General de Carreteras de la construcción de autovías y autopistas que enlacen Galicia con la Meseta y la Cornisa Cantábrica («B. O. C. G.», número 304, Serie D) (número de expediente 181/001352).
- Del señor García Fonseca (Agrupación IU-IC), sobre medidas a adoptar por el Gobierno para evitar la instalación de minicentrales hidroeléctricas en espacios de interés ecológico o paisajístico («B. O. C. G.», número 318, Serie D) (número de expediente 181/001451).
- Del señor Martínez-Campillo García (Grupo Parlamentario del CDS), sobre reforma de la Ley del Suelo, necesidad de una Ley General de la Vivienda y de una Ley General de Edificación, ejecución del planeamiento urbanístico y precios del suelo y la vivienda («B. O. C. G.», número 317, Serie D) (número de expediente 181/001457).

Preguntas a contestar por el señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Pérez Touriño):

- Del señor Mataix Hidalgo (Grupo Parlamentario del CDS), sobre criterios seguidos por la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), para adjudicar el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria a empresas privadas en Cataluña y Aragón («B. O. C. G.», número 298, Serie D) (número de expediente 181/001290).
- Del señor Buil Giral (Grupo Parlamentario del CDS), sobre soluciones alternativas para el trazado del tren de alta velocidad en el tramo Zaragoza-Barcelona («B. O. C. G.», número 304, Serie D) (número de expediente 181/001356).
- Del señor Moldes Fontán (Grupo Parlamentario del CDS), sobre intención del Gobierno de modificar el Plan de Transportes Ferroviarios para posibilitar que los trenes de alta velocidad puedan llegar hasta las principales ciudades de Galicia («B. O. C. G.», número 304, Serie D) (número de expediente 181/001353).
- Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre inversiones del Plan de Transporte Ferroviario (PTF) («B. O. C. G.», número 304, Serie D) (número de expediente 181/001390).
- Del mismo señor Diputado, sobre fuentes de financiación en relación a las inversiones a realizar dentro del Plan de Transportes Ferroviario (PTF) («B. O. C. G.», número 304, Serie D) (número de expediente 181/001391).
- Del mismo señor Diputado, sobre incidencia de los desequilibrios territoriales de la conversión al ancho internacional de la vía de la red ferroviaria y de la nueva programación de líneas de alta velocidad («B. O. C. G.», número 304, Serie D) (número de expediente 181/001392).
- Del señor López Guerrero (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre normas que se aplican en la marina mercante acerca de cuadros indicadores de las tripulaciones mínimas («B. O. C. G.», número 304, Serie D) (número de expediente 181/001394).
- Del señor Ruiz Ruiz (Grupo Parlamentario de Coalición Popular), sobre trazados ferroviarios de vía rápida en la provincia de Guadalajara («B. O. C. G.», número 304, Serie D) (número de expediente 181/001395).

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984/1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO EL TRAMO DE LA AUTOPISTA DE ARAGON SOMPORT-HUESCA-ZARAGOZA-TERUEL-UTIEL

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios.

Como conocen SS. SS., el orden del día de la sesión de hoy está dedicado a proposiciones no de ley.

En primer lugar, tenemos la presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984/1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de Autopista de Aragón Somport-Huesca-Zaragoza-Teruel-Utiel.

Para la defensa de esta proposición no de ley, y por tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Gracias, señor Presidente.

Es muy probable que, al menos en esta legislatura, sea ésta mi última intervención ante esta Comisión. Es curioso que coincida el tema a tratar con el de la primera o una de las primeras intervenciones que tuve al iniciarse la pasada legislatura. En aquella ocasión dije que para completar nuestra red viaria Zaragoza debía conectar mediante autopista con la red francesa, a través de la provincia de Huesca y cruzando el Pirineo. Entonces esto sonó a una utopía. Afortunadamente, después de debatir en muchas ocasiones este tema (mi Grupo y yo siempre hemos considerado a esta vía de conexión de nuestra red con el resto de Europa a través del Pirineo central como fundamental, sobre todo después de nuestro ingreso en la Comunidad Europea), todos los Grupos están de acuerdo, ya, en que es una obra que debe realizarse, pero en lo que no estamos de acuerdo es en el tipo de vía a construir y en qué plazo. Nosotros somos partidarios de que sea una autopista que una Somport con el Levante español, más concretamente Somport-Huesca-Zaragoza-Teruel-Levante. Este eje norte-sur se puede convertir en un eje de primera magnitud, no ya a nivel de Aragón o a nivel español, sino a nivel europeo. Démonos cuenta de que puede llegar a ser un eje transeuropeo Levante-Zaragoza, en Zaragoza conectaría el tráfico desde el centro de la península con Huesca-Somport-Pau-Burdeos-costa atlántica europea-Canal de la Mancha y Reino Unido.

No es algo que se me acabe de ocurrir a mí, hay estudios al respecto, como hay estudios en los que se afirma que podrían reducirse los costos de transporte de un 30 a un 60 por ciento respecto a las posibilidades actuales del transporte por carretera.

Por todo esto, y de un modo particular por la importancia que para Aragón y el Reino de Valencia tiene esta vía, considero que no podemos limitarnos a hacer desdoblamientos de calzadas de las carreteras actuales y construir un túnel de dos calzadas, sino que hay que proyectar y construir una autopista con dos calzadas de dos carriles cada una y con los túneles que dicha obra requiera. No nos deben asustar los pocos kilómetros de túnel que son necesarios para esta vía. En los Alpes se han construido en los últimos veinte años 300 kilómetros de túnel y nuestra obra tiene que ser tan ambiciosa como la de nuestros socios comunitarios; mejor dicho, más ambiciosa, puesto que tenemos un mayor déficit estructural y, por tanto, nuestro esfuerzo debe ser mayor. Asimismo hay que pedir ayuda al resto de los países de la Comunidad porque también ellos se beneficiarán tanto o más que nosotros de tan importante y necesaria vía, y los Diputados aragoneses y valencianos que pertenecen a esta Comisión lo comprenden, y curiosamente son muchos, lo que demuestra la inquietud que en Aragón se tiene por el tema de las comunicaciones.

Por consiguiente, pido a todos los Grupos que voten favorablemente esta proposición no de ley.

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

Al hilo de sus palabras introductorias, en el caso de que ésta sea su última intervención en Comisión, sí quisiera que, por parte del Presidente de la misma, constara en acta el agradecimiento mío personal, y creo que de toda la Comisión, por su contribución a la misma, y en particular su contribución a las labores de la Mesa de la Comisión, que ha sido extraordinariamente positiva. Le deseo el mayor éxito si se cumplen las expectativas sobre su nueva etapa parlamentaria en Europa.

El señor **SISO CRUELLAS**: Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sisó. Esta proposición no de Ley no tiene enmiendas. Por tanto, vamos a conceder un turno de intervención a los Grupos para que expresen su toma de posición.

Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Buil por diez minutos.

El señor **BUIL GIRAL**: La cuestión que hoy se debate en esta proposición no de ley ya ha sido contemplada en esta Comisión y, como ha dicho el portavoz del Grupo Popular, esta cuestión es de esos asuntos que se explican solos. Basta ver un mapa de conjunto de Europa para comprobar inmediatamente que la comunicación más directa entre todo el Levante y el suroeste de Francia estaría comprendida dentro de una línea que fuera desde Murcia a Valencia pasando por Somport hasta Bordeaux.

Por otra parte, incluso también se ha debatido en esta Comisión la reactivación del ferrocarril como otro medio de transporte absolutamente necesario, y vale la pena recordar que incluso los Ministros de Obras Públicas espa-

ñol y francés ya han llegado a un acuerdo para perforar un nuevo túnel en Somport para facilitar la comunicación. Introducirnos en la cuestión de si ha de ser una autopista o ha de ser una autovía quizá sea algo más o menos discutible. Lo que creo que nadie puede discutir en este caso es que es necesario trazar una vía de comunicación... (Rumores.)

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señor Buil. Ruego a sus señorías guarden silencio, por favor. Continúe, señor Buil.

El señor **BUIL GIRAL**: Muchas gracias, señor Presidente. En todo caso, es necesaria una vía carretera de circulación rápida con doble calzada, con unas condiciones adecuadas de vialidad que facilite el transporte de mercancías y de viajeros. Por estas consideraciones, y sin insitir en algo en lo que creo que todos los Grupos Parlamentarios están de acuerdo, mi Grupo va a apoyar con todo entusiasmo esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Sáenz Lorenzo por diez minutos.

El señor **SAENZ LORENZO**: Nuestro Grupo ha visto las numerosas proposiciones no de ley que en las últimas fechas se han presentado pretendiendo modificar el actual Plan de Carreteras. Lógicamente, nuestro Grupo no está de acuerdo con esa modificación. El Plan de Carreteras comprende desde 1984 hasta 1991 y, a estas alturas del desarrollo del Plan, cuando están lanzadas las inversiones, cuando están realizados los proyectos, cuando estamos terminando la realización del Plan, plantear su modificación nos parece algo fuera de contexto, nos parece poco adecuado.

Hay que recordar que el Plan comprende desde 1984 hasta 1991 y que fue sancionado por el Congreso de los Diputados el 20 de marzo de 1986. Entonces se plantearon algunas adiciones, se buscó concurrencia entre los distintos Grupos Parlamentarios, la hubo y, a partir de entonces, ese Plan se ha venido lanzando con un importante incremento de los fondos públicos dedicados a la inversión en carreteras en los últimos años, yo diría importantísima. Baste recordar algunas cifras. En 1980 estábamos con un total de gasto en carreteras del orden de 30.000 millones de pesetas; en este momento dicho gasto asciende a 300.000 millones de pesetas. Es decir, hemos multiplicado por diez y hemos pasado de 30.000 millones de pesetas de inversión en carreteras a 300.000 millones de pesetas. Creo que eso nos puede dar una idea de cuál era la situación antes y cuál es la situación ahora, con un Plan plenamente lanzado, Plan que se viene desarrollando en los tres últimos años, siendo este año decisivo para su realización. Este es el año en el que mayores inversiones se están realizando en el mismo, tanto en el programa de autovías como en el resto de los programas del que comprende. Ya a finales de 1988 el Plan había sobrepasado claramente el ecuador de las inversiones y de las realiza-

ciones: estaban en servicio o en ejecución el 51,9 por ciento de las autovías, el 64,8 por ciento del programa de acondicionamientos, el 67,4 por ciento del programa de mejora de plataforma y el 45,2 por ciento de las obras y proyectos en zonas urbanas. Se habían gastado más de 500.000 millones de pesetas del total del Plan, que asciende a un billón 500.000 millones de pesetas.

En este momento el Plan está lanzado y los proyectos y los planes hasta 1991 están cubiertos en el terreno de las carreteras. Por consiguiente, sería absurdo en estos momentos plantearnos que hay que modificar ese Plan. Esta proposición no de ley que estamos discutiendo y todas las demás proposiciones no de ley que vamos a debatir a continuación sobre este mismo tema plantean que hay que modificar el Plan de carreteras.

Señoras y señores Diputados, este Plan se aprobó en esta Cámara con un elevado grado de acuerdo entre los distintos Grupos Parlamentarios. Se está llevando a cabo y se está haciendo un esfuerzo inversor por parte del Gobierno sin precedentes. Repito, hemos pasado de los 30.000 millones de 1980 a 300.000 millones en este año. Por tanto, no hay que modificarlo. Lo que hay que hacer es cumplirlo, y el Gobierno tiene en estos momentos el coste político de tener levantadas la mayor parte de las carreteras de nuestro país, de tenerlas en obras, pero pretende que para 1991 se cumpla el cien por cien del Plan de carreteras lanzado en su momento. Yo creo que esto es bueno. Es bueno que haya planes, porque los planes permiten que las inversiones se realicen equilibradamente y no para aquellas zonas que mayor presión realicen en un momento determinado. Por consiguiente, dejemos que el Plan se finalice, apoyemos las inversiones que están haciendo posible la realización de ese Plan y no pretendamos su modificación en estos momentos.

Por tanto, en primer lugar he de indicar que nuestro Grupo no está de acuerdo con ésta y con las siguientes proposiciones en cuanto que éstas pretendan una modificación del Plan. Estamos de acuerdo en que hay que hacer un plan nuevo para otros ocho años, desde 1992 hasta el 2000, y en eso está el Gobierno. Me da la impresión de que SS. SS. ya disponen de algunos de los avances de este plan nuevo, porque, curiosamente, buena parte de las proposiciones no de ley que vamos a discutir en el día de hoy y las que discutiremos próximamente se ajustan, yo diría que paradójicamente, a las propuestas que se van a hacer en ese nuevo plan.

En segundo lugar, quiero decir que nuestro Grupo no está de acuerdo en que se presenten estos itinerarios como autopistas frente a la solución de las autovías, que es la que patrocina el Grupo Socialista y la que contempla el Plan de Carreteras. Se ha pretendido que haya una gran controversia sobre si autopistas o autovías. Pondré a SS. SS. un ejemplo que veo casi todos los días dentro de mi circunscripción electoral: el de la autopista Zaragoza-Bilbao y la carretera de Zaragoza-Bilbao, que va paralela a la autopista. Nos encontramos con la paradoja de que por la carretera van más vehículos cada día que por la autopista, con que la carretera está congestionada todos los días, con que la circulación por esa carretera es muy

abundante, y en algunos casos peligrosa, al mismo tiempo que vemos una autopista vacía que realiza el mismo itinerario. Da tristeza, señoras y señores Diputados, ver la inversión realizada en la autopista, que no la hemos pagado una sola vez, sino varias veces, porque la pagamos con los apoyos de los primeros momentos, la hemos pagado en los Presupuestos Generales del Estado el seguro de cambio —creo recordar que ha habido años en los que en el seguro de cambio ha sido de mayor cuantía que el total de inversiones dedicadas a carreteras ese año en los Presupuestos— y la seguimos pagando con el peaje. Mientras tanto, estamos viendo que la mayoría de los vehículos no van por la autopista sino por la carretera.

No es una observación anecdótica. Si vamos a los datos sobre el número de vehículos-día de cada una de las carreteras en la Dirección General de Tráfico, nos encontramos con que la carretera de Zaragoza a Logroño, a la altura de Tudela, tiene una circulación de unos 11.000 vehículos —es una carretera sencilla y es difícil plantearse hacer una autovía teniendo una autopista al lado—, mientras que no llegan a 8.000 vehículos-día los que recorren esa autopista.

Por tanto, creo que ése es un ejemplo clarísimo de que las autopistas no son la solución para este país. Puede que sea la solución para unos pocos, pero no para la mayoría de este país, porque puede ocurrir que tengamos los mismos problemas de congestión y de riesgo en las carreteras si no buscamos otras soluciones. Sin embargo, nuestro Grupo no se cierra a las autopistas. De hecho, en el nuevo Plan de Carreteras el Minsiterio está contemplando la salida a concurso de algunas autopistas, que nos tememos que todavía tardarán algún tiempo en ser realidad, sobre todo porque pienso que a la iniciativa privada no le van a salir los números hasta que no pase un cierto tiempo de la puesta en marcha de las autovías. Creo que las autovías van a satisfacer la demanda y las necesidades de disposición de vías rápidas en nuestro país y, con el tiempo, sí será necesario duplicarlas con autopistas en los itinerarios principales. Esa red se irá completando poco a poco, pero creo que la solución de hacer una red de autovías amplian en nuestro país, adoptada por el Plan, es la más adecuada para resolver los problemas más de circulación y también los de seguridad de nuestra circulación viaria.

Por tanto, nuestro Grupo también está en desacuerdo con que en todas y cada una de las proposiciones no de ley que se plantean ante esta Cámara se proponga, primero, que haya que modificar un Plan que está prácticamente finalizado, pues está lanzado en sus inversiones y proyectos, y, después, estamos en desacuerdo con que la solución a los problemas sea por la vía de las autopistas y no por la de las autovías.

Sin embargo, estamos de acuerdo, como he dicho antes, señor Presidente, en que hay que hacer un nuevo plan, pero creo que un plan debe ser presentado por el Gobierno a esta Cámara. No se puede hacer un plan mediante la aprobación de doce proposiciones no de ley que, una a una, van cubriendo la geografía de nuestro país. No pueden presentarse doce proposiciones no de ley y deducir de

ello que se ha presentado a la Cámara un nuevo plan. El nuevo plan está preparado por el Gobierno. Repito que me da la impresión, por la redacción de buena parte de esas proposiciones no de ley, de que lo conocen algo SS. SS. Nuestro Grupo no está dispuesto a que el plan se haga troceado, mediante proposiciones no de ley. El plan lo presentará el Gobierno en un plazo de menos de un mes. Lleva más de un mes discutiéndose en la Comisión Delegada para Asuntos Económicos y, por tanto, va a ser una realidad en un breve plazo de tiempo. Es un plan que va a comprender desde el año 1992 hasta el 2000, va a tener ocho años de duración y se está avanzando significativamente en la preparación de los proyectos de los dos primeros años, puesto que, como SS. SS. saben, la maduración de las inversiones en el terreno de las obras públicas y en el de las carreteras es más larga que en otros terrenos, por lo que hay que disponer de la infraestructura necesaria para llevarlas a cabo. Ese plan lo vamos a apoyar, pero lo lógico es que esperemos a que lo mande el Gobierno y planteemos, en su caso, las correspondientes modificaciones o los criterios de cada uno de los Grupos Parlamentarios para sacarlo adelante.

Voy a acabar refiriéndome a la carretera porque los planteamientos que he hecho hasta ahora son generales, sirven para todas las proposiciones no de ley, pues en todas ellas se plantean estos problemas que acabo de mencionar a SS. SS.

Si me refiero en particular a la propuesta de itinerario desde Canfranc hasta Valencia, pasando por Huesca, Zaragoza y Teruel, he de decir que, como SS. SS. saben, ésta no es la primera vez que estos temas se tratan en la Cámara. Este y otros Diputados socialistas de esta Comisión no sólo estamos muy interesados sino que creo que hemos sido, en buena medida, quienes hemos logrado que en el Ministerio de Obras Públicas se contemple ésta como una vía de futuro que debe ponerse en el próximo programa de autovías.

Efectivamente, la vía de Somport a Sagunto va a estar contemplada en el futuro Plan de autopistas, no solamente hasta Sagunto, sino también conectando, a través de Cuenca, con la vía que se dirige a Alicante y con la que se dirige a Andalucía, pudiendo llegar incluso hasta Badajoz y conectar, por tanto, con Lisboa. Esa penetración por el Pirineo central, que ha sido uno de los caballos de batalla de algunos miembros de esta Comisión, está saliendo adelante, no solamente como un itinerario de interés regional, que lo tiene para Aragón puesto que es el eje norte-sur que lo articula, sino como un itinerario de interés internacional, que incluso ya tiene nombre, que es la carretera de la Europa central por Zaragoza E-07. Por tanto, no es algo hipotético, sino que es algo que ya se ha negociado entre el Gobierno español y el francés, que ha sido objeto de conversaciones, por lo que el carácter internacional de esta vía de penetración está ya asegurado por el acuerdo entre los gobiernos francés y español.

Señor Presidente, yo le había comentado que necesitábamos un mayor tiempo en esta proposición no de ley para hacer una argumentación global que valga para todos, argumentación que seguramente no iremos reiteran-

do en cada una de las proposiciones no de ley. Así pues, la primera parte de mi intervención ha sido de carácter global y tiene validez no solamente para esta proposición no de ley, sino para todas las que se van a discutir hoy y, en ese sentido, le rogaría que fuera benevolente en el tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un minuto más.

El señor **SAENZ LORENZO**: Gracias, señor Presidente. No es una cuantía muy elevada, pero procuraré ajustarme a ella.

Repito que este eje Pau-Zaragoza es un eje negociado y discutido entre los gobiernos francés y español. Por tanto anuncio que esta autovía va a estar incluida en el próximo plan de carreteras y va a estarlo con dos ramales, uno de salida hacia Valencia y otro hacia Cuenca que permita su conexión con Andalucía, e incluso con Lisboa. Esta autovía, efectivamente, ha sido reivindicada desde hace mucho tiempo por Aragón y también por muchos de los Diputados aragoneses del Grupo Parlamentario Socialista.

Por tanto, vamos a saludar el que se incorpore al nuevo plan, pero no por eso vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, que —repito— supone una modificación del Plan actual que nos parece absolutamente inadecuada: supone modificar el criterio del Plan de autovías-autopistas y esto nos parece inadecuado. Supone también el pretender hacer un plan troceado, sin criterios globales, sin ninguna justificación global en esta Cámara, copiándolo —y hay que decirlo así— de los planteamientos que el Gobierno ya tiene preparados en este momento. Por tanto, la propuesta de nuestro Grupo es que esperemos a que venga este plan, que lo discutamos, que lo modifiquemos en la medida de lo posible y que lo apoyemos, porque esta vía de capacidad entre Somport-Huesca-Zaragoza-Teruel con sus dos ramales, uno hacia Valencia y otro hacia Cuenca, pensamos que es necesaria, que es positiva y, además, creemos que va a estar incluida en los próximos planes. Sin embargo, nuestro voto, señoras y señores Diputados, va a ser contrario, por todas las razones que he dicho, a la toma en consideración de esa proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a votar esta proposición no de ley.

Ruego a las señorías que están al fondo de la sala que, si pueden, se adelanten para evitar confusiones a la hora de votar.

Proponemos a votación la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de autopista de Aragón Somport-Huesca-Zaragoza-Teruel-Utiel.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Vamos a entrar en las siguientes proposiciones no de ley, anunciando a SS. SS. las modificaciones registradas en el orden del día previsto para hoy debido a escritos que con fecha de registro 16 de mayo, día de ayer, fueron presentadas por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular.

Uno de los escritos se refiere a la retirada de la proposición no de ley relativa a la contaminación de la ría de Pontevedra y de la atmósfera de esta misma ciudad. Se toma nota de ello para su ejecución.

Otro escrito de la misma fecha se refiere a que la proposición no de ley relativa a la autopista de Cádiz-Algeciras sea retrasada.

Otro escrito de la misma fecha, 16 de mayo, se refiere a la proposición no de ley sobre el tramo de la autopista Huerca-Overa-Almería-Motril-Málaga para que también sea retrasada.

Es perfectamente legítimo que cualquier Grupo Parlamentario en el trámite de proposición no de ley o de preguntas pueda anunciar su retirada incluso en el mismo momento de su tramitación. Lo que sí tengo que encarecer a todos los Grupos Parlamentarios es que éste sea un recurso absolutamente excepcional y extremo, porque cuando se compone el orden del día, la Mesa de la Comisión lo hace tomando en cuenta una determinada carga de trabajo, que es importante respetar teniendo en cuenta, sobre todo, la sobrecarga de actividad que no tiene esta Comisión, lo cual, por otra parte, para este Presidente es un honor, pero estas distorsiones anunciadas a muy última hora nos alteran el programa, lo recargan en otras sesiones y nos impiden realizar otras actividades alternativas que pudiéramos haber convocado de haber sido advertida esa modificación unos días antes. Ruego, por tanto, encarecidamente a SS. SS. que estas alternaciones de última hora sean solamente un recurso excepcional y extraordinario, que no se prodiguen, porque pondrían serias dificultades al desarrollo de la Comisión.

También se nos ha pedido de manera informal, y lo hemos atendido, que la proposición de ley relativa a las diversas medidas en relación con la empresa Hunosa se tramiten a partir de las 10,30.

En consecuencia, habiendo sido retirada la proposición no de ley sobre contaminación de la ría de Pontevedra por el Grupo proponente de la misma, pasamos a la siguiente proposición no de ley.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LLEVAR A CABO LOS ESTUDIOS PERTINENTES PARA EL SOTERRAMIENTO DE LA VIA FERREA MADRID-BADAJOS A SU PASO POR EL CASCO URBANO DE LA CIUDAD DE GETAFE. (GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO-A. IU-IC)

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en el debate de la proposición no de ley presentada por la Agrupación Izquierda Unida, por la que se insta al Gobierno a llevar a cabo los estudios pertinentes para el soterramiento de la

vía férrea Madrid-Badajoz a su paso por el casco urbano de la ciudad de Getafe.

En nombre de la Agrupación Izquierda Unida tiene la palabra el señor Moreno por tiempo de diez minutos.

El señor **MORENO GOMEZ**: Desde Izquierda Unida hemos tomado esta iniciativa para presentar la proposición no de ley basándonos, primero, en una motivación, digamos, remota, puesto que es una vieja reivindicación que viene manifestándose en la ciudad de Getafe por todos los partidos políticos, incluido el Partido Socialista, desde la época de implantación de los Ayuntamientos democráticos. Es una vieja reivindicación de la ciudad debido a la incomodidades que sucintamente vamos a citar.

Yo espero que la argumentación que ha hecho anteriormente el portavoz socialista no se refiriera a esta proposición no de ley, ya que aquí proponemos rectificar ningún plan general de ningún tipo. Lo único que proponemos, con un criterio bastante modesto, es simplemente que el Gobierno haga un estudio sobre este tema, ampliamente sentido por la ciudad. No rectificamos nada, simplemente instamos a que se haga el estudio. Confiamos, pues, que la argumentación del Grupo Socialista no se refiriera a esta proposición no de ley.

Yendo a la justificación remota de esta necesidad, digamos, en primer lugar, que por medio de la ciudad de Getafe se produce un tránsito de materias peligrosas con una proximidad a las viviendas realmente problemática. Pensemos que dos veces al día circulan trenes con depósitos de mercancías peligrosas (500 toneladas de gas tipo GLP). En segundo lugar, efectivamente la cercanía de las viviendas a la vía férrea es verdaderamente problemática, de tal manera que a menudo difícilmente se cumplen los 10 metros de proximidad a la vía que marca la normativa del 64. En tercer lugar, tenemos un problema de estrangulamiento de la ciudad, partida por el ferrocarril, que rompe totalmente la comunicación del vecindario, que se ve obligado a sufrir las incomodidades de un tránsito continuo a partir de pasos elevados o subterráneos, de tal manera que los servicios fundamentales de la ciudad quedan en un lado, otros servicios quedan en el otro y el trasiego es continuo, de modo que, desde el punto de vista social, creo que es de todos fácilmente valorable este estrangulamiento y esta ruptura de la comunicación en la ciudad de Getafe.

Por otro lado, hay un problema en el transporte, no sólo público, sino privado. Piénsese que hay dos pasos subterráneos para el tráfico rodado, uno en el extremo sur de la ciudad y otro en el extremo norte. Esto supone una cantidad de trazados laberínticos por la ciudad, lo mismo en las líneas de autobuses que en el transporte privado, la que supone un incremento del tráfico de manera completamente innecesaria.

Por otra parte, el nivel de ruidos y vibraciones es fácilmente comprensible al estar las viviendas prácticamente contiguas al trazado del ferrocarril. Hay también una evidente escasez de suelo para equipamiento social recreativo, aspecto que se solucionaría con la liberación de este tramo en superficie, o que redundaría en verdaderas ven-

tajas para este tipo de infraestructuras. Siendo Getafe una ciudad estrangulada y partida por un ferrocarril, con las consiguientes incomodidades, es lógico que no se requieran muchos esfuerzos para justificar la necesidad de lo que propugnamos en la proposición no de ley, que es la realización del estudio para el soterramiento de la vía.

En segundo lugar, hay una motivación que está en consonancia con lo que hemos dicho al principio, que es la unanimidad que existe en la ciudad sobre este tema y que comprende a todos los partidos representados actualmente en el ayuntamiento. Para que SS. SS. conozcan esta motivación, que data del 2 de febrero de este año, les voy a comentar brevemente el acuerdo unánime del pleno municipal de ese día. Se trata de una moción presentada conjuntamente, firmada por los portavoces de los grupos políticos que componen el ayuntamiento, basada en los graves problemas que ocasiona el paso de la vía del ferrocarril por el municipio de Getafe. Se señala que hay rompimiento real de comunicación entre los vecinos de los barrios que se encuentran a uno y otro lado de la vía férrea y les obliga a atravesarla por pasos elevados y subterráneos, con los inconvenientes y peligros que esto supone, sin olvidar los ruidos y vibraciones que se producen en las viviendas al paso de los trenes, y se adoptan por unanimidad cuatro acuerdos que yo tengo el honor de exponer a SS. SS. El primero dice: Aprobar el enterramiento de la vía férrea a su paso por el núcleo urbano de Getafe y quede a modo de suburbano. El segundo, trasladar esta voluntad política al pleno de la asamblea de la Comunidad Autónoma de Madrid instando a los partidos homólogos de ésta con los del ayuntamiento, PSOE, Izquierda Unida, CDS y Partido Popular, para que aprueben una resolución similar a la de Getafe, apoyando dicha iniciativa ante los organismos pertinentes. En tercer lugar, aprueban remitir este acuerdo a la Dirección General del Ministerio de Transportes y Dirección General de RENFE, solicitando de modo urgente la incorporación del citado acuerdo al Plan de Transporte Ferroviario. Y en cuarto lugar, y por último, crear una comisión cívica compuesta por concejales representantes de cada partido político y entidades sociales como representación de colectivos de vecinos de los barrios más afectados. Dicha comisión trataría de hacer tanto el seguimiento de las gestiones realizadas como iniciativas a tomar en el proceso. Repito que esto es acuerdo unánime del ayuntamiento de Getafe, suscrito, por supuesto, por el Partido Socialista y los trenes restantes de la corporación, y que data del 2 de febrero del presente año.

Y para entrar en la recta final de la motivación de nuestra proposición no de ley, he de señalar a SS. SS. que hay una causa inmediata, que es la respuesta que ha dado el Gobierno a este Diputado, con fecha 16 de marzo, a una pregunta formulada sobre este tema, donde textualmente se dice que desde el punto de vista del Gobierno no habría ningún inconveniente en aceptar que se lleven a cabo los estudios para el soterramiento, siempre que se planteen adecuadamente, se señalan como modificaciones de esta adecuación, en primer lugar, la mínima interferencia del servicio ferroviario durante las obras; segundo, la

reposición de las instalaciones ferroviarias y, tercero, la financiación de la operación, que tiene ventajas fundamentalmente urbanísticas. Nosotros no vemos muy claro esto de las ventajas urbanísticas, porque lo que se pretende es que este terreno liberado del trazado en superficie de la línea se destine a equipamiento social y recreativo. Por tanto, no creo que las intenciones de la corporación de la ciudad de Getafe vayan en el sentido de pensar en las grandes ventajas urbanísticas que podrían derivarse.

En conclusión, la congruencia de esta proposición no de ley viene dada por el momento actual de dinamización y de intensificación que estamos viviendo en el tema del ferrocarril, una dinamización ferroviaria interesante que se presta a positivas inversiones no sólo en los largos recorridos, sino en el tren de cercanías y orientada también a la solución de los atascos de tráfico que estamos viviendo, que pasaría, desde luego, por una potenciación de la comunicación de cercanías en los alrededores de Madrid. En este momento dinámico e interesante que estamos viviendo en el tema del ferrocarril en general, consideramos que no sería desacertado de ninguna manera introducir este proyecto del soterramiento en el Plan de Transporte Ferroviario y, desde luego, en los planos de modernización de RENFE. De todas maneras, Izquierda Unida ruega a esta Comisión que se acepte al menos el estudio de los planes del proyecto para poder incluir en un futuro este estudio en los planes de transporte ferroviario o de modernización de RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmiendas. En consecuencia, se abre en turno de toma de posición de los grupos parlamentarios. ¿Grupos que quieran manifestar su posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo por diez minutos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Quiero expresar, en nombre del Grupo del CDS, el apoyo a la proposición presentada por Izquierda Unida.

Efectivamente, se trata de un núcleo urbano de importancia y todo el que tenga la experiencia de haber pasado por Getafe comprende las dificultades que acaba de exponer el representante de Izquierda Unida. Por todo ello, dentro del Plan de Transporte Ferroviario, e incluso aunque no existiera el mismo, parece lógico llevar a esta población lo que es una filosofía del ferrocarril en toda España: tratar de conseguir el soterramiento de las vías cuando no sea factible, por otras razones, hallar una solución de circunvalación del núcleo urbano.

Por tanto, entendemos que se dan todos los requisitos, porque son exactamente los que han sido expuestos, y en esa base apoyamos nuestro voto favorable a la proposición.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Otros grupos que quieran manifestar su posición? (**Pausa.**) En nombre del Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Simplemente quiero anunciar que vamos a apoyar esta proposición no de ley

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

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Por el contrario, por parte del Grupo Socialista no vamos a apoyar esta proposición no de ley, porque tenemos la impresión de que si bien el Diputado, señor Moreno, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, decía que esto podíamos verlo en el contexto generalizado del interés por la problemática del transporte ferroviario, yo tengo la impresión de que más bien podría verse en la perspectiva, generalizada también hoy a nivel nacional, a trasladar temas concreta y específicamente de administración y problemática local a dimensiones nacionales, lo cual, desde nuestro punto de vista, es absolutamente legítimo; otra cosa es si es o no procedente. Es decir, nos parece absolutamente lógico que esta Agrupación haya presentado esta proposición no de ley, pero habría una serie de razones que nos llevarían a pensar que no sería razonable que esta Cámara la asumiera, entre ellas, por ejemplo, la primera y más fundamental, es que se trataría de un debate imposible entre nosotros, porque, como muy bien se ha dicho, y al nivel que procedía este planteamiento, de Administración local, de corporación, de ayuntamientos, el consenso ha sido tan absoluto que no sólo es que estemos en presencia de la coincidencia de la mayoría natural de la nueva derecha —ya hemos visto que el Partido Popular y el Grupo del CDS también la apoyan—, sino además de toda la de la izquierda. Allí donde el problema tiene sus concreciones locales, efectivamente existe consenso. Lógicamente, a nivel de esta Cámara, en todo lo que pueda dársele dimensión nacional a ese consenso, puede y debe ser mantenido, pero no en los detalles puramente particularistas. Por tanto, creo que es difícil que podamos ignorar que este es un falso debate.

Habría otra razón incluso más formal para argumentar la improcedencia de este debate, y es que lo que propugna esta proposición no de ley ya está fuera de lugar, puesto que está en ejecución. Es decir, se pide que se proceda a estos estudios cuando estos comenzaron a ser ejecutados —y no me refiero al día de hoy— en las fechas subsiguientes de las mociones de este ayuntamiento. En efecto yo tengo en mi poder —y supongo que también lo tendrá el señor Moreno, aunque resida en Cataluña— una fotocopia de cómo RENFE comunica al alcalde de ese ayuntamiento en fecha 9 de marzo que se pone en marcha, en ejecución, este estudio, estudio cuya realización hoy se pretende instar del Gobierno a través de la Cámara.

Habría otra razón que no puede ser ignorada teniendo en cuenta nuestro papel de Cámara representativa de todos los intereses nacionales, y es la de que no sólo existe el soterramiento como alternativa para corregir los problemas que genera el paso de la vía férrea por el centro de Getafe, sino que técnicamente hay otras soluciones que pueden y deben ser consideradas y que, como muy bien ha dicho el señor Moreno, en la respuesta del Gobierno

de 9 de marzo se le dice que han de ser y deben ser consideradas.

Por último, debería tenerse muy en cuenta que aunque ninguno de los argumentos y motivos que han sido expuestos por el señor Moreno dejan de ser reales, se dan otras circunstancias que han minusvalorado. La presencia de esa vía férrea atravesando el casco urbano de Getafe no supone un problema de seguridad o de riesgos para la ciudadanía, sino que se trata más bien de un problema de carácter urbanístico de disrupción de todas las comunicaciones transversales dentro de una ciudad, en la cual no es que se haya hecho pasar una vía férrea por medio, sino que aquella, en su desarrollo a lo largo del tiempo se han expandido al otro lado de dicha vía férrea. Este problema es fundamentalmente urbanístico y, desde luego, todas SS. SS. no dejarán de reconocer que este tipo de problemática lleva anejos unos componentes de plusvalía que no deben ser olvidados, y muchos menos ignorados, al menos desde una perspectiva como la del Grupo al que represento. Por ello, señorías, el problema de financiación que conllevaría cualquiera de las alternativas que técnicamente fuesen posibles no debe ser minusvalorado.

En consecuencia, el Grupo Parlamentario Socialista, habida cuenta, primer lugar, del acuerdo de todas las fuerzas políticas sobre que este tema debe ser estudiado para encontrar una solución; en segundo lugar, de que ya están tomadas por el Gobierno las primeras iniciativas para que este estudio se ponga en marcha, y por último, existiendo la consideración de que tal vez no procediera —en opinión de nuestro Grupo no procede— que la Cámara asumiese con toda precisión y en sus exactos términos lo que puede ser una moción lógica a nivel de un ayuntamiento, donde incluso se mencionan cuáles hayan de ser las asociaciones de vecinos que compongan la comisión de seguimiento, por estas consideraciones cree que no parece que esta Cámara deba recoger en sus justos y exactos términos la moción presentada. Creemos que lo que se pretendía por la Agrupación proponente —y que quienes apoyamos esta moción en el ayuntamiento— está conseguido, por tanto, que no procede nuestra conformidad a esta proposición no de ley, más allá de lo que se a la legítima, insisto, pero no precedente utilización de esta Cámara para planteamientos muy locales de un ayuntamiento concreto. Esa será la posición de nuestro Grupo.

El señor **MORENO GOMEZ**: Perdón, señor Presidente, creo que existe una confusión, según creo, y me gustaría deshacerla.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Moreno, quisiera saber si desea intervenir exclusivamente para un cuestión de orden o para manifestar algún error de redacción.

El señor **MORENO GOMEZ**: Creo que es un error de información, porque si el señor Diputado dice que el estudio ya se ha realizado, y el Gobierno me responde que no, tiene inconveniente en aceptar que se lleve a cabo este estudio con fecha 16 de marzo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Moreno, los argumentos están dados y entraríamos de nuevo en el fondo de la cuestión, lo que, como S. S. sabe, en un turno de toma de posición no tiene procedencia.

Vamos a pasar a la votación de esta proposición no de ley, presentada por la Agrupación de la Izquierda Unida, por la que insta al Gobierno a llevar a cabo los estudios pertinentes para el soterramiento de la vía férrea Madrid-Badajoz a su paso por el casco urbano de la ciudad de Getafe.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición de ley antedicha presentada por la Agrupación de Izquierda Unida.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991 CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO LA AUTOPISTA DE CASTILLA, TRAMOS TORDESILLAS-FUENTES DE OÑORO Y VALLADOLID-SORIA-CALATAYUD, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo con las indicaciones informales que nos había hecho el Grupo Popular, y que aceptamos, vamos a alterar el orden en la tramitación de las proposiciones no de ley y pasamos al debate de la presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, relativa a instar al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras, 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista de Castilla, tramos Tordesillas-Fuentes de Oñoro y Valladolid-Soria-Calatayud, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Para la defensa de esta proposición no de ley tiene la palabra el señor López Valdivielso por diez minutos.

El señor **LOPEZ VALDIVIELSO**: Señoras y señores Diputados, me propongo defender esta proposición no de ley que forma parte, tal y como figura en el orden del día y como es sabido, de un conjunto de ellas que tienen un objeto común que llevan aparejada asimismo una defensa común, ya que basan fundamentalmente en la insuficiencia desde nuestro punto de vista del Plan General de Carreteras para el período 1984-1991 que está siendo ejecutado en estos momentos. La nota común de la argumentación es que desde nuestro punto de vista el Plan es insuficiente, dado que, según manifestamos en el texto de la proposición no de ley, no cumple las finalidades, las exigencias mínimas de lo que ha de suponer nuestra red de carreteras.

Es insuficiente porque no cubre las necesidades que nuestro país tiene planteadas a nivel de red vial. Consideramos que esto es así porque no satisface las exigencias

en relación con el volumen y densidad del tráfico actual, lo que de entrada invalida un plan que por definición habría de tener proyección de futuro. No resuelve adecuada o suficientemente los niveles de servicio necesarios, tanto en lo que se refiere a red interurbana, como a redes arteriales o circunvalaciones a núcleos de población. Creemos que no propicia suficientemente nuestra conexión con las redes de autopista europeas. Es sabido —se ha dicho muchas veces— que nuestro país es el que peor comunicado se encuentra por carretera de los que componen la Comunidad Económica Europea, lo que supone sin duda alguna un importante «handicap» para nuestro desarrollo y nuestra competitividad económica. Por si fuera poco, no coopera al menos a poner fin a la situación de aislamiento de determinadas áreas, regiones o comarcas, precisamente las menos desarrolladas, con lo que no se propicia la integración territorial, con lo que, por tanto, las diferencias, interregionales no sólo no se van a reducir, sino que tenderán a agravarse. Por todo ello creemos, y lo hemos dicho ya en muchas ocasiones, que es imprescindible y urgente su modificación mediante la incorporación de nuevos tramos de autopista que complementen la red actual, tanto la que está en servicio como la proyectada por el Gobierno, para poder dar respuesta a las exigencias a las que nos hemos referido.

Por otra parte, no puedo por menos que poner de manifiesto e insistir en que la ejecución de este Plan ha puesto en evidencia una gran improvisación en su celebración y en su diseño, así como la incapacidad por parte del Ministerio para su ejecución, de lo que es prueba palpable el incumplimiento de los plazos previstos para la puesta en servicio de las obras programadas. Buena prueba de todo ello —desgraciada prueba, diría yo— y aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, y que precisamente yo soy Diputado por esa circunscripción— es la autovía Valladolid-Palencia, a la que nos hemos referido muchas veces, en cuyo trazado se han mantenido curvas cuya peligrosidad es notable, cuya terminación se ha prolongado más de lo razonable, en la que hay cambios de sentido, cruces al mismo nivel, giros a la izquierda, etcétera. Sabemos que se va a proceder a la solución de todos estos problemas de esta autovía, esperemos que sea pronto.

Lo que no tiene solución, salvo que se aprueben nuestras proposiciones no de ley —por lo que he oído en otro punto del orden del día no va a ser así—, es la insuficiencia de kilómetros de autopista. Por eso nosotros proponemos en esta proposición no de ley que se incluyan en el Plan General de Carreteras, en el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, 245 kilómetros de autopista, en la llamada autopista del Duero, que cubriría el recorrido Valladolid-Aranda de Duero-Soria-Calatayud y que mejoraría notablemente el eje de comunicación Castilla y León-Aragón, acortando las distancias entre ambas, y entre Castilla y León-Cataluña, mejorando también la conexión de nuestra Comunidad Autónoma con la costa Este de Francia. Proponemos también la inclusión en el Plan General de Carreteras de otro tramo, Tordesillas-Salamanca-Fuentes de Oñoro, 200 kilómetros más de autopista, que nos acercaría a Portugal, y la salida e impor-

tantísima conexión de nuestra Comunidad y en general de todo el centro de España con el Atlántico.

Los argumentos están dados, ustedes los conocen. Por tanto, doy por defendida esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley tampoco ha sido objeto de enmiendas. En consecuencia, vamos a abrir el turno de toma de posición de los Grupos. ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por la Agrupación de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Moreno por diez minutos.

El señor **MORENO GOMEZ**: Nuestra intervención es para señalar que apoyaremos la proposición no de ley. Nos sorprende la argumentación que aquí se viene dando, utilizando el término de «troceo», de que no se va a aceptar ninguna iniciativa de la oposición en este sentido. Me parece que es una filosofía errónea, como si el Plan General de Carreteras actual fuera algo sacralizado y se acuse de herejes a todos los que intenten atentar contra dicho Plan mediante alguna proposición no de ley. Creo que es una atrofia importante de las iniciativas de la oposición; ésta está en contacto con el electorado y con la ciudadanía española para conocer con toda cualificación las necesidades de este país, igual que también lo está el Partido gobernante, por supuesto. La actitud negativa a toda proposición no de ley cuando se viene con argumentos fundamentados y asentados sobre necesidades que se han observado en la realidad me parece una cerrazón absurda y que no conduce a ninguna parte; es negar la capacidad de enriquecimiento que desde toda la oposición, procedente de todos los representantes de este país se pueda aportar al Plan General de Carreteras. Es algo absolutamente negativo y fuera de la realidad y que va en detrimento del funcionamiento de muchas cosas en este país.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo por diez minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Pretendemos agotar nuestro turno en esta ocasión y ya no volver a emplear los mismos argumentos, tal y como ocurrió antes con el portavoz del Grupo Socialista, respecto a lo que parece que se plantea aquí con carácter general, que es la discusión entre autovías y autopistas, ya que los trazados concretos que se recogen en la proposición no de ley, a nuestro juicio, requirirían un examen mucho más detenido y una concepción más general de la que aquí se establece. Vamos a repetir además cuestiones que nosotros hemos venido poniendo de manifiesto durante bastante tiempo.

El Plan General de Carreteras a nuestro juicio tiene unas bases teóricas que ya no se sostienen, cuyos tres grandes fundamentos eran que entre el binomio autovías-autopistas, se opta por autovías, se mantienen los mismos presupuestos que existían durante la crisis del petróleo y la carestía del dinero, que dio lugar no ya a autopistas rui-

nosas —como bien se ha dicho aquí—, sino a carreteras costosísimas; y un sistema radial que daba origen a disfunciones tremendas, tanto interregionales como intrarregionales y con Europa, que producía efectos sorprendentes, tales como que una persona situada en Cataluña para unirse a Andalucía tenía que seguir obligatoriamente el trazado de Madrid o el trazado de la autopista del Mediterráneo hasta Alicante para allí conectar difícilmente con Andalucía. Una vez que pasó la segunda crisis del petróleo, en los años 1983-85, el panorama cambió radicalmente, y esto debía ser previsto y recogido en el Plan General de Carreteras. Ya no cabía sostener los mismos argumentos, porque, en primer lugar, el precio del dólar había bajado de 180 a 120 pesetas, incluso en el transcurso del tiempo. España se ha convertido en una potencia productora de cemento y hormigón, actualmente con un añadido, y es que tiene grandes dificultades de exportación debido a la situación del mercado mundial. Al mismo tiempo, España ha cobrado importancia en el refinado del petróleo. Hay también un aspecto fundamental, que es la necesidad de crear empleo. Tenemos un déficit de infraestructura viaria. Somos un país turístico que durante varios meses tenemos doblada la población y, por tanto, el uso de la carretera. Y tenemos el test de 1992. A eso habría que añadir otras razones importantísimas, como son la seguridad por el trazado, ya que el trazado geométrico de una autovía y de una autopista no son en modo alguno idénticos; la seguridad vial de una autopista, medida por datos aportados por el Director General de Tráfico y por la Dirección General de Carreteras, es exactamente la mitad en índice de peligrosidad, aunque el índice de mortalidad es igual, porque los accidentes ocurridos en autopistas son de alta gravedad en sus consecuencias por la velocidad que ahí se desarrolla.

Asimismo hay otras cuestiones fundamentales a incluir en el Plan General de Carreteras. Hay que distinguir dos tipos de tráfico: el tráfico de largo recorrido del de corto recorrido; el tráfico de alta velocidad del de corta velocidad. Había también una cuestión que está superada, que es el problema medioambiental; las autopistas, tal y como se concibieron en los años 60 eran autopistas que destruían el paisaje, pero ha habido un gran avance en su diseño y a veces una autovía mal trazada tiene un impacto medioambiental mucho más negativo que una autopista bien trazada. En España ha existido la mala costumbre de trazarlas en sentido de plataforma, en lugar de hacerlo en sentido de trinchera, que hubiera armonizado perfectamente con el paisaje.

En cuanto a los costes, habría que hablar, primero, en términos de beneficio social, de igual manera que no se concibe ya hacer casas sin aislamiento térmico o sin aislamiento sónico, porque, aunque sabemos que esas medidas impuestas por la Administración encarecen las viviendas, no cabe la menor duda de que es un progreso que beneficia la habitabilidad de los ciudadanos. En segundo lugar, habría que tener en cuenta, tal y como está concebido el plan de autovías, el desdoblamiento de calzadas está dando origen a grandes problemas, de tal forma que dicho plan se está retrasando, a pesar de los propósitos de

la Administración y del Gobierno, y se está encareciendo por los proyectos de reforma, hasta tal punto que en muchos puntos kilométricos un kilómetro de autovía está costando aproximadamente un 20 por ciento más que un kilómetro de autopista, porque en España se había desarrollado durante muchos años un tejido industrial o semi-industrial y un tejido de servicios sobre las calzadas, por lo que, al desdoblarlas, cualquier sistema de expropiación provoca graves problemas. Por tanto, yo creo que nadie puede ahora mismo defender con solidez que España no necesita unos grandes ejes de autopistas que, marcados en el tiempo y conectados con unas carreteras dignas, tanto de carácter general como de carácter local, comuniquen todo el sistema viario español.

Había un problema que resolver, el del peaje, como uno de los condicionantes básicos para que alguna de las autopistas españolas, bien diseñadas, tuvieran tráfico, y sin embargo ahora no se utilizan, como puede ser la autopista del Mediterráneo. Si vamos a trazados específicos y determinados, este peaje debería ser un peaje de precio político y, además, nos resolvería el problema de los accesos, que está retrasando también todo el Plan General de Carreteras, puesto que, si no hay que ir a ese sistema megalómano de circunvalaciones del anterior Plan General de Carreteras, indudablemente sí hay que ir a otro sistema de accesos distintos al previsto.

A nuestro juicio, por tanto, la discusión autopistas-autovías se decanta claramente. Por todo el panorama económico, social, del test europeo y de la seguridad que he trazado, no hay razones de peso para sostener que España no tenga que apostar por un sistema de autopistas moderno. Y además nadie entendería que no nos equivoquemos una vez más con los europeos. Si estas bases teóricas son ciertas, me gustaría equivocarme con los europeos, que desde que superaron la segunda crisis del petróleo siguen manteniendo y construyendo su sistema de autopistas.

Esta es nuestra opinión, general para todas las proposiciones no de ley, aunque ya digo que los trazados concretos deberían ser objeto de una discusión más general para todo el sistema viario español.

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

El señor **SANZ DIAZ**: En relación con la proposición ya ha indicado nuestro portavoz que, con carácter general, no hay que modificar el Plan, sino que lo que hay que hacer es uno nuevo, y esto ya está planteado incluso en su avance para 1992-93. Naturalmente, esto debe hacerse a propuesta del Gobierno y no en base a criterios circunstanciales que puedan suscitar de manera troceada distintos grupos parlamentarios.

La discusión principal que se plantea es la de autovías o autopistas. El criterio general del Grupo Socialista ya ha sido expuesto anteriormente, pero yo querría indicar que en el caso de la Comunidad Autónoma de Castilla y León determinados criterios que afectan a las autovías o

a las autopistas se refuerzan considerablemente. Las autovías, tal como se están diseñando en este momento, resuelven los problemas básicos de las comunicaciones, especialmente en lo que se refiere a la peligrosidad, puesto que, ya lo puede haber comprobado el señor Diputado proponente, en las autovías que se están construyendo en Castilla y León los pasos se hacen a distinto nivel y, por tanto, el principal motivo de riesgo y de inseguridad se está evitando de esta manera incluso con reducción de velocidad. Las autopistas no tienen el inconveniente de seccionar el territorio, sobre todo en un país como el nuestro en el que, la población rural tiene tanta importancia, y, en cambio, permiten la concentración del tráfico y, consiguientemente, de las industrias, fijando la población en los grandes núcleos industriales ubicados en los extremos de las autopistas. Por tanto, a nuestro juicio, un sistema de autopistas con carácter general, tal como se está planteando, contribuiría en el caso de Castilla y León a la desertización. En este sentido quiero recordar que el acceso de la población rural a la autovía es un acceso directo, mientras que en las autopistas se la aísla, ya que lo que son grandes núcleos de población, dejando marginados, y por tanto troceando nuestra Comunidad Autónoma, a los grandes núcleos rurales, que son abundantes.

Le voy a recordar que en el reciente debate de carácter general sobre las comunicaciones que se ha planteado en las Cortes de Castilla y León se hizo un breve comunicado en el que se hacía un incidencia especial en el punto de que la política de obras públicas puede tener una influencia muy negativa si se traduce en dificultad de acceso de nuestra población, especialmente rural, a las vías principales de tráfico en condiciones adecuadas de coste, comodidad y eficacia. Esto, a nuestro juicio, avalaría más una política de autovías.

Centrándonos en el tema de las autovías, que es lo que el Partido Socialista viene apoyando, en la proposición no de ley que acaba de plantear el Grupo Popular, en lo que se refiere al tramo Tordesillas-Fuentes de Oñoro, estamos de acuerdo en que se realice una autovía, y en el próximo plan de carreteras está planteado que todo el tramo Tordesillas-Fuentes de Oñoro se convierta en autovía. Incluso —ya lo habrá podido comprobar S. S.— en el plan de desarrollo regional para el año 1992-93, y como avance del Plan General de Carreteras de 1992-2000, está recogida ya la realización del tramo Tordesillas-Salamanca, quedando para una fecha ulterior, pero dentro del plan, el otro tramo. De la proposición no de ley que realiza S. S., y planteado como autovía y no como autopista, esto es lo que las Cortes de Castilla y León también consideraron unánimemente como prioritario: la comunicación con Portugal y la comunicación a través de esta vía. Planteado como autovía y no como autopista, yo creo que está perfectamente recogido y nuestro criterio es coincidente.

Por lo que se refiere al otro tramo, el tramo Valladolid-Aranda-Soria-Calatayud, creemos que hay que estudiarlo más detenidamente, puesto que hay que ver la comunicación transversal de la Comunidad Autónoma en relación con el eje subcantábrico sobre el que hay otra proposición no de ley de su Grupo parlamentario, que situaría

esta comunicación más al norte y que sería la comunicación con Galicia y Asturias hacia Europa por el eje subcantábrico, que nosotros también consideramos favorablemente.

Por tanto, aun cuando nosotros consideramos que la continuación de esta comunicación Valladolid-Soria es interesante y se está previendo de manera muy clara su mejora, creemos que podría llegar a recogerse como autovía, aunque no tenemos la seguridad de que en este momento sea prioritaria en todo caso creemos que lo sería quizás el otro eje, el subcantábrico, pero no tenemos claro que en este momento pueda abordarse como tal. Estamos pensando esa posibilidad, como autovía, pero no estamos seguros de su prioridad en este momento.

Por tanto —y concluyo—, creo que en Castilla y León las autopistas están menos justificadas que en otros casos; que las autovías resolverían perfectamente el problema, integrando más nuestro territorio, en buena parte despoblado, y que de las dos partes que contempla su proposición no de ley hay una en la que, como autovía estamos plenamente de acuerdo y se va a realizar, que es la comunicación con Portugal por Tordesillas-Fuentes de Oñoro, y en cuanto a la otra quedaríamos a la expectativa del eje por el que se opte en la comunicación Este-Oeste de nuestra Comunidad Autónoma.

El señor **PRESIDENTE**: Señor López Valdivielso, creo que hay un error en el título impreso de la proposición no de ley, donde dice, al final: «a lo largo del cuatrienio 1990-98.» En el texto que propone su grupo para aprobación también dice 1990/98, y en el orden del día pone 1990/94. El texto válido me imagino, es 1990/98.

El señor **LOPEZ VALDIVIELSO**: El texto válido es 1990/94, un cuatrienio.

El señor **PRESIDENTE**: De todas formas, si tiene usted el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», pone, me parece 1990/98; pero no hay ningún inconveniente en precisar en este acto que el texto que figura en el orden del día es el que vamos a someter a votación, es decir el cuatrienio 1990/94.

Vamos a someter, en consecuencia, a votación la proposición no de ley, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras, 1984/91, con el fin de incluir en el mismo la Autopista de Castilla, tramos Tordesillas-Fuentes de Oñoro y Valladolid-Soria-Calatayud, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990/94.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 13; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ADOPTAR DIVERSAS MEDIDAS EN RELACION CON LA EMPRESA HUNOSA (GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a retomar otra vez el orden de la sesión, volviendo a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a adoptar diversas medidas en relación con la Empresa Hunosa.

Para la defensa de esta proposición no de ley, tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos por diez minutos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: señor Presidente, señorías, el Congreso de los Diputados, unas veces en Pleno y otras en esta Comisión, ha venido debatiendo, a lo largo de estos años, los problemas de la minería del carbón, tanto de la minería pública como de la privada, y muy particularmente, dentro de los problemas de la minería pública del carbón, los de la Empresa Hunosa, problemas que se resumen afirmando que, a lo largo del período 1982/88, la empresa ha pasado de 19.000 millones de pesetas de pérdidas hasta la cifra de 50.000 millones de pesetas en el último ejercicio, lo cual es sintomático y representativo de su mal funcionamiento y de la necesidad de introducir mecanismos de corrección que traten de buscar solución a los importantes problemas que afectan a los resultados de la cuenta de explotación de Hunosa.

Por una parte, hemos discutido recientemente, en la última comparecencia del Presidente de Hunosa, todo lo que hace referencia a la mala gestión de la Empresa, es decir, a la parte de responsabilidad que compete al empresario designado por el Instituto Nacional de Industria, así como los problemas derivados de los bajos rendimientos del conjunto de la Empresa y de sus trabajadores, incluido el factor de conflictividad, que es uno de los factores que inciden de manera más trascendente en esos bajos rendimientos, traducidos también en un porcentaje elevado de pérdidas.

Hoy, señorías, vamos a hablar de los problemas que afectan a Hunosa y que son imputables al accionista, que son imputables al Gobierno o a la Administración que regula el sistema de compensaciones o subvenciones, de las que también se nutre el conjunto de las empresas mineras y muy particularmente Hunosa, porque efectivamente, en las pérdidas de Hunosa hay una responsabilidad clara del accionista único, que es el Estado. Basta examinar las Memorias oficiales publicadas por la Empresa para darse cuenta de que en el año 1986 Hunosa era una empresa con 6.350 millones de pesetas de capital frente a un total de deudas a corto y largo plazo de 72.000 millones de pesetas; desproporción entre capital y deudas que se incrementa notablemente, que se dispara vertiginosamente en el ejercicio 1987, colocando a la empresa con un capital social de 2.250 millones de pesetas, frente a unas deudas a corto y largo plazo, acreditadas, repito, en sus Memorias, de 91.000 millones de pesetas. El año 1988 es un ejercicio en el que el capital no evoluciona y

estamos a la espera de conocer sus balances oficiales para confirmar si se ha estabilizado, reducido o incrementado el volumen de sus deudas, pero, en todo caso, las noticias que tenemos son que no hay cambio sustancial entre la desproporción del volumen de las deudas a corto y largo plazo de Hunosa y el capital social, que debería guardar la oportuna relación, porque de esa falta de capital se deriva la necesidad de endeudamiento externo de la empresa y una parte importante de sus elevados gastos financieros, a los que al final me referiré.

En segundo lugar, en nuestra proposición no de ley se examina también el comportamiento del Estado como fuente de las subvenciones que sirven para equilibrar, por distintos conceptos, los presupuestos de Hunosa; este Estado, que por vía de subvenciones a la hulla coquizable, por vía de subvenciones pactadas en el contrato-programa y por vía de subvenciones a las pérdidas no cubiertas por los procedimientos anteriores adquiere estos compromisos y que además debe transferirlos a la empresa (dice textualmente el contrato-programa, deben librarse por doceavas partes con carácter de cantidad a cuenta) este Estado, repito, no cumple sus compromisos de transferir en plazo las subvenciones en plazo que por estos tres conceptos tiene comprometidas con la Empresa Hunosa. En las Memorias oficiales de la empresa se puede comprobar que en el ejercicio de 1986, a 31 de diciembre, la Hacienda Pública figuraba entre los deudores de Hunosa por importe de 9.174 millones de pesetas y que en el año 1987, a 31 de diciembre, el Estado se había situado como deudor por importe de 28.439 millones de pesetas. Es decir, la Hacienda Pública, el Estado, no paga a tiempo las subvenciones que tiene comprometidas por estos tres conceptos con la empresa pública, y Hunosa, para suplir esta fuente de ingresos, tiene que recurrir a un endeudamiento adicional del que se deriva otra parte importante de sus gastos financieros.

En resumen, los gastos financieros, según las informaciones de que dispone mi grupo parlamentario, fueron, en el ejercicio de 1988, 10.713 millones de pesetas, frente a una previsión de gastos financieros de 7.949 millones de pesetas, lo que supone que los gastos financieros, en el año 1988, se desviaron en 2.764 millones de pesetas con relación a las previsiones; desviación que se ha producido por el volumen de los préstamos, no por el precio de los mismos, que en su conjunto incluso ha producido una ligera economía de 385 millones de pesetas con relación a las previsiones.

Estos retrasos habidos en el pago de las subvenciones han supuesto 2.543 millones de pesetas de sobrecoste, de los cuales 317 millones de pesetas corresponden a los retrasos en los pagos a la subvención de la hulla siderúrgica y 2.266 millones de pesetas a las subvenciones a la explotación pactadas en el contrato-programa. Por tanto, nosotros creemos que si todos tenemos que aportar soluciones para resolver los problemas de Hunosa, evidentemente, de esta obligación y de este deber para solucionar los problemas de Hunosa no puede quedar al margen el propio Estado, la propia Administración pública. De ahí que mi grupo parlamentario, en su proposición no de ley,

que sometemos a esta Comisión, inste al Gobierno a adoptar las medidas conducentes para poner fin a esta situación. En primer lugar recordando que es necesario cumplir el compromiso de abono de las subvenciones pactadas a Hunosa en los plazos comprometidos. En segundo lugar, que el Gobierno ponga en marcha sin dilación los mecanismos legales para habilitar un crédito extraordinario en los Presupuestos Generales del Estado que permita abonar las subvenciones a la hulla siderúrgica, devengadas y para las que no existe crédito presupuestario. Conviene recordar que mi grupo parlamentario, año tras año, denuncia la ficción presupuestaria que supone consignar unas cantidades como subvenciones a la hulla coquizable inferiores a las que corresponderían a las propias previsiones que el Gobierno, en la Memoria de los programas, establece, y que, a su vez, son muy inferiores a las que nosotros consideramos que razonablemente debían establecerse para potenciar e incrementar la producción nacional de hulla siderúrgica debido a su carácter estratégico, debate que no quiero volver a introducir en esta ocasión, pero recuerdo que es permanente año tras año en todas nuestras iniciativas relacionadas con los problemas del carbón asturiano.

Finalmente, que el Gobierno, a través del INI, que es el accionista único, procede a una ampliación del capital de Hunosa que sirva para acomodar, con el criterio que rige para el buen funcionamiento en general de las sociedades anónimas y que, además, no sólo sea por un buen principio de comportamiento o de las obligaciones societarias del accionista, sino que también contribuya a reducir el endeudamiento de la empresa y el montante futuro de sus gastos financieros.

Estas son las respuestas que a nuestro grupo le sugiere el incumplimiento de los deberes que el Gobierno y la Administración tienen y están demostrados en sus propios documentos con la empresa Hunosa y que son, en la parte que ya he citado, cuantitativamente corresponsables de la cadena de pérdidas galopantes que acredita a la principal empresa pública productora de carbón en España.

El señor **PRESIDENTE**: Como SS. SS. conocen, a esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda de sustitución del Grupo Parlamentario Socialista que me imagino obra en poder de los grupos, para cuya defensa vamos a dar la palabra al señor González García, por tiempo de diez minutos.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Intervengo en nombre del Grupo Socialista para fijar nuestra posición respecto a la proposición no de ley que ha sido presentada por el Grupo Popular y por la que se pretende instar al Gobierno a adoptar diversas medidas en relación con la empresa Hunosa.

En primer lugar, señor Presidente, quiero concretar algunas inexactitudes que se contienen a lo largo del texto introductorio de la proposición no de ley y que podríamos calificar como verdades a medias, forma de expresión, ésta que, cada vez con mayor frecuencia, vienen uti-

lizando los representantes del Grupo Popular en sus intervenciones referidas al carbón.

Es importante, a nuestro entender, que cuando se dice, y cito textualmente: El problema surge cuando la ineficaz aplicación del mencionado sistema (en este caso se refiere al concepto de subvenciones y, sigo leyendo textualmente), acumulando retrasos, provoca un negativo efecto sobre la cuenta de resultados de la empresa (hasta aquí la cita); es importante, repito, que a la vez se aclare que el contrato-programa que se ha establecido entre la empresa, el INI y el Estado para el período 1987-90, no entró en vigor hasta el día 9 de mayo de 1988. Es importante, también decir, señor Presidente, que el retraso se debió, entre otras razones, a que la duración de las negociaciones, al objeto de definir y acordar los parámetros básicos del mencionado contrato-programa que se estaban llevando a cabo entre las representaciones de la empresa y de los trabajadores, se dilataron más de lo previsto en principio. Existe, pues, el retraso, pero existen, asimismo, razones de fondo suficientemente importantes como para, si no justificar al cien por cien el desfase, sí, al menos, paliar parte del mismo.

Pero es que además, señor Presidente, los retrasos en el pago de las subvenciones corresponden fundamentalmente a la compensación de pérdidas de los ejercicios 1987-1988, en la parte que superó lo consignado en los Presupuestos Generales del Estado en estos años.

Si se tiene en cuenta que en 1987 no había contrato-programa en vigor —el anterior había prescrito el 31 de diciembre de 1986— y, como ya he dicho anteriormente, se estaban debatiendo básicos para el siguiente, para obligar al Estado a subvencionar estas pérdidas ya que el contrato-programa actual se firmó en la fecha ya mencionada anteriormente, de mayo de 1988, y era en éste en el que se fijaban unas cantidades concretas para regularizar las pérdidas de 1987 y las previsiones para 1988, debe interpretarse que el Estado, en principio, ha puesto de su parte todo lo que es lógico esperar de un proceso administrativo de este tenor.

Los datos reales, señor Presidente, son los siguientes. En primer lugar, referido a 1987, las subvenciones consignadas en los Presupuestos Generales para ese año eran de 23.372 millones de pesetas y las que se reconocieron en el contrato-programa, que se firmó en mayo de 1988, 18.120 millones de pesetas. Por tanto, durante 1988, a partir de la firma del contrato-programa 1987-90, se renocen y abonan a Hunosa subvenciones a la explotación que corresponden a 1987. Podemos decir que es un año excepcional en el que el Estado reconoce a Hunosa, a partir del contrato-programa, en primer lugar, subvenciones para 1987, como ya he dicho, 18.120 millones de pesetas y, por otra parte, se incluyen ya las subvenciones para el año 1988 por un valor de 44.428 millones de pesetas.

He de mencionar que, adicionalmente, con cargo a los Presupuestos Generales de 1987, se pagaron 1.035 millones de pesetas que correspondían, ni más ni menos, a la liquidación del anterior contrato-programa que, como ya he mencionado, prescribió el 31 de diciembre de 1986.

¿Cuáles fueron los plazos de cobro de estas subvencio-

nes? Los 18.120 millones de pesetas, correspondientes a 1987, se hicieron efectivos en dos partidas: 16.610 millones de pesetas, en noviembre de 1988 y 1.510 millones de pesetas, en febrero de 1989.

En segundo lugar, continuando con los datos, las cantidades correspondientes a 1988, 44.428 millones de pesetas, fueron abonados del siguiente tenor: 12.203 millones de pesetas, en julio; 2.033 millones de pesetas, en septiembre; 4.067 millones de pesetas, en octubre; 18.352 millones de pesetas, en noviembre; 2.034 millones de pesetas, en diciembre (todos estos meses de 1988) y en febrero de 1989, dos partidas, una por 3.072 millones de pesetas y otra por 2.035 millones de pesetas.

Existen retrasos, pero no podemos dejar de reconocer el esfuerzo que en este sentido ha venido realizando la Administración, lo cual se traduce en una clara reducción de los períodos medios de cobro de las subvenciones a la explotación consignadas en los Presupuestos Generales del Estado y fueron en un proceso evolutivo de 113 días, en 1986; 99 días, en 1987; 77 días, en 1988 y, hasta la fecha de 31 de marzo de 1989, de 41 días.

Esta situación puede y debe ser mejorada y es por esto que en la enmienda de sustitución que nuestro grupo ha presentado se incluye un punto número uno, prácticamente idéntico al del Grupo proponente, con el que se trata de conseguir este objetivo.

Aclarado este aspecto, señor Presidente, es también necesario reconocer que en lo referido a las subvenciones a la hulla coquizable existen obligaciones por parte de la Administración que sufren un claro retraso, asimismo. Siendo esto cierto, no lo es menos que dichos retrasos también tienen su parte de justificación.

Como bien saben SS. SS. tras nuestra integración en la Comunidad Económica Europea han devenido de obligado cumplimiento para nuestro país una serie de normativas que están establecidas para el conjunto de los países comunitarios. Es asimismo sabido que el Ministerio de Economía y Hacienda está llevando a cabo los necesarios estudios para analizar el encaje de este tipo de subvenciones dentro de la normativa CECA, que regula las ayudas de los Estados miembros a la industria minera. Una vez finalizado dicho estudio el Ministerio deberá proponer medidas que, de acuerdo con las conclusiones del mismo, resulten aconsejables para liquidar las obligaciones contraídas y para orientar la opción más apropiada de cara al futuro. De aquí el texto incluido en el punto número dos de nuestra enmienda que SS. SS. conocen.

Dado el tema, de aquí la prudencia de este Diputado, en representación de su grupo parlamentario, para mantener una discreción en lo que se refiere a las formas para orientar las ayudas a las empresas mineras carboneras.

Como pueden apreciar SS. SS. no existe ningún doble lenguaje ni ocultación en nuestra política de ayudas a Hunosa. Nuestro grupo es claro en este tema. No tiene este Diputado que les habla el mismo convencimiento respecto de las intervenciones que el grupo proponente puede tener al presentar esta proposición no de ley, porque, aunque se procure dar la apariencia de estar beneficiando a Hunosa, en honor a la verdad, es preciso recordar que des-

tacados representantes del Partido Popular, como el caso de su Comisario don Abel Matutes, muy recientemente declaraban que uno de los objetivos que este grupo iba a plantear como parte de su campaña electoral era que se cerrara la empresa Hunosa. Puede comprobarse en las declaraciones de «El Nuevo Lunes», del día 8 del presente mes. Esperamos que su oportuna y conveniente visita a Asturias sirva para clarificar estas posiciones.

Asimismo, es equívoco —representa una prueba más del doble lenguaje que permanentemente utiliza el Partido Popular en estos temas— el hecho de que al presentar la empresa sus resultados de 1988 otros destacados dirigentes del Partido Popular acaquen al Estado la culpa del 60 por ciento de las pérdidas de Hunosa. Siempre se plantean inexactitudes, visiones sesgadas, recordatorios de incumplimientos, etcétera, que son todos aquellos ingredientes de primera clase para esa ceremonia de la confusión a la que la derecha nos tiene acostumbrados cuando se trata del tema energético en general y de Hunosa en particular. Este sí es un verdadero motivo para hacer daño a Hunosa.

Señor Presidente, nuestro grupo quiere dejar claro que, en lo referido al tercer punto del texto de la proposición no de ley del Grupo Popular, entendemos que el INI, como accionista mayoritario y único de la empresa, ha de ser extremadamente respetuoso y cumplidor de la legalidad vigente para este tipo de sociedades, y como entendemos que desde esa base ha de ser el propio INI el que planifique sus políticas empresariales, no estimamos oportuno incluir en nuestra enmienda de sustitución ningún apartado al respecto.

Las aportaciones del INI, como figuran en el texto del contrato-programa, tiene carácter subsidiario al actuar en función de las incidencias que se produzcan en las dos vías anteriormente descritas respecto a las subvenciones. De hecho, en el PAIF del ejercicio en curso, el INI prevé la reposición de las pérdidas correspondientes.

Por último —porque el señor Presidente me pide que vaya terminando— esperamos que nuestra enmienda sea aceptada. Asimismo, creemos que con ella podemos ayudar a que el proceso de llegada de subvenciones a Hunosa se agilice, se mejore y llegue a tener verdaderos efectos positivos, sin que esto signifique que la mejora de la cuenta de resultados la entendamos desde nuestro grupo como un objetivo único deseable para Hunosa; también queremos la mejora de sus propios resultados de empresa desde los otros aspectos importantes, diría que fundamentales, para la marcha de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, a efectos de pronunciarse sobre la enmienda de sustitución del Grupo Socialista, y por tiempo de diez minutos, el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Presidente, es verdad que la enmienda socialista resulta difícilmente aceptable, pero después de las explicaciones que hemos escuchado, cargadas de falsedades, realmente es inaceptable esta enmienda porque alguien podría in-

terpretar que las expresiones contenidas en la intervención que acabamos de oír tienen también relación directa con el texto de la enmienda.

En primer lugar, la enmienda tiene un punto 1, que no tendríamos dificultad en que sustituyera al punto 1 de nuestra proposición no de ley, pero eso significaría aceptar fraccionadamente esta enmienda y esto lo dejo al criterio del Presidente y del propio grupo proponente. Por nuestra parte no habría inconvenientes en que el punto 1 de nuestra proposición no de ley fuera sustituido por el punto 1 de la enmienda del Grupo Socialista.

El punto 2 es inaceptable, porque los socialistas están todavía estudiando qué tienen que hacer. El Gobierno socialista lleva tres años dentro de la Comunidad Económica Europea y está estudiando lo que tiene que hacer con los créditos y la normativa CEEA en relación con el carbón. Este es un tema conocido que ya debería estar resuelto y que, además, en los términos en los que está formulado, deja abierta la puerta a que el estudio en relación a la oportunidad lleve a la conclusión de que no es oportuno y no estamos dispuestos, bajo ningún concepto, a que el Grupo Socialista acabe definitivamente cargándose la justificación del mantenimiento de la hulla coquizable —que hoy se hace a título simbólico— ya gotada o culminada la operación de suprimir la producción nacional de hulla coquizable, evidentemente se han creado las condiciones objetivas para suprimir la finalidad principal de la existencia de Hunosa. Como nosotros no estamos dispuestos a hacer operaciones encubiertas para poner en riesgo el futuro de una empresa como Hunosa, no podemos aceptar, de ninguna forma, la enmienda que propone el Grupo Socialista.

Por otra parte, para nosotros es fundamental, señor Presidente, el punto 3 de nuestra proposición no de ley que, de aceptarse en sus términos la enmienda socialista, quedaría suprimido. Nosotros creemos que una medida de buena fe de la confianza que el Gobierno socialista tiene en Hunosa es la consolidación de su estructura de capital. Si fuera verdad, que no lo es, que el Gobierno socialista apuesta por Hunosa, lo primero que haría sería consolidar su estructura como empresa dotándola del capital adecuado para permitirle funcionar como una sociedad anónima con futuro y para permitirle, de hecho, consolidar su estructura financiera y reducir una parte importante de estos gastos.

Por tanto, de ninguna manera nosotros podemos aceptar la supresión de un compromiso, que es la prueba del nueve para saber si la administración defiende a una empresa o está creando las condiciones objetivas para proceder a su desmantelamiento.

En cuanto a las afirmaciones que se han hecho, una vez más, invocando a personas de mi grupo parlamentario, me permito decir sencillamente, por la falta de legitimidad de quien ha hecho la afirmación y del medio que la ha recogido para reproducirla fielmente, que son rigurosamente falsas, que no se ajustan a la realidad y que en esta campaña europea vamos a ver lo que cada uno lleva en sus programas. Hasta ahora en nuestros programas ha quedado claro lo que el Grupo de Coalición Popular y el

Partido Popular defienden para Hunosa y ha quedado claro y confirmado con los hechos, lo que el Partido Socialista proponía para Hunosa que es lo que, desgraciada y lamentablemente, viene haciendo día a día. (El señor González García pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: No hay turno de réplica, señor González.

El señor **GONZALEZ GARCIA**: Es para expresar nuestra posición respecto a la enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Sobre esa oferta, señor González García, se pronunciará la Presidencia. El Presidente ha consultado a los servicios jurídicos de la Cámara y pensamos que no es inconveniente votar separadamente los puntos de la proposición no de ley, pero esto lo veremos al final, antes de someter a votación dicha proposición no de ley.

¿Grupos que quieren fijar posición? (Pausa.) Tiene la palabra el señor García Fonseca, por tiempo de diez minutos, para fijar posición por la Agrupación Izquierda Unida.

El señor **GARCIA FONSECA**: Señor Presidente, efectivamente una vez más discutimos aquí el problema de Hunosa, bien que desde un aspecto parcial, por importante que este sea, que es el tema de la financiación. En todo caso, bueno es situar este tema en el global de la situación actual de la empresa misma.

La cuenta de resultados de esta empresa durante el ejercicio de 1988, con un índice bajo de conflictividad —esto es importante tenerlo en cuenta— y de absentismo (concretamente fue el 16,4 por ciento el porcentaje de conflictividad y de absentismo, frente al 13,6 por ciento previsto) presenta unas desviaciones sobre los objetivos de producción cercanas al 13 por ciento durante el primer año de cumplimiento del plan en cuestión. Sin embargo, el coste económico del ejercicio supera una desviación de más de 40.000 millones de pesetas, de los que una parte sustancial —y de aquí la importancia del tema concreto que estamos ahora debatiendo— pertenece a los gastos financieros con la banca.

Lo que no es de recibo —y permítame este inciso porque me parece que es una conclusión lógica de lo que acabo de exponer— es que se nos diga una vez más, como ha hecho el Ministro de Industria en su última y reciente visita a Asturias, que la causa fundamental es el absentismo de los mineros de Hunosa. Esto no es de recibo, es un tema muy manido y continuamente desmentido por los datos, entre otros los que acabo de dar que son oficiales. Podría dar otros que abundan en la misma dirección, por ejemplo, el rendimiento por picador ha ido en incremento durante este primer año y, sin embargo, vuelvo a repetir, la cuenta de resultados ha ido por debajo, aproximadamente un 13 por ciento en relación a las previsiones.

Yendo directamente al tema que nos ocupa, el problema financiero de Hunosa, nos parece que es una cuestión seria y que, además, compromete el futuro de la empresa

tanto en la realidad como en los planteamientos que sobre la misma se hagan.

Se puede observar —y creo que es importante verlo en este contexto móvil— que el capital social de la empresa, en 1985, era de 7.800 millones de pesetas y, como consecuencia de la política financiera seguida y del cumplimiento de la Ley de Sociedades Anónimas, se ha tenido que reducir en 1.450 millones de pesetas, en el año 1986, como queda reflejado en el balance, y en 4.100 millones de pesetas, en 1987, siendo actualmente la cifra, que ya se indicó, aproximadamente de unos 2.250 millones de pesetas. Es decir, desde 1985 a este año hubo que reducirlo en 5.550 millones de pesetas, quedando apuntalado en esa cifra, que nos parece absolutamente desproporcionada, de unos 2.500 millones. Como consecuencia de ello, la financiación pivota en torno a los recursos ajenos, llegando a alcanzar, en ocasiones (en 1987 así fue, y no tengo la cifra ahora), el 98 por ciento del total de los recursos de la empresa, siendo el 51 por ciento de recursos a medio y largo plazo y el 47 por ciento de recursos a corto plazo. Fruto de ello son los enormes costes financieros que ya se han apuntado, que siguen gravitando sobre la empresa Hunosa, que hay que añadir a los que producen los retrasos sucesivos en el pago de los compromisos financieros por parte de la Administración central.

Por ello nosotros planteamos ahora, una vez más, algo que hemos planteado en otras ocasiones, concretamente en el debate de presupuestos de este año, y del anterior, sobre todo. Creemos necesario que se lleve a cabo una política financiera para Hunosa diferente, una política financiera «ex ante» que permita diferenciar con claridad lo que son ampliaciones o subvenciones al capital de las subvenciones a la explotación y que, por tanto, permita cumplir a cada una de ellas su papel, es decir, el papel que técnicamente le corresponde. Ello, indudablemente, exigiría un mayor esfuerzo en este año y en los próximos, unas mayores aportaciones de capital, pero se verían ampliamente recompensadas en el futuro a través de una reducción importante de los gastos financieros y por tanto de los resultados negativos de la empresa y de las necesarias subvenciones a la explotación, además de que produciría un efecto psicológico y político importantes pues efectivamente garantizaría a los mineros, a los trabajadores de Hunosa en general y a la población asturiana en su conjunto, que el Gobierno apuesta realmente por el futuro de Hunosa.

Por lo expuesto nosotros hemos planteado ya, y lo volvemos a reiterar ahora, la necesidad de un plan financiero que debe conseguir, como objetivo fundamental, alcanzar el equilibrio financiero necesario que permita, a la vez que con otras medidas, reducir los costes de explotación y mejorar la cuenta de resultados hasta alcanzar la necesaria estabilidad.

Ya en el debate de los presupuestos nosotros adelantamos una serie de medidas concretas, cuantificadas, que nos parecían necesarias para caminar en esta dirección y sentido pero que, en todo caso, tendrían que venir complementadas con sucesivas aportaciones de capital a medio y largo plazo para conseguir los objetivos siguientes.

En primer lugar, el fundamental, una ratio o índice financiero entre fondos propios y financiación ajena del 40 por ciento. En segundo lugar, gastos financieros que fluctúen entre una banda de 3.500 a 4.000 millones de pesetas del año 1988. En tercer lugar, que las subvenciones a la explotación se reduzcan y se estabilicen en torno a los 30.000 millones de pesetas del mismo año. Las aportaciones de capital irían exclusivamente en función de las inversiones necesarias; se conseguiría el punto de equilibrio entre el coste de oportunidad de los recursos propios y el coste financiero de los recursos ajenos.

No es mi grupo, efectivamente, el que piensa que este tema financiero es el único problema serio de fondo que hoy tiene Hunosa, pero indudablemente a nosotros nos parece que es un tema fundamental y si no se plantean medidas de este tipo, un plan financiero específico para Hunosa que contemple su futuro a medio y largo plazo, nos parece que las demás medidas aparecerán siempre ante la opinión pública asturiana como medidas coyunturales sin una definición clara sobre el futuro de la empresa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo, por diez minutos.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, señorías, efectivamente esta mañana nos reúne el problema de encontrar un tratamiento adecuado a la situación financiera de Hunosa. Se ha dicho por el representante del Partido Socialista, el partido mayoritario, que Hunosa, bajo el patrocinio del INI, era una empresa que cumplía escrupulosamente con la legalidad. Hunosa es una sociedad anónima cuya único accionista es el Estado, con un régimen singular en algunos aspectos pero que en modo alguno lo es en lo que respecta al cumplimiento de los preceptos básicos de la Ley de Sociedades Anónimas que, es más, a través de la Ley General de Presupuestos, están recogidos en sus aspectos sustanciales. Por tanto, nos encontramos con que, efectivamente, el artículo 150 obliga a realizar unas ampliaciones, unas dotaciones de capital cuando se han determinado supuestos a propósito de la cuenta de resultados de la empresa. Esto que dice la Ley no se cumple en el caso de Hunosa; por tanto, no es cierto que se cumpla con escrupulosidad la legislación vigente; no lo es en absoluto.

Desde otro punto de vista, que ya no es legislativa sino absolutamente empresarial, mantener a Hunosa con un capital de 2.550 millones de pesetas es, a todas luces, disparatado, demencial, absurdo. Naturalmente esos son hechos y alrededor de esos hechos es muy difícil que quepan frases y palabras y mucho menos declaraciones programáticas más o menos pintorescas. Lo indudable es que hoy hemos contemplado aquí que hay unos grandes retrasos en el pago de las subvenciones, que hay unos grandes retrasos en el pago de los mayores déficit que se producen y, en definitiva, que ahora mismo también, en ese comportamiento tan legalista, existe un incumplimiento del contrato-programa establecido entre el INI, Hunosa y, en definitiva, el Gobierno o el Estado. Por tanto, esto

tendría que llevar a la conclusión de que desde un panorama de seriedad lógicamente habría que poner las medidas para que no se produjera esta situación, que daña la cuenta de resultados y psicológicamente —y en la motivación del personal— daña también a su personal y, por tanto, a toda la gestión de la empresa.

Estos son hechos, señorías, y frente a estos hechos no se puede decir, como dijo el Presidente del INI: La constatación de las cifras indica que los aspectos atrasados se han ido arreglando e incluso algunos van adelantados. Esto no se puede decir porque no es verdad. Tampoco es de recibo en todo este contexto que el Ministro de Industria y Energía haya dicho que el trabajo es más duro de lo que parece y que los mineros necesitan una gran fortaleza física y mental. Pues señorías, si necesitan todo eso y si efectivamente la constatación de las cifras indica que Hunosa está pidiendo simplemente que se cumpla la legalidad que se ha invocado esta mañana, cúmplase, dénese por tanto las subvenciones establecidas en los tiempos establecidos y no se saquen ahora a colación medidas de la Comunidad Económica Europea, porque la decisión 2.064, de 1986, de la CECA, responde al propósito de impulso de esta fuente energética y proclama la legitimidad de las subvenciones. Por tanto está clara la filosofía que debe imperar en este aspecto.

Hoy estamos examinando un aspecto parcial de la explotación de Hunosa. Las medidas tecnológicas, junto con estas financieras, las medidas organizativas, las medidas de motivación del personal, tienen todas ellas mucho que ver con la productividad, pero puesto que nos estamos fijando exclusivamente en uno de esos campos, no quiero extender mi disertación hacia los demás aunque en una empresa es muy difícil aislar una sola cuadrícula y separarla del contexto. En definitiva, señorías, pido medidas eficaces, medidas que estén separadas de las declaraciones puramente formulistas, pues no es de recibo que se justifique que por no haber un contrato-programa el Estado no atienda sus obligaciones más que cuando posteriormente se establece éste. Creo que eso es algo que está fuera de toda duda examinando la legislación española y la realidad empresarial.

Creo que el futuro de Hunosa, por sentido común, está asegurado, pero es necesario que esa afirmación llegue a través de la vía práctica a todas y cada una de las personas que trabajan en esa empresa, a todos y cada uno de los asturianos que viven directa o indirectamente de esa empresa y a todos y cada uno de los que están rigiendo la política económica y, dentro de ella, la política energética industrial de este país.

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

Señorías, respecto a la realización de la votación, el Presidente, habiendo consultado a los servicios jurídicos de la Cámara, piensa que si los grupos proponente y enmendante están de acuerdo, aunque la enmienda es de sustitución, y considerando que el punto primero tiene entidad propia, como posicionamiento de la Cámara —insisto, si los grupos proponente y enmendante están de acuer-

do, y parece, según las manifestaciones del portavoz del grupo proponente, señor Alvarez-Cascos, que así sería—, podríamos votar separadamente el punto primero, sustituyendo la redacción del punto primero de la proposición no de ley con la redacción de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista ¿Se puede proceder así, señorías? **(Pausa.)**

En ese caso, vamos a poner a votación, en primer lugar, por separado —lo que no se puede hacer si no hay acuerdo de los grupos y si los puntos están relacionados de forma que no tiene sentido el pronunciamiento de la Cámara separadamente sobre alguno de los mismos, pero en este caso sí tiene sentido— el punto primero de la proposición no de ley, que pasaría a ser, de acuerdo con la aceptación expresada por el Grupo de Coalición Popular, el correspondiente a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, y que dice literalmente: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a abonar a HUNOSA las subvenciones a la explotación en los plazos comprometidos en el contrato-programa Estado-INI-HUNOSA.»

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba el texto leído anteriormente y que corresponde al punto primero de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista a esta proposición no de ley.

Votamos seguidamente los puntos dos y tres, en su redacción original, correspondientes a la proposición no de ley del Grupo de Coalición Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazados los puntos dos y tres de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular por la que se insta al Gobierno a adoptar diversas medidas en relación con la empresa HUNOSA.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984/1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO LA AUTOPISTA DE ANDALUCIA, TRAMO HUELVA-AYAMONTE, AJUSTANDO LA PROGRAMACION A SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990/1994

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos, señorías, con el trámite de las propuestas no de ley correspondientes al orden del día de hoy.

Corresponde ahora aquélla presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular en la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984/1991, con el fin de incluir en el mismo la Autopista de Andalucía, tramo Huelva-Ayamonte, ajustando la programación a su ejecución a lo largo del cuatrienio

1990/1994. En este caso las fechas del Boletín Oficial y del orden del día coinciden.

Para su defensa, y en nombre del Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra la señora Ugalde, por un tiempo de diez minutos.

La señora **UGALDE RUIZ DE ASSIN**: Muchas gracias, señor Presidente.

Efectivamente, voy a defender la proposición no de ley de mi Grupo para la inclusión del tramo de autopista entre Huelva y Ayamonte dentro del Plan General de Carreteras, para que se ejecute dicha autopista en el cuatrienio 1990/1994.

Para examinar esta proposición no de ley de mi Grupo creo que hay tener en cuenta cuál es la actual situación en las carreteras españolas y, además, si esa situación que ahora tenemos en las carreteras españolas tiene algo que ver o no tiene nada que ver con la política del Gobierno socialista desde 1982 hasta hoy.

Sinceramente, todo el mundo en España coincide —ahí están las encuestas últimas, en las que se sitúa como una de la preocupaciones principales de los españoles de las carreteras es caótica e insuficiente, sobre todo en los momentos de mayor tráfico, como consecuencia de los inicios y finales de vacaciones o en los períodos en que hay un puente o en fin de semana.

En esto creo que ha habido falta de previsión, claramente —y se lo he oído decir a algún importante representante del Gobierno socialista— porque durante los primeros años lo que calculó el Gobierno es que iba a haber un parón en el desarrollo económico del país, que no se iban a vender más coches y que eso no iba a hacer necesario, por lo menos en el corto plazo, la modificación o los planes de inversión en carreteras. Lo cierto es que esas previsiones no se ha demostrado con la realidad que son falsas, es decir que en absoluto se han cumplido las previsiones que se habían realizado.

Estamos viendo cómo, si comparamos las cifras que tenemos en España respecto al índice de motorización de nuestro país, en el que estamos situados en un lugar intermedio, éste no se corresponde con el estado de nuestras carreteras ni con el número de kilómetros, teniendo en cuenta que España es el segundo país más grande de la Comunidad Económica Europea. No se corresponde en cuanto al número de kilómetros de autopista; no se corresponde tampoco en cuanto a la densidad de autopista por 1.000 kilómetros cuadrados, y tampoco se corresponde en cuanto a la densidad de kilómetros de autopista por millones de habitantes. Es decir, cualquier índice que se utilice de que nuestro país está en la cola de los países de la Comunidad Económica Europea.

Por otra parte, está claro —y lo indican todos los estudios que se han hecho sobre la puesta en vigor del mercado interior el 1 de enero de 1993— que uno de los lastres más importantes que tiene nuestro país es precisamente la posibilidad de no beneficiarse de ese mercado interior si no tenemos un sistema bueno de accesibilidad a los mercados comunitarios, y eso indicaría que tendríamos que estar ante un plan acelerado, mucho más que el

que actualmente tiene en este momento en previsión el Gobierno, de mejora de nuestras infraestructuras de comunicaciones y, en concreto, del Plan General de Carreteras.

Pasando a cuál es la situación que hay en Huelva y al tramo entre la capital, Huelva y Ayamonte, debemos tener en cuenta que en este momento las colas son verdaderamente espectaculares y que está en previsión la realización del puente sobre el Guadiana, entre Ayamonte y el pueblo portugués del otro lado del río. Si no se realiza el tramo de autopista propuesto por nosotros, a la vuelta de dos o tres años, cuando esté en funcionamiento el puente, nos encontraremos en la misma situación de colas, sobre todo si tenemos en cuenta que están previstos en esa zona unos planes turísticos de enorme desarrollo —son los planes más importantes que tiene la Junta de Andalucía para la zona— que supondrán un gran número de personas habitando durante las épocas de verano en la zona, y además hay que tener en cuenta que la zona del Algarve es la zona turística más importante que tiene el país vecino. En consecuencia, a la vuelta de muy corto espacio de tiempo el puente podría ser insuficiente y nos encontraríamos con dos cuellos de botella, tanto a la entrada del puente como a la salida, hacia Portugal.

En consecuencia, pienso que la menor coordinación en cuanto a las necesidades que puede tener la población en los años 1990/1994 indican la necesidad urgente de incluir al tramo de autopista, tal como se señala en nuestra propuesta, en el Plan General de Carreteras, para que se ejecute inmediatamente después de que esté en marcha el puente sobre el Guadiana.

Las razones que he oído antes exponer al portavoz socialista de que ya está a medio ejecutar ese Plan de Carreteras y que por eso es absolutamente inmejorable e intocable, me parecen totalmente absurdas. Ya he dicho al principio de mi exposición que si tenemos en cuenta las cifras de inversión que se han realizado en carreteras, está claro que lo que se produjo fue un parálisis al inicio del Gobierno Socialista porque nos creían en la necesidad de la mejora de nuestras infraestructuras a corto plazo, fundamentada en un parón en el crecimiento económico en esos primeros años, y ahora lo que estamos haciendo es recuperar las cifras de inversión en carreteras con las que nos encontrábamos en 1983, cuyo presupuesto, como todos recordaremos, ya estaba hecho con anterioridad a la venida del Gobierno socialista.

En consecuencia, el hecho de esgrimir como razón que ya se han incrementado las inversiones no me indica nada. Estamos volviendo a recuperar las cifras en que nos encontrábamos en 1983 y, sobre todo, las cosas nunca tienen valores absolutos, tienen valores relativos, y la realidad es que las necesidades están demostrando que ese plan de inversiones puede ser mejorado e incrementado, no sólo puede, sino que debe ser incremento.

En relación con el valor que tienen todas las proposiciones no de ley de nuestro grupo ha presentado para la modificación del Plan General de Carreteras, está claro que no significa que tenga que pararse o modificarse el Plan General de Carreteras respecto a cambiar esos tra-

zados, sino que se trata de incrementar en unas cifras que nuestro Grupo está dando por medio de nuestras proposiciones no de ley, aumento de la cifras de inversión que ya están aprobadas y que está a medio realizar por parte del Gobierno socialista.

En consecuencia, yo creo, señor Presidente, que es de sabios rectificar, que además, por otra parte, no se está cumpliendo el Plan en los plazos previstos. Los planes de desarrollo turístico de la zona que tiene la Junta de Andalucía, así como los planes que se están poniendo en práctica en la zona de Algarve, igualmente, en el campo turístico, todo indica la necesidad de que sino queremos volver a sufrir las colas que en este momento se producen para pasar a Portugal, el tramo de autopista entre Huelva y Ayamonte sea incluido en el Plan General de Carreteras, tal y como se indica en nuestra propuesta y, además, que se ejecute con carácter inmediato «a posteriori» de la puesta en marcha del puente sobre el Guadiana, de manera que se pueda asegurar a todas las personas que visiten esa zona que no van a encontrarse con los problemas que en este momento están teniendo sencillamente para pasar unas vacaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha recibido enmiendas. En consecuencia, pasamos al turno de toma de posición de los grupos. ¿Qué grupos parlamentarios desean expresar su posición? (**Pausa.**) En primer lugar, tiene la palabra el señor Moreno, en nombre de la Agrupación de Izquierda Unida.

El señor **ROMERO GOMEZ**: Señor Presidente, voy a hacer una breve intervención para indicar solamente que Izquierda Unida apoyará esta proposición no de ley relativa a mejorar estos tramos de Huelva a Ayamonte.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, simplemente intervengo para reiterar, tal y como dijimos al principio, nuestros argumentos en favor de las autopistas. Como no es posible deslindar nuestro voto favorable a un plan de autopistas y determinar nuestro voto respecto a los trazados concretos, apoyaremos esta proposición no de ley en base a los argumentos que hemos expuesto sobre el binomio autopistas-autovías en favor de las primeras.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreiciado Batanero.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Yo creo que las razones expuestas por la señora Ugalde son sólidas, cuenta con nuestro apoyo y son compartidas tanto por el Grupo Socialista como por el Gobierno. Me parece que la disfuncionalidad, el desenfoco se produce más bien en el escenario sobre el que pinta esas actuaciones que son precisas en la carretera que une Huelva con Por-

tugal. Unas breves referencias a algunos de los aspectos básicos de los argumentos que ha esgrimido me hacen rechazar que la situación caótica de nuestras carreteras pueda ser consecuencia de la falta de previsión del Gobierno socialista. Bien es cierto que es por falta de previsión, pero no me parece sostenible que esa falta de previsión sea adjudicable a un Gobierno que a primeros de 1984, escasamente un año después de llegar al poder, se sumerge en el empeño ciclópeo, no hecho hasta entonces, que también es preciso subrayarlo, de redactar un plan de carreteras que, como es obvio, tarda más de dos años en llegar a sus conclusiones finales y en ser un plan visto por los miembros de esta Cámara y, por tanto, aprobado por ella.

Que estamos atrasados respecto a Europa me parece que es una obviedad en la que no hay que seguir insistiendo. Estamos en una situación de inferioridad de infraestructura; me parece que en 1989 esa situación de inferioridad es sensiblemente menor a la situación en la que nos encontramos en 1980 o en 1982, por citar una fecha que se convierte en mágica en todos estos debates, y, por supuesto, en el año 2000 no estaremos tan atrasados y es más que probable que en cuestión de infraestructura tengamos niveles muy aparecidos a los países de nuestro entorno.

Lo que en cualquier caso me parece una desmesura es argumentar que lo que se está haciendo ahora es recuperar las cifras de inversiones en carreteras existentes antes de llegar los socialistas al Gobierno, porque, si eso fuera cierto, la red de carreteras española estaría en una situación que no es la actual; si eso fuera cierto, en 1982 tendría que haber más kilómetros de autovías o de autopistas de los que había; si eso fuera cierto, el tremendo esfuerzo de inversión efectuado por los socialistas hubiera incidido sobre una infraestructura que estaría en condiciones bastante mejores de las que estaba hace ocho años.

Ciñéndonos al caso concreto de la autopista de Huelva con Portugal, el argumento dado de las colas espectaculares entre el pueblo español de Ayamonte y el pueblo portugués de Vila Real de Santo Antonio, que no recordaba en su intervención, se basa en razones bastante más extensas que la no existencia de una autovía entre Huelva y Portugal. En primer lugar, tengo que señalar que las colas se forman como consecuencia de no existir un puente que una ambos países y, por tanto, que todo el tráfico entre los dos países tenga que recurrir a la utilización de unas barcas, que tienen poca capacidad para las personas y para los vehículos que requieren su servicio. El puente se encuentra en construcción, como bien se sabe, así como los accesos al mismo. Por tanto, nos queda la construcción de la autovía, que no autopista —esto daría lugar a un debate, en el que no me quiero extender, porque ya se ha discutido bastante ampliamente en otras ocasiones, incluso hoy mismo— entre Huelva y Portugal. Los trabajos previos del segundo plan general de carreteras, que llegarán hasta el año 2000, hasta las puertas del siglo XXI, establecen estudios previos sobre más de 5.000 kilómetros de vías de nuestra red, que actualmente no son autopistas, y sobre los que se considera la posibi-

lidad de convertirlos en vías de alta intensidad, en autopistas a lo largo de esos ocho años de vigencia del segundo plan. Mientras tanto, y exigido por el reglamento de los fondos FEDER, era preciso que el Gobierno preseleccionara una serie de recorridos, al objeto de solicitar para los mismos la cofinanciación FEDER, que, como es bien sabido, requiere de una anticipación de cinco años en cuanto al establecimiento de los proyectos básicos para los que se solicite tal subvención. Por tanto, el documento del PDR presentado en marzo establece unas actuaciones puente entre el primer plan de carreteras, que concluye en 1991, y el segundo plan de carreteras que nos llevará hasta el año 2000, se fijan unas actuaciones prioritarias que han de ejecutarse en las fechas iniciales del segundo plan, es decir, entre el 31 de diciembre de 1991 y los primeros años del segundo plan de carreteras. En todo caso, son actuaciones que se tienen que llevar a efecto en los dos años siguientes a la terminación del plan vigente. Dentro de esos estudios previos, incluidos en el PDR y para los que se solicita una financiación especial, está la construcción de la autovía Huelva-Portugal que se nos solicita en la proposición no de ley que estamos contemplando.

Por tanto, me parece que las intenciones básicas de la proposición no de ley que se nos presenta se pueden dar por satisfechas al decir que, sin necesidad de modificar el vigente Plan de carreteras, la ejecución en los primeros años del segundo Plan de la autovía Huelva-Portugal garantiza el cumplimiento de la petición que se nos formula de que dicha autovía esté construida en el período de 1990 a 1994.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a someter a votación la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista de Andalucía, tramo Huelva-Ayamonte, ajustando la programación a su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. (Rumores.) Durante las votaciones, señorías, absténganse de hacer comentarios que puedan confundir a la Mesa en ese momento tan importante.

Pasamos a la siguiente proposición no de ley. (La señora Ugalde Ruiz de Assín pide la palabra.)

Tiene la palabra la señora Ugalde.

La señora **UGALDE RUIZ DE ASSIN**: Señor Presidente, para una cuestión de orden. No me han quedado claros, al menos en el recuento que he hecho yo, esos dieciséis votos. ¿Sería posible repetir la votación?

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, señora Ugalde. Sobre los votos en contra, me parece que ha habido una

entrada de un Diputado socialista posterior a la votación. Descontamos uno de los votos socialistas emitidos y volvemos a contabilizar los votos en contra.

Son quince votos, pero vamos a contar otra vez porque el Secretario de la Comisión, que es muy fiable en sus recuentos —hasta ahora no se ha equivocado nunca—, ha dicho que son dieciséis.

Son quince votos, señora Ugalde. La proclamación del resultado son siete votos a favor de la proposición no de ley y quince en contra.

Yo sé que este dispositivo en planta de la sala no corresponde a las exigencias de un trabajo parlamentario como es debido y se pueden producir algunas confusiones. Por lo tanto, ruego a SS. SS. que se adelanten y se sitúen en bancos que permitan hacer claramente el recuento de los votos.

Muchas gracias, señora Ugalde, por su colaboración.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO EL TRAMO DE LA AUTOPISTA CORDOBA-ANTEQUERA, AJUSTANDO SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR**

El señor **PRESIDENTE**: Volvemos a tomar la siguiente proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Córdoba-Antequera, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Para su defensa, tiene la palabra, en nombre del Grupo de Coalición Popular, el señor Renedo, por diez minutos.

El señor **RENEDO OMAECHEVARRIA**: Dentro de este conjunto de iniciativas que el Grupo Parlamentario Popular está hoy defendiendo ante esta Comisión, que tienen por objeto la revisión del Plan General de Carreteras, voy a defender ahora la proposición sobre la autopista Córdoba-Antequera, como una pieza más de este engranaje, que consideramos que debe ser tenido en cuenta a la hora de planificar todo el sistema de comunicaciones por autopista en España. Ello parte de la base de considerar que el Plan General de Carreteras se encuentra hoy obsoleto y, como antes se ha dicho —y no pretendo reproducir un debate que ha tenido lugar con anterioridad—, se basa en presupuestos anticuados, como la supuesta incompatibilidad entre el sistema de autovías y el de autopistas, que no es hoy defendible desde el punto de vista económico, ni social ni ecológico, o desde el hecho del crecimiento económico que se está produciendo en estos momentos en España, muy especialmente del parque automovilístico y de las expectativas de tráfico de nuestro país. Por ello estimamos que no se debería considerar intocable ni sagrado este planteamiento realizado en el Plan General de Carreteras, sino que el Gobierno debería estar dispuesto a reconsiderar aquellas situaciones en las que

sus insuficiencias quedarán más patentemente justificadas.

En nuestro caso, creemos que el tramo de autopista que defendemos se encuentra plenamente justificado, por cuanto que entendemos que no solamente tiene un interés local evidente para la provincia de Córdoba, al atravesar una de las comarcas más ricas e importantes de la campiña cordobesa, con ciudades como Montilla, Lucena, Puente Genil, Cabra, etcétera, que tienen una importante vocación industrial, cosa insólita dentro de estas zonas de Andalucía, que debería ser potenciada a través de este importante eje comunicador y vertebrador que sería la autopista que estamos defendiendo, sino porque, además de este interés local, tiene, evidentemente, un interés de carácter nacional, por cuanto que sería el eje que comunicase una buena parte de Andalucía con su puerto natural, como es, a fin de cuentas, Málaga, por donde se exporta una gran parte de su producción. Además, este eje serviría también para poner en comunicación uno de los principales centros turísticos del mundo, como es la Costa del Sol, que se encuentra hoy prácticamente incomunicada por tierra, tanto desde el punto de vista transversal como del horizontal, lo que es verdaderamente absurdo teniendo en cuenta la extraordinaria importancia y el extraordinario impacto que este centro turístico tiene dentro del mundo del ocio de nuestro continente.

Por ello entendemos que este ramal sería una importante solución para vertebrar las comunicaciones, desde el centro de España y desde Europa, con una importantísima zona turística, no reduciendo la comunicación por autopista al eje más normal, y más conocido de Andalucía, del Guadalquivir, a través de Córdoba, Sevilla o Cádiz, sino haciéndolo confluir también hacia otras zonas, como ésta de la Costa del Sol o como la de Granada, que será defendida posteriormente, que también se encuentran necesitadas de esta comunicación.

Por tanto, entendemos que las razones son obvias. Creemos que esta autopista que propugnamos se encuentra plenamente justificada por las necesidades de articular una red de comunicaciones no solamente radial, sino que también tenga en cuenta las características regionales de la zona, por la necesidad de potenciar el desarrollo económico de zonas que tienen una vocación industrial y exportadora, que debe ser facilitada a través de este comunicador y vertebrador, y por la necesidad también de que centros turísticos de primera importancia y centros urbanos de gran densidad, como los que se comunicarían a través de esta autopista, queden enlazados así a la red de autopistas españolas y, a través de ella, a la red de autopistas europeas.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmienda. En consecuencia, pasamos al turno de toma de posición de los Grupos parlamentarios.

Por la Agrupación Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Moreno.

El señor **MORENO GOMEZ**: Desde Izquierda Unida vemos con simpatía esta proposición no de ley, entre otras

razones porque en nuestra Agrupación ya había constancia de esta problemática y de esta necesidad. En concreto, nuestro Senador Antonio Romero y este Diputado ya estábamos sobre este tema, evidentemente por diferente vía, y hemos visto con satisfacción que se haya presentado aquí, aunque, evidentemente, no por nuestro Grupo, pero ello no tiene ninguna importancia, porque lo verdaderamente relevante es que Córdoba y Antequera, en este caso, ofrezcan esta comunicación interesante de cara al turismo malagueño, porque hay que considerar que el turismo de la parte norte de Andalucía y de gran parte de España tiene su vía de paso por Córdoba y Antequera, camino Málaga.

Nosotros seguimos manteniendo la misma consideración que ya esta mañana se ha expuesto aquí, y es que el Plan General de Carreteras es manifiestamente mejorable, aunque le apliquemos una terminología de reforma agraria. Es así, y una prueba de ello es la gran cantidad de iniciativas que se están presentando continuamente en forma sobre todo de proposiciones no de ley, que demuestran las grandes lagunas y las grandes posibilidades de mejora que tiene el Plan General de Carreteras. Esto es verdaderamente palpable. Yo creo que el Gobierno tiene que concienciarse de que este Plan no está a la altura de las necesidades de España en este momento y que debía mostrar una mayor receptividad con relación a estas observaciones que parten de la oposición.

Consideramos que las deficiencias viarias en este momento tienen mucho que ver, además, con el elevado índice de siniestralidad en el tráfico rodado que ahora mismo hay en nuestro país. Por recordar brevemente unos datos, vamos a señalar que el índice de siniestralidad sitúa a España casi en los últimos lugares de la Comunidad Económica Europea en este momento. En España tenemos 61 muertos al año por cada 100.000 vehículos, mientras que la media europea es de 27, es decir, la mitad aproximadamente, por cada 100.000 vehículos. Es decir que estas explicaciones que se dan siempre desde el Gobierno de que el conductor es el causante exclusivo, o al menos se da a entender así, de la elevada siniestralidad no son del todo ciertas. Realmente estamos a favor de una observación que yo recuerdo en este momento de hace un año aproximadamente en un medio de comunicación importante, como es «El País», que en un editorial decía que nuestra red viaria era un auténtico camino de cabras y realmente aquí las observaciones de «El País» merecen la pena ser recordadas.

Quiero decir que el Plan General de Carreteras debe ser mejorado con las continuas observaciones que parten desde la oposición y que, desde luego, la siniestralidad en España tiene mucho que ver con las deficiencias en nuestras carreteras y no sólo la temeridad, digamos, de los conductores a los que habitualmente se echa la culpa de estas responsabilidades.

Esperamos que la iniciativa sobre la autopista Córdoba-Antequera, además de desarrollar Córdoba desde todos los puntos de vista, el industrial incluido, sea un eje importante de cara al turismo con Málaga y nos gustaría que el Gobierno reconsiderara posturas en este camino y

que se tradujeran en medidas positivas para la comunidad andaluza.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, incidimos sobre los argumentos que ya hicimos. Solamente añadiría una cuestión, y es que me gustaría proponer de forma informal al Grupo Socialista que apoya al Gobierno que, después de este debate sobre autopistas y autovías, animara al Ministro de Obras Públicas a que compareciera para que mantuviéramos alguna discusión, especialmente después de las declaraciones que él mismo ha hecho proponiendo a las Comunidades Europeas la realización de cuatro tramos de autopistas, que, si no recuerdo mal, son la de Madrid-Burgos, Madrid-Guadalajara, Costa del sol y Alicante-Murcia y creo que sería muy provechoso para todos el que se suscitara un debate amplio sobre esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado Batanero.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Yo creo que hay veces que un conjunto de verdades individuales, cuando forman un conjunto, pierden esa condición de verdad y se transforman en falsedad o dicho de manera que no pueda resultar insultante para nadie, que no es mi intención, como es obvio: una serie de actuaciones individualmente justificadas, justificables y comprensibles en su conjunto pierden esa característica y se transforman en un puro disparate. Porque claro, cuando el mismo día se comparece defendiendo con igual ardor la autovía Córdoba-Málaga que la Cádiz-Puerto Lumbreras, que la Somport-Utiel o todo el conjunto de actuaciones que se han defendido, ¿qué ocurre? Yo he echado las cuentas únicamente de las que afectan a Andalucía y se están pidiendo 800 kilómetros de autopistas, que no de autovías, con un coste estimado que no debe estar por debajo de los 300.000 ó 350.000 millones de pesetas.

Entonces, iniciativas, como digo, que individualmente podían ser razonables, sostenibles y defendibles, cuando se plantean en su conjunto —hoy es el día de las autovías, otro día es el del encauzamiento de los ríos, otro es el día de los pantanos; esto parece que va por suertes y hoy nos toca las autovías— se vuelven inviables. Creo que estamos en ese supuesto.

Ninguna de las actuaciones que se propone es descabellada, ni insensata, ni innecesaria ni merece otra cosa que el apoyo y el amparo del Grupo mayoritario; cuestión distinta es plantearlas todas incidiendo sobre un Plan de Carreteras al que le queda un año y medio de vigencia cargándolo con no menos de 700.000 ó 800.000 millones de pesetas, que es el coste por lo bajo de todas las autopistas que hoy se han propuesto en esta Comisión, y entonces la iniciativa parece más bien el fruto de un arrebato momentáneo que el resultado de un análisis ponderado y se-

rio de las necesidades y de los medios disponibles para solucionar esos problemas.

El plan no es, como se ha dicho, ni sagrado ni intocable. Cualquiera que haya seguido, siquiera de lejos, los trámites parlamentarios de este plan, sabe muy bien que entre el plan actualmente en vigor y la propuesta inicialmente presentada por el Ministro don Julián Campos en esta Cámara hace cinco años, la diferenciación es cuantiosa, notable en cantidad y en calidad. Por lo tanto, también me parece un eslogan que no tiene más valor que el de poner de manifiesto la falta de argumentos de quien sistemáticamente lo utilice.

Es evidente que la autovía o autopista en la proposición no de ley Córdoba-Antequera dinamizaría la economía de unas comarcas excepcionalmente dinámicas en los sectores agrícola e industrial. Por eso en los criterios de redacción del segundo plan de carreteras se contemplan no solamente criterios económicos de coste o siniestrabilidad de las carreteras, sino criterios socioeconómicos que tienen en cuenta la dinámica económica de la zona, el nivel de renta de las personas que resultan afectadas por esa carretera, la especial incidencia en los flujos del turismo, etcétera.

Es lógico, y sería sectario el no aceptarlo, que el plan de carreteras en vigor no agota todas las posibilidades de actuación en la red de carreteras españolas. Es evidente que a la culminación del plan continuarán subsistiendo déficit y carencias en infraestructura de carreteras. Lo que no me parece lógico es instalarse en la idea de que éste es un plan final, único, que cierra las posibilidades de actuación sobre las carreteras, porque este es el primer plan nacional y a continuación, lo hemos dicho por activa y por pasiva, viene el segundo plan nacional de carreteras y será en ese plan donde tengan acogida todas las iniciativas que se puedan plantear al respecto.

De momento (por terminar y por ceñirnos a la autopista Córdoba-Antequera) he de decir que de los 15 corredores que se están estudiando para la redacción del segundo plan de carreteras, uno de ellos es el Madrid-Andalucía Occidental, y entre los recorridos concretos de ese gran corredor está el itinerario formado por la Nacional-331, desde Córdoba hasta Málaga.

La evaluación de las actuaciones precisas en este recorrido está siendo efectuada junto con otras actuaciones similares en varios miles de kilómetros de carreteras españolas que tienen la posibilidad de convertirse en autovías en el segundo plan de carreteras. Los trabajos se están realizando y, como he dicho, de esos estudios efectuados hay algunos —a los que antes me he referido— mejor situados que otros, y van a ser las inversiones-puente entre el primer plan general de carreteras y el segundo, este es el caso de la autovía anterior entre Huelva y Portugal, pero no es el de la autovía entre Córdoba y Málaga, cuya evaluación se está efectuando en el seno de los equipos que realizan estos estudios para su inclusión en el segundo plan general de carreteras, aunque no con el carácter prioritario que pueden tener las actuaciones que están acogidas en el PDR y entre las cuales, como digo, no fi-

gura la carretera 331, entre Córdoba y Málaga. (El señor Renedo Omaechevarría pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Renedo, que supogo que será para una cuestión de orden.

El señor **RENEDO OMAECHEVARRIA**: Quiero matizar la expresión que ha utilizado el señor García-Arrecedo, acerca del arrebato momentáneo que nos ha movido.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Renedo, usted, que es un parlamentario de alto nivel en esta Cámara, sabe que estamos en el trámite de toma de posición y que esa expresión a que se refería S. S. ni se sale de la cuestión ni ofende a ningún miembro de la Cámara. Por tanto, no constituye razón para una contestación. No me pronuncio sobre el nivel de ese arrebato, pero es una argumentación política normal, que ha acompañado la toma de posición de un Grupo Parlamentario, igual que los restantes grupos parlamentarios.

En consecuencia, vamos a proceder a la votación de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Coalición Popular por las que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo tramo de la Autopista Córdoba-Antequera, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994. Vamos a tomar las medidas para que la votación se realice en orden y como es debido.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO EL TRAMO DE LA AUTOPISTA BAILEN-JAEN-GRANADA-MOTRIL, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990-1994 (GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, teniendo en cuenta que, según los escritos antes referidos del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, ha sido aplazada la tramitación de las proposiciones no de ley sobre la autopista Cádiz-Algeciras y la proposición no de ley sobre la autopista Huerca-Overa-Almería-Motril-Málaga. Por tanto, entramos en la correspondiente al Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Bailén-Jaén-Granada-Motril, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Para su defensa, tiene la palabra, en nombre del Grupo

de Coalición Popular, el señor Díaz Berbel por diez minutos.

El señor **DIAZ BERBEL**: Vamos a ver si aclaramos las ideas y dejamos el doble lenguaje. (Risas.) Digo que a ver si dejamos el doble lenguaje por lo que después voy a expresar. Pueden reirse SS. SS. si les parece bien, pero creo que el tema no es de risa.

Nuestra provincia, Granada, es la última de España en renta «per cápita». Es una provincia que, de momento, queda marginada de los planes del tren de gran velocidad, que tiene las líneas de ferrocarril sin electrificar y que únicamente tiene una carretera REDIA que la unirá, en su día, con esa autovía de Bailén a Motril, si es que entre todos no buscamos otra solución.

En la actualidad, en Granada nosotros tenemos una gran preocupación, porque en una pregunta en Comisión sobre el futuro de ese puerto que tenemos los granadinos, que es el puerto de Motril, poníamos de manifiesto que no tiene ferrocarril, que se van a hacer unas inversiones cuantiosas de mejora y, sin embargo, es un puerto prácticamente muerto, ya que tanto las mercancías que se embarcan como las que se desembarcan allí no tienen salida. Por la carretera que une Granada con la costa, con Motril, que es el único medio accesible que hay, transcurren todos los combustibles—gasolina, propano, butano— que se consumen en la provincia y parte de otras limítrofes, con lo cual el peligro es evidente. Nosotros estamos viendo aquí, como decía antes, un doble lenguaje. Yo echo hoy de menos que no estén los Diputados socialistas de Granada, quizás no es su obligación por no pertenecer a la Comisión, pero si es su obligación como representantes del pueblo granadino, porque están constantemente confundiendo al electorado, incluso a los medios de comunicación. No hace mucho, el Secretario provincial, señor Díaz Sol, manifestaba a la prensa que era una realidad que se construía la autovía entre Granada y Motril. Sin embargo, el Gobierno ha respondido a una pregunta de mi compañero, Andrés Ollero, en la cual reconoce que el viaducto se está construyendo en una de las angosturas que une la ciudad con la costa, el túnel de Izbor, que tiene una anchura máxima de 12 metros, y a nosotros nos parece imposible que una futura autovía transcurra por un cuello de botella de 12 metros de anchura. Por eso digo que es doble lenguaje, porque cuando sale esta respuesta y se publica en la prensa, el secretario del Partido Socialista, o un alto dirigente del Partido Socialista—no se especificaba quién— decía que no era el momento de pronunciarse sobre esa diferencia de opiniones entre lo que ellos habían manifestado y lo que manifestaba el Gobierno de Madrid, que ya llegaría el momento. Pues bien, señorías, el momento es hoy, ya que estamos debatiendo algo que después diré que no es una improvisación. Este es el momento, repito, de aclarar a la opinión pública si el lenguaje que se emplea en los medios de comunicación en la provincia—y hay un Diputado socialista que vive precisamente en Motril— es distinto del que se utiliza en la Cámara y distinto del que se está proponiendo.

Nosotros queremos que esto que pedimos se incluya en

el cuatrienio de 1984-1991 y no en el cuatrienio de 1990 a 1994. ¿Por qué? Porque no puede esperar. La provincia de Granada tiene unas necesidades en cuanto a dar salida a sus productos subtropicales de la costa y, como decía antes, a su desarrollo turístico y al desarrollo del puerto de Motril. Se ha dicho que la solución de esa angostura del túnel de Izbor era la idónea, y que, en todo caso, se construiría un puente después. Yo creo que 125 millones de pesetas de presupuesto no es una cantidad pequeña y ya debían de hacerse las previsiones si de verdad hay una intención por parte del Gobierno Socialista de que esto no sea una carretera congestionada, como ya le puse de manifiesto al Ministro, señor Cosculluela, en otra ocasión en esta Comisión, sino una arteria que nos conecte con el resto de España y que no vaya todo hacia Sevilla, para que también los granadinos tengamos algo que recoger de estos planes socialistas.

Nosotros estamos, además, con una línea de ferrocarril sin electrificar. Se ha suspendido y ha quedado fuera de servicio la línea de Guadix a Alhendricos. Era otra salida para los granadinos y para Andalucía hacia el resto de España que ahora se ve aislada en el momento en que hay un descarrilamiento en Despeñaperros.

Yo creo que todo esto no es para tomárselo a risa ni a broma. Cuando se anuncia que se va a hacer la autovía (e incluso que es el proyecto del MOPU y que la inversión va a ser cubierta por los fondos FEDER) yo no sé si es que ya estamos en declaraciones de pre-campaña para luego dejarlo nada más que en simples declaraciones, porque también se daba una fecha: a finales de 1990 o primeros de 1991 se empezaría la construcción. Yo ahora voy a contrastar lo que me digan aquí los Diputados socialistas con lo que dicen los Diputados socialistas en la prensa granadina, y desde luego mañana haré unas declaraciones al respecto si hay alguna diferencia y si no se mantiene y no se respalda lo que el PSOE granadino dice allí, ya que hoy no está aquí para defender esa postura.

Con respecto a las verdades individuales, tuvieron una magnífica ocasión de aceptar aquel plan alternativo de autovías que mi compañero Alvarez-Cascos presentó y que fue votado en contra. Y aquello no eran verdades individuales, ni eran improvisaciones, aquello era una verdad como una casa que ustedes, repito, votaron en contra por aquello del no porque no. Ahora están anunciando ese plan-puente al cual nosotros queremos cooperar desde una oposición constructiva porque nos tememos que sea improvisado.

Respecto a esa improvisación, no sólo ha sido una preocupación del Partido Popular ver cómo quedan esas bolsas marginadas en comunicaciones —como es el caso de mi provincia—, sino que incluso en el IX Congreso Nacional en la refundación del Partido Popular, está impreso, y le voy a hacer entrega de ello al portavoz socialista, para que ustedes puedan sacar algunas conclusiones que les sirvan aquí, ya que en buena lid parlamentaria no tenemos inconveniente, desde el Grupo Popular, en que las hagan suyas para que las obras las realicen. No nos importa perder ese protagonismo al hacerlas nosotros probablemente en la próxima legislatura. Pónganlas ustedes en

marcha y que les sirva, como españoles que son como nosotros, estas ideas y estos cálculos, estas sumas, que no son parciales, ahí están hechos los totales por comunidades autónomas; yo creo que les vendrá bien.

Además hay que aclarar posturas, porque es necesario tomarse en serio esto. No se trata de contar si hay 15 contra 5 votos, sino que estamos jugando con algo muy serio y es tener a unas provincias desprovistas de comunicaciones, sumidas en la miseria y sin posibilidad de desarrollo, y a la hora de hacerlo no vale con decir: esto viene de la oposición y, por tanto, no puede prosperar. Hay que ser un poco humildes en ese aspecto y decir: es una buena idea y la vamos a apoyar.

No tengo nada más que añadir, sólo agradecerles a ustedes su atención. Haré entrega al portavoz socialista de este plan alternativo de los trabajos de la Ponencia de infraestructuras para las comunicaciones aprobada en nuestro Congreso Nacional.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean expresar su posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, una vez más insistimos en nuestro apoyo al Plan de autopistas con los argumentos ya expuestos, sin entrar en mayores consideraciones.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado Batanero.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Los argumentos utilizados en defensa de la necesidad urgente de esta autovía hasta el límite que se solicita, y la petición de incluirlo en un plan que se encuentra ya próximo a su extinción, son manifestaciones exportables a todas las provincias. Yo creo sinceramente que hemos escuchado expresiones iguales o similares en las tres intervenciones que hemos oído hoy defendiendo tres rutas distintas de autopistas.

No sé lo que entiende el portavoz del Grupo Popular por doble lenguaje. Aquí hay también un lenguaje que no me atrevo a calificar de doble, sino de bastante claro, cuando el señor Ollero dice el 18 de abril que no existen planes para la construcción de la autovía a Motril, o al día siguiente desmiente que existan planes para la construcción de dicha autovía y acusa a la Administración y al PSOE de vender inversiones imaginarias, diciendo que la autovía que estamos ahora viendo no es más que un invento del PSOE, que no hay referencia alguna a Granada en los planes de carretera hasta 1999. Precisamente este año, en lo que va de plan de carreteras, están invertidos en Granada 15.000 millones por el MOPU más la autopista Sevilla-Baza que hace la junta de Andalucía. Yo no sé, repito, si el lenguaje es doble, pero lo que sí le puedo decir es que el lenguaje falta a la verdad, que hay planes para la construcción de esa autovía, que no es un invento, que no se trata de inversiones imaginarias y que estamos en condiciones de demostrar la verdad de nuestros

planteamientos en buena parte en un plazo inmediato y en otra parte en un plazo más largo.

Me tengo que remitir, como en las anteriores intervenciones, a qué es lo que se está haciendo en el estudio de las necesidades de inversión en infraestructura de carreteras una vez finalice el actual Plan general de carreteras, que es intocable, no por capricho de los socialistas, sino por las razones que aquí se han apuntado. No cabe un duro más, no cabe más posibilidad de gasto de las que está teniendo ahora mismo la Dirección General de Carreteras. Los proyectos de inversiones en carreteras maduran en un ciclo largo, y es absurdo pedir a mediados de 1989 que en 1990 o en 1991 empiecen obras de esta envergadura, porque no hay tiempo ni para redactar los proyectos ni para sacar las obras, ni para hacer las expropiaciones precisas, etcétera

¿Qué estamos haciendo? Lo voy a decir hoy por tercera vez —gracias a Dios que han retirado dos propuestas y eso me ahorra tener que decirlo cinco veces—. Hay equipos de trabajo redactando el segundo plan de carreteras, sometiendo a evaluación económica, de equilibrios territoriales, 15 corredores distintos en toda España. Los trabajos de evaluación de las posibilidades de inversión afectan a más de 5.000 kilómetros de carreteras, que actualmente son de la red de interés general, no son autovías, y muchos de los cuales podrán ser convertidos en dichas autovías. Una parte de esos trabajos, por necesidades de los reglamentos del FEDER, se han concretado en propuestas de actuación prioritaria, son los que están recogidos en el PDR que ya hemos comentado. La autovía Bailén-Jaén-Granada-Motril se encuentra en una situación de «mixing» respecto a estas dos soluciones. El tramo Bailén-Jaén está reconocido, programado, incluido en el PDR, por tanto su ejecución es inmediata a partir de la finalización del vigente Plan de carreteras. ¿Cuándo? ¿El 2 de enero de 1992 o el 2 de marzo de 1992? No lo sé, pero en la primera fase del segundo plan de carreteras, con este carácter de puente, de solape entre el primero y el segundo, una de las siete u ocho actuaciones que hay previstas es el tramo Bailén-Jaén, y el resto, Jaén-Granada y Granada-Motril, se encuentra en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, pendientes de la evaluación final de los estudios que se están efectuando, como digo, sobre más de 5.000 kilómetros de carreteras susceptibles de ser convertidas en red de alta intensidad, en autovías, con el apoyo claro y explícito del Partido Socialista, de cuyas declaraciones de altos cargos en Granada debería estar usted tremendamente satisfecho, porque suponen un apoyo importantísimo a que esas obras sean incluidas con toda certeza en el segundo plan general de carreteras. Por tanto, en lugar de hablar de doble lenguaje, deberíamos subrayar la manifestación del Partido Socialista con el mérito que tiene, con la fuerza que le cabe de apoyo decidido —por boca de su máximo representante provincial— a la construcción plena de la autovía desde Bailén a Motril.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a poner a votación esta proposición no de ley presentada por el grupo Parlamen-

tario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984/1991, con el fin de incluir en el mismo el tramo de la autopista Bailén-Jaén-Granada-Motril, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

Ruego a SS. SS. silencio y orden durante la votación para facilitar la misma.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984/1991, CON EL FIN DE INCLUIR EN EL MISMO LA AUTOPISTA CAMINO DE SANTIAGO, TRAMO PONFERRADA-LEON-BURGOS, AJUSTANDO LA PROGRAMACION DE SU EJECUCION A LO LARGO DEL CUATRIENIO 1990/1994 (GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, finalmente, a tramitar la proposición no de ley, también presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984/1991 con el fin de incluir en el mismo la autopista Camino de Santiago, tramo Ponferrada-León-Burgos, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990/1994.

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

El señor **DE AMILIVIA GONZALEZ**: Intervengo para reiterar argumentos ya defendidos por mis compañeros de Grupo Parlamentario, y defender la programación y ejecución de la autopista Camino de Santiago, con especial atención a los tramos León-Ponferrada y León-Burgos. Lógicamente, debo señalar que esta proposición es consecuencia de la alternativa global que defendió nuestro Grupo en el pasado mes de septiembre referente a la política de infraestructura de las comunicaciones, en este caso de carreteras, y que en ningún caso, como ya ha dicho perfectamente mi compañero, responde a ningún tipo de improvisación, habría que decir claramente que la improvisación en este caso está recogida en el programa-puente que ha presentado el Gobierno Socialista y no en este tipo de proposiciones, que responde, como digo, a una alternativa global, seria y coherente de nuestro Grupo Parlamentario en relación con la política de estructura de las carreteras.

El gran problema, y aquí ya se ha dicho, es que este Plan general no responde a la demanda de los ciudadanos, ha estado improvisado en su colaboración, ha caído en imprevisiones en su diseño e incluso ha pecado de una cierta incapacidad ejecutiva del MOPU para acometer ordenadamente, como se ha dicho esta mañana también, una política de inversiones por otra parte modesta.

Mi Grupo ha entendido que este Plan es claramente insuficiente para satisfacer las necesidades de los ciudadanos españoles, pues no cumple la triple finalidad que está en la exposición de motivos de esta proposición y que es, a nuestro juicio, exigible para las carreteras españolas en su conjunto. Primero, no acomoda el nivel de servicio de la red a la evolución del tráfico, mejorando al mismo tiempo la seguridad vial en España, porque mientras el parque automovilístico ha crecido en cantidad y mejorado en calidad, las carreteras españolas han aumentado su desfase tanto en capacidad como en nivel de servicio. Segundo, no acelera la integración territorial, que debería articularse a través de una adecuada política de infraestructuras, consolidando la nueva configuración autonómica del Estado, y nosotros en este sentido demandamos la programación y construcción de cuatro grandes ejes intermedios que favorezcan la vertebración interna de Castilla-León, Castilla-La Mancha, Aragón y Extremadura.

Finalmente, en este momento en que se produce la integración de nuestro país a la Comunidad Económica Europea, aísla determinadas regiones cuyas perspectivas de incorporación a dicha Comunidad, conectando con la red de autopistas de Europa, se aplaza en el tiempo de una manera inaceptable. Y es que, mientras que en Europa se respondía a estos problemas de incremento del tráfico automovilístico mediante la construcción de una red de alta capacidad formada por autopistas, la situación española, como ya ha quedado claro, no resiste, incluso al término del propio Plan de carreteras —en el supuesto de su cumplimiento— ningún tipo de comparación: ni la longitud total de autopistas, ni la densidad superficial de las mismas, ni su densidad en relación con la población ofrecen una posición mínimamente satisfactoria para España, colocándonos solamente por delante de Grecia y Portugal.

Este retraso español en materia de autopistas es consecuencia de la falta de inversión pública de los últimos años, acentuada por los gobiernos socialistas. Las carreteras, como ha quedado claro, han carecido de suficiente dotación presupuestaria, moviéndose en los últimos ejercicios por debajo del 0,3 por ciento del producto interior bruto, en tanto en que en otros países comunitarios se dedicaban una inversión tres veces superior, al menos, al conjunto de las nuestras, incluyendo todas las Administraciones públicas.

Pues bien, por este retraso de la red viaria española en relación con el resto de los países de Europa, hemos presentado esta proposición no de ley, desglosándola de aquel plan alternativo, de aquella moción que presentamos en su día, instando al Gobierno a ejecutar la autopista Camino de Santiago, tramo Ponferrada-León-Burgos. Si nuestro país es el que menos autopistas tiene de Europa, por cualquier procedimiento que utilicemos para comparar nuestra red viaria, la situación de Castilla-León es aún más mala, siendo la región quizá peor comunicada de nuestro país. De ahí que creamos necesaria la programación y construcción inmediata de este tramo de autopista sin peaje, que favorecía decididamente la vertebración interna de Castilla-León (por otra parte la Comunidad más extensa tanto de España como de Europa), y

a su vez abriría nuevas vías alternativas de comunicación para regiones tradicionalmente periféricas, como Galicia, Asturias y Cantabria. En el caso de Galicia entendemos, por otra parte que, la autopista Camino de Santiago es, además de la salida natural, la salida histórica y tradicional al resto de la península y, en este caso, a Europa. Incluso serviría para mejorar la comunicación de estas regiones, fundamentalmente la de Asturias, con el Levante español. Esta autopista del Camino de Santiago tendría dos tramos, como he dicho antes: Burgos-León, de 150 kilómetros, y León-Ponferrada, de 120 kilómetros, total, 270 kilómetros, cuyo costo total sería de 60.000 millones de pesetas.

Como saben SS. SS., nuestro Grupo también propuso en su día la creación de un fondo nacional de carreteras, ajeno totalmente a la improvisación, con el fin de comprometer un programa sostenido de inversiones públicas con este destino.

En esta situación descrita merece la pena señalar que, una vez más, Castilla y León, y particularmente León, se encuentran preteridas sin contar con una autopista para Europa, lo que es especialmente grave para esta provincia, que atraviesa un gravísimo proceso de desaceleración económica, con 12.500 empleos laborales perdidos respecto al año anterior y subsectores económicos en grave crisis. De esta manera, se aislaría aún más León respecto de Europa, perjudicando nuestra incorporación a la Comunidad y dañando los intereses, creo, de Castilla y León y de las comunicaciones, en definitiva, de esta región.

El señor **PRESIDENTE**: Esta proposición no de ley no ha sido objeto de enmienda. En consecuencia, abrimos el turno de toma de posición de los grupos parlamentarios.

Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Como no podía ser menos, vuelvo a insistir en los argumentos a favor de las autopistas, si bien ahora añadiría otra cuestión. Esta mañana han puesto de manifiesto determinadas ayudas a través del mecanismo FEDER de las Comunidades Europeas para la construcción de infraestructura en España, y yo creo que deberíamos delimitar bien esas esperanzas. El plan de desarrollo regional, que prevé una posibilidad de inversiones en España de ocho billones de pesetas en lo que se refiere a infraestructuras, se encuentra con un problema, que ya han advertido las Comunidades europeas y que conviene resaltarlo en esta Comisión, y es que, por un lado, no llegan a cien millones de ecus las previsiones de la Comunidad Europea fuera de los fondos FEDER para ayuda a infraestructuras, y, por otro, dentro de las ayudas FEDER todos sabemos que sólo apoyan aquellos que no suplan las inversiones obligatorias de los Estados miembros de las Comunidades Europeas, y dentro de ellas aquellas que sirvan para potenciar el desarrollo característico y específico de la comunidad autónoma o región que comprenda cada Estado.

Me da la impresión, por lo menos en lo que yo he examinado del plan de desarrollo regional, que está hecho de forma precipitada, con poca rigurosidad, y muchas de las

esperanzas de que los fondos FEDER contribuyan a financiar el desarrollo de la infraestructura no se van a ver materializados, salvo que el famoso Reglamento que se aprobó en las Comunidades Europeas con fecha 19 de diciembre de 1988 venga a dar ayudas globales y cada comunidad autónoma se las reparta como pueda dentro del conjunto general de la dirección política que marque el Gobierno de cada Estado.

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

El señor **SANZ DIAZ**: En relación con la proposición no de ley del Grupo Popular sobre el camino de Santiago, consideramos que, efectivamente, esta ruta es un eje vertebrador de la región, que atraviesa, además, zonas cuya población no ha seguido una curva muy positiva y que es importante vertebrarla. Por otro lado, desde el punto de vista de las rutas generales, asegura las comunicaciones con Galicia y este corredor permitiría, en concreto, que desde Galicia se accediese fácilmente a la meseta y luego a Francia. Por tanto, es una ruta importante.

¿Qué es lo que nosotros entendemos que se debe hacer en este corredor, que ya está contemplado en el anteproyecto del segundo plan de carreteras? En la primera fase del segundo plan de carreteras, tal como se ha presentado en el plan de desarrollo regional que conocen SS. SS., se ha incluido el tramo de Ponferrada-Astorga. Por tanto, para el período 1992-1993 este tramo quedaría resuelto. Es muy importante también el tramo Astorga-León y, finalmente, de menos importancia que los anteriores, el tramo León-Burgos, que afectaría a la vertebración de la región a que me he referido.

En el tramo de León-Burgos ya se han introducido mejoras sustanciales y en el anteproyecto del segundo plan de carreteras se examina la posibilidad de establecer una autovía.

Por consiguiente, me reitero en los argumentos manifestados con anterioridad sobre la inconveniencia de las autopistas en nuestro territorio de Castilla y León como desvertebradoras, y la conveniencia, en cambio, de otro tipo de vías, tanto carreteras bien establecidas como autovías, que nos parecen más vertebradoras.

Quiero decirle también al portavoz del Grupo Popular que no debe recordar antecedentes de su Grupo Parlamentario en esta cuestión, puesto que en el debate celebrado a primeros de marzo en las Cortes de Castilla y León el Grupo Popular no incluyó ningún punto referente a la autovía Ponferrada-Burgos en sus propuestas de resolución, en las que sí había la autovía Benavente-León, la autopista Burgos-Madrid y la comunicación Salamanca-Fuentes de Oñoro. Entre las resoluciones de todos los grupos parlamentarios, a propuesta del Grupo Socialista, se aprobó la de León-Astorga y el apoyo a lo que ha sido incluido en el plan de desarrollo regional y que afecta al tramo Ponferrada-Astorga en el tema al que nos estamos refiriendo.

Por tanto, creo que la propuesta que está contemplada

inicialmente en el anteproyecto del segundo plan de carreteras resolvería mucho más racionalmente la comunicación por el corredor subcantábrico y, en todo caso, el Grupo Socialista apoya una mejora sustancial de la comunicación a lo largo del camino de Santiago.

Finalmente, quiero decir que vamos a votar en contra del criterio de establecer una autopista, que ni está en los antecedentes del Grupo Popular ni nos parece que vaya a resolver en absoluto los problemas internos de cohesión de la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de esta proposición no de ley del Grupo de Coalición Popular, por la que se insta al Gobierno a modificar el Plan General de Carreteras 1984-1991, con el fin de incluir en el mismo la autopista camino de Santiago, tramo Ponferrada-León-Burgos, ajustando la programación de su ejecución a lo largo del cuatrienio 1990-1994.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley de Coalición Popular antes descrita.

Señorías, hemos llegado al final de la sesión antes del tiempo previsto, puesto que no hemos tramitado tres de las proposiciones no de ley incluidas en el orden del día, una de ellas porque ha sido retirada y dos porque ha sido solicitado su aplazamiento por el Grupo de Coalición Popular, a lo que hemos accedido.

Estas proposiciones no de ley aplazadas, junto con las restantes vigentes en Comisión, serán transmitidas el martes de la próxima semana. Como saben SS. SS., el miércoles de la semana próxima habrá pleno mañana y tarde y no habrá comisiones. Así que tendremos Comisión el martes y ruego que, salvo que se puedan anunciar los aplazamientos de proposiciones no de ley con la suficiente anticipación para poder realizar otro tipo de convocatoria o incluir otras materias en el orden del día, no utilicen, excepto en casos excepcionales, el recurso al aplazamiento en el último momento, puesto que esto trastorna bastante el trabajo de la Comisión.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y veinte minutos del mediodía.

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

PREGUNTAS A RESPONDER POR EL SEÑOR SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO:

— **SOBRE SITUACION EN LA QUE SE ENCUENTRA EL PROYECTO DE CONSTRUCCION DE UNA MANCOMUNIDAD DE AGUAS PARA LOS PUEBLOS DE LA ZONA DE ALMOGUERA, MONDEJAR (GUADALAJARA) Y LOS PUEBLOS COLINDANTES DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE MADRID (SE-**

ÑOR RUIZ RUIZ, DEL GRUPO DE COALICION POPULAR)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, iniciamos esta sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios con el trámite de preguntas dirigidas, en primer lugar, al Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, señor Mauleón, a quien agradecemos, una vez más, su presencia en esta Comisión y le damos la bienvenida a la misma.

La primera de las preguntas ha sido formulada por el señor Ruiz Ruiz, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, y se refiere a la situación en la que se encuentra el proyecto de construcción de una mancomunidad de aguas para los pueblos de la zona de Almoguera, Mondéjar (provincia de Guadalajara) y los pueblos colindantes de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Ruiz Ruiz por diez minutos.

El señor **RUIZ RUIZ**: Señorías, quiero agradecer al Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo su presencia para contestar a un tema del que supongo que tendrá antecedentes. Se planteó el 13 de noviembre de 1984, en la legislatura pasada, cuando yo estaba en el Senado, y el entonces Ministro de Obras Públicas, don Julián Campo, se comprometió firmemente, después de haber mantenido una reunión entre el Ministerio de Obras Públicas, Comunidades de Madrid y de Castilla-La Mancha y representantes de la Diputación de Guadalajara, a que dicha comunidad fuera viable y se realizara.

La verdad es que hasta la fecha no hemos visto ninguna viabilidad de que se vaya a realizar. Hemos ido de sorpresa en sorpresa, sobre todo este Diputado que desde en el año 1984, como decía antes, viene presionando al Gobierno porque efectivamente esta mancomunidad sumamente necesaria no sólo para la provincia de Guadalajara, sino para los pueblos colindantes de la provincia de Madrid.

Señor Subsecretario, el día 13 de diciembre de 1986 el Ministro de Obras Públicas, en una pregunta en el Pleno, me respondía lo siguiente: La Dirección General de Obras Hidráulicas y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo convocó durante el presente año un concurso de contratación de asistencia técnica para la ordenación del proyecto de abastecimiento de la mancomunidad Madrid-Guadalajara, habiendo sido seleccionada la empresa Consultora y Estudios, Sociedad Anónima. La adjudicación definitiva se realizará a comienzos del próximo año, una vez sean aprobados los créditos presupuestarios actualmente en trámite en la Cámara senatorial. Esto era el 13 de diciembre de 1986.

En el Pleno del 8 de junio, el señor Ministro, bastante enfadado —hay que decirlo— me decía lo siguiente: El 28 de enero pasado tuve ocasión de manifestar a S. S., a través de una carta, cuál era la situación de ese proyecto, y le puedo dar las últimas noticias que se han producido en torno a esta materia. La empresa adjudicataria de la ordenación del proyecto ha solicitado una prórroga de tiem-

po para la realización del mismo, que en este momento se encuentra en tramitación, con objeto de terminar el proyecto en el otoño próximo. Estamos hablando del otoño del año 1988. Estamos en el año 1989. A través de esta pregunta yo quisiera que el Subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo nos desvele absolutamente todo esto. Me hubiese gustado que hubiese sido el Ministro el que hubiese respondido a todo esto, pero yo espero que usted, en nombre de él, nos desvele estas dudas: Si esta mancomunidad se va a hacer, si no se a hacer; cómo está el proyecto o cuándo se inician las obras. Es muy lamentable que la provincia de Guadalajara, como usted bien sabe, que en un tema como es el agua está dando todo, cuando en el trasvase Tajo-Segura —no nos oponemos a él, que quede claro— las obras compensatorias no se están realizando, siendo como son competencia de su Ministerio, por no referirme a los pantanos del Vado o del Pozo de los Ramos, que se hicieron con el dinero del trasvase Tajo-Segura que correspondía a la provincia de Guadalajara y que están suministrando agua a la provincia de Madrid; es muy lamentable, repito, que la provincia de Guadalajara esté pasando sed y que, efectivamente, otras provincias y comunidades se estén aprovechando de esa agua.

Señor Subsecretario de Obras Públicas, espero que su respuesta sea satisfactoria y definitiva para que yo no tenga que interpelar más al Gobierno sobre esta materia. Me gustaría que me dijera las fechas para la realización de las obras y que todo ello se cumpliera.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Como siempre, para mí también es un placer comparecer ante la Comisión de Industria y Obras Públicas.

Señoría, yo creo que en todos los trámites que se hayan podido producir, a los que usted ha hecho referencia; en diferentes comparencias que haya podido tener este Ministro e incluso el precedente, nunca ha existido el ánimo de no responder ocultando algún aspecto concreto. Se puso de manifiesto una realidad que puede diferir del deseo de uno pero que, en ánimos de ofrecer una información veraz, hay que limitarla a lo que en aquel momento había.

Su señoría ha hecho referencia a una pregunta del verano pasado, si mal no recuerdo, que le realizó al Ministro, donde le expuso cómo la empresa a la que se le había adjudicado en su día la realización del proyecto, por la dificultad intrínseca del mismo, había pedido un aplazamiento o prórroga del plazo concedido para que su realización. El Ministro señaló una fecha en la que él tenía una determinada expectativa, bastante fundada, de tener ya un trabajo realizado. La fecha no se ha cumplido rigurosamente, pero no por voluntad del Ministerio, sino por impedimentos difícilmente superables. Hoy sí puedo poner en conocimiento de la Comisión un nuevo paso adelante

en este proceso que lleva a la realización del proyecto de conducción a las zonas de Almoguera y Mondéjar.

El proyecto ya está redactado, se encuentra en poder de la Subdirección General de Proyectos, de la Dirección General de Obras Hidráulicas; su revisión numérica se ha realizado y únicamente está pendiente de su aprobación técnica. Se encuentra, pues, en poder de los servicios técnicos del Ministerio.

Me gustaría hacer un pequeño comentario respecto de la dificultad del proyecto y de su realidad, por cuanto quizás otras de las señorías tienen menor conocimiento del mismo que el Diputado interpelante.

El proyecto comprende toda la infraestructura básica para abastecer una serie de núcleos urbanos, tanto de la provincia de Guadalajara como de la de Madrid, situados todos en la cuenca del río Tajo. Como señalaba anteriormente, su elaboración ha resultado muy trabajosa, ya que se trata de completar el servicio de abastecimiento de aguas, en lo que a conducciones principales se refiere, para poblaciones ya dotadas de servicio, pero con insuficiencias en el mismo, bien por motivos cualitativos, cuantitativos de no poder atender una demanda requerida fundamentalmente por el desarrollo urbano de los últimos años, o bien por el aumento de población en las épocas estivales.

Para su conocimiento, puedo indicarle que el presupuesto de ejecución por contrata derivado del proyecto asciende a la suma de 2.671 millones de pesetas. La solución que se plantea abarca la redotación de abastecimiento a diecinueve municipios de la provincia de Guadalajara y a seis de Madrid, y pretende minimizar, en la medida de lo posible, la necesidad de elevaciones del agua para optimizar la explotación del sistema en su conjunto.

La toma se realiza en el río Tajuña, aguas arriba de Romanones, a la cota 705, mediante una elevación de pequeña altura que estará sometida a las irregularidades del caudal y calidad de las aguas del río. De ahí se llega a una zona de la ladera, donde se instala un sistema de sedimentación y la impulsión principal con bombas horizontales de alto rendimiento, hasta un collado donde se bifurcan las carreteras que conducen a Lupiana y Valdeavellano, consiguiéndose así la cota 864, desde donde se domina la mayoría de los núcleos a abastecer. En este punto concreto se prevén las instalaciones de depuración y almacenamiento. Esto permitirá en su día, si las circunstancias así lo aconsejan, llegar a dicho punto mediante una tubería de gravedad desde el embalse de La Tajera.

Desde estas instalaciones de cabecera parten dos conducciones; una, por gravedad, que sigue el curso del río Tajuña y que sirve a diecinueve poblaciones, con un caudal de diseño de 236,3 litros por segundo; y, otra, que mediante un nuevo bombeo permite dominar la zona más alta, que incluye seis núcleos urbanos, con un caudal de diseño de 39,5 litros por segundo. El volumen anual que se prevé abastecer es de 3,44 hectómetros cúbicos anuales, que corresponden a un caudal medio de 109,3 litros por segundo.

Al entender del Ministerio, hecha la correspondiente aprobación técnica del proyecto, que esperamos sea en un

plazo breve, se practicará la información pública, como es preceptivo, y podrá establecerse el desarrollo y la programación de los trabajos incluidos en la actuación que, con detalle, espero haber puesto de manifiesto.

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

El señor **RUIZ RUIZ**: No tengo más remedio que decirle que me he quedado sorprendido de lo que acaba de decir. Le agradezco que el proyecto sea viable, vaya adelante y esté tan avanzado como usted manifiesta.

En la última intervención que tuve con el Ministro le dije que si se iba a abastecer definitivamente de la mancomunidad de aguas del Sorbe, sería insuficiente. Mi sorpresa —y ahora ha venido a darme la razón— ha sido grande al comprobar que han cambiado totalmente el proyecto.

Vuelvo a formularle la pregunta: ¿Va a ser suficiente tomar agua de la presa de La Tejera para abastecer los regadíos del Tajuña? Esa zona la conozco muy bien puesto que tengo allí alguna finca, una central eléctrica y tengo mis dudas de que el agua del Tajuña, en la altura que van a tomar, sea suficiente —a no ser que la depuren muchísimo— para abastecer dicha zona. Primera duda.

Segunda duda. ¿Será suficiente toda esta agua, si algún día los regadíos del Tajuña se ponen en marcha, para abastecer a todos estos municipios? Señala usted que lo van a elevar hasta Valdeavellano. ¿Cuál va a ser la conducción que va a llegar hasta Horche, Mondéjar, Albares, Pozo de Guadalajara, Pozo de Almoguera, Chiloeches, etcétera? ¿Por dónde va a transcurrir todo eso, señor Subsecretario? Ustedes han cambiado el proyecto y tenía noticias de ello (porque las mediciones que están realizando pasan por alguna finca mía) no confirmadas, por lo que desearía que me dijera a qué se ha debido el cambio.

Se nos plantea una interrogante: ¿Qué va a pasar con la urbanización de El Clavín y con Chiloeches? ¿Se va a llevar el agua hasta allí, porque eso está muchísimo más cerca de una parte que de la otra? Usted viene a decirme que el Sorbe es insuficiente para la mancomunidad existente y para suministrar agua a Madrid.

Como le decía antes, tengo mis dudas respecto a si se pone en regadío el Tajuña (es decir, el proyecto actual, que es obra compensatoria del trasvase Tajo-Segura, una vez que la presa La Tejera estuviera realizada) va a haber agua suficiente para todos. No sé si podrá aclararme todo esto, aunque me alegro de que se dé alguna solución, y no dudo de que a través de depuradoras el agua sea suficientemente potable.

Le agradecería que me dijera por qué se ha producido este cambio y si se debe a que se han dado cuenta de que el Sorbe es suficiente para abastecer esta zona, porque Madrid, Alcalá al igual que Guadalajara son poblaciones que se van ampliando y se ha escogido una vía que nos ha sorprendido a todos, aunque ya tenía mis dudas, porque veía que estaban haciendo el replanteo, ponían estaquillas, etcétera. ¿No sería más fácil elevar, en vez de hasta Valdeavellano, hasta la cota más alta, que está prácti-

camente al lado de Horche, encima justamente de Romanones? Desde allí se puede llevar a Valdeavellano y a las localidades que se quiera. Seguramente sería mucho más rentable, más corto el trayecto y habría más altura para implantar los depósitos. Prácticamente, por sí mismo llegaría a todos los pueblos afectados de la provincia de Guadalajara.

En cuanto a que los pueblos han ido aumentando su población, tengo que decirle claramente que los pueblos que se van a ver favorecidos con esta mancomunidad no tienen agua. Se les está suministrando agua con cisternas, aunque no se lo puedo asegurar. Por supuesto que en el verano aumenta la población porque debido a su proximidad con Madrid, pueblos de la provincia de Guadalajara que tienen cien habitantes, en verano cuentan con 300 ó 400. Pero sin ese aumento de población en los meses de verano, también hay que suministrar el agua con cisternas. Me alegro de que se tome en serio este tema. No sé si estará en condiciones de darme fechas sobre cuándo se empezará la obra, aunque sé que hay que exponerla al público y que alguien hará alguna reclamación. Le agradecería, asimismo, el nombre de los diecinueve pueblos de la provincia de Guadalajara afectados.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Alvarez de Linera): Señor Presidente, aunque mi padre era originario de la provincia de Guadalajara mi conocimiento de la realidad geográfica no llega a poderse comparar, ni por asomo, con el del señor Diputado. Lamentablemente, tampoco mi capacidad llega para conocer con tanto detalle los innumerables proyectos de todo tipo que tiene en marcha el Ministro (lamentablemente la falta de conocimiento, no lamentablemente el número importante de proyectos que están en marcha).

Lo que sí le puedo decir es que no ha habido ningún cambio «a priori» de un determinado proyecto, y se lo digo con toda rotundidad. Hay cosas a las que no voy a poder responder; ésta se la respondo rotundamente. Hay encargado un proyecto, que realiza un determinado «consulting» y que pone encima de la mesa del Ministerio. Ese proyecto ha sido revisado, como le decía al comienzo de mi intervención anterior, en aspectos numéricos. Veremos si el diseño de las soluciones técnicas coincide o no con la opinión de los técnicos del Ministerio de Obras Públicas. Si coincide irá hacia adelante, si no coincide se retocará en lo que tenga que ser retocado. Lo que sí le puedo decir es que una actuación de esta envergadura económica va a solucionar un problema. Me temo que no nos pondríamos de acuerdo en si evoluciona todo o parte del problema, porque eso va a depender de la óptica desde donde se mire la dimensión del mismo.

Posibilidad de dar fechas. Si las diera sería una pura osadía porque faltan por cumplimentar trámites en los cuales se va a producir la intervención del administrado y va a condicionar el desarrollo normal de esa informa-

ción pública. No sabemos si en la misma se va a producir la intervención de alegaciones perfectamente considerables que van a retrasar el seguimiento del proceso administrativo, o si se va a producir una información pública de mera cortesía o trámite administrativo.

Le puedo dar los nombres concretos de los municipios de Guadalajara a los que se refiere el proyecto. Por orden alfabético son: Albares, Almoguera, Aranzueque, Armuña de Tajuña, Chiloeches, Escariche, Fuentenovilla, Hontoba, Horche, Loranca de Tajuña, Mazuecos, Mondéjar, Pioz, Pozo de Almoguera, Pozo de Guadalajara, Renera, Valdarachas, Yebes y Yebra. Por si es de su interés le puedo decir que los seis de Madrid son: Ambite, Carabaña, Orusco, Perales de Tajuña, Tielmes y Villar del Olmo.

Señorías, podrá señalarse que el proyecto ha sufrido una demora en tenerlo encima de la mesa. Creo que esa demora es perfectamente justificable. A mí no me causa el menor rubor ponerlo de manifiesto. Esa demora solamente ha buscado que el proyecto profundizara técnicamente en la solución de los problemas que en opinión del Ministerio habría que procurar solucionar. El proyecto ha avanzado, está sobre la mesa; veremos en la revisión técnica del mismo si cumple con las especificaciones y con el objetivo diseñado. De ser así se cumplimentará el trámite de la información pública y solamente quedará buscar la programación económica para poderlo realizar.

— SOBRE REVISION, DENTRO DEL NUEVO PLAN GENERAL DE CARRETERAS, DE LA CONSTRUCCION DE AUTOVIAS Y AUTOPISTAS QUE ENLACEN GALICIA CON LA MESETA Y LA CORNISA CANTABRICA

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente pregunta formulada por el señor Moldes Fontán, del Grupo Parlamentario del CDS, que se refiere a la previsión, dentro del nuevo Plan General de Carreteras, de la construcción de autovías y autopistas que enlacen Galicia con la Meseta y la Cornisa Cantábrica.

Tiene la palabra el señor Moldes por diez minutos.

El señor **MOLDES FONTAN**: Muchas gracias señor Subsecretario por comparecer y responder a las preguntas de mi Grupo Parlamentario.

El pasado sábado, en La Toja...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Moldes, por la precisión de estilo. Las preguntas son del Diputado, nunca son de un grupo parlamentario.

El señor **MOLDES FONTAN**: Muchas gracias, señor Presidente por la precisión. En el fondo me refería a la pregunta de un Diputado de un determinado grupo parlamentario. Creo que era obvio.

Estaba diciendo que el pasado sábado el Presidente del Gobierno en La Toja, a requerimiento de algunos periodistas y respecto a las infraestructuras dijo lo siguiente: En el tramo histórico en que nosotros hemos gobernado,

el esfuerzo en infraestructuras es mayor que todos los anteriores tramos juntos. De todas formas, uno tiene que aceptar la crítica con cierta calma. A pesar de eso, digo que hay que intentar algo importante en infraestructuras (se estaba refiriendo exclusivamente a Galicia, a requerimiento de un periodista).

Pocos días antes, en concreto el 30 de marzo, otro miembro del Gabinete, el señor Semprún, había dicho en Santiago de Compostela lo siguiente: La cultura no puede hacer carreteras en Galicia pero puede elegir simbólicamente Santiago de Compostela para llamar la atención sobre la necesidad, a través de la integración y la cooperación cultural con la Xunta, de que Galicia no quede y el noroeste no quede al margen de ese eje que objetivamente ha trazado la historia del año 1992. (Hasta aquí las dos citas textuales).

Como diputado gallego, señor Subsecretario, no puedo aceptar las declaraciones del señor González en cuanto a su contenido. Si las hubiese hecho en Sevilla o en Doñana, referidas a Andalucía, lógicamente se ajustarían a la verdad, pero referidas a Galicia son casi una provocación. Decir lo que dijo sólo puede ser producto bien de la falta de información, lo cual sería inaceptable en el Presidente del Ejecutivo; o bien puro falseamiento de la verdad, de la realidad lo cual todavía es peor. El señor Semprún, por lo menos, reconoce que Galicia queda al margen, aunque su competencia no sean las carreteras. Pero no, como dijo él, al margen objetivamente en la historia de 1992. Esa marginación cara a 1992 ha sido trazada subjetivamente, a mi entender, por un Gobierno que ha apostado por el otro eje en cuanto a inversiones en infraestructuras: por el eje Barcelona-Madrid-Sevilla, marginando el llamado eje atlántico.

Sinceramente creo que es el momento de decir basta a la marginación de Galicia en este capítulo en cuanto a infraestructuras. Como usted sabe, el Plan General de Carreteras vigente, 1984-1991, no contempla soluciones concretas que posibiliten la comunicación exterior de Galicia a través de autovías o autopistas ni con la Meseta ni con la Cornisa Cantábrica. Sólo se habla de poner en funcionamiento el tramo de autopista Santiago-Pontevedra, cara a 1992, y también la autovía Vigo-frontera portuguesa, incluyendo el segundo puente internacional en Tuy. Desde mi punto de vista, no es de extrañar que esta marginación se haya convertido en una noticia casi diaria en Galicia. Sin duda alguna, un simple ejercicio de hemeroteca desde hace un par de años hasta hoy basta para demostrar que existe un consenso generalizado por parte de partidos políticos, sindicatos, asociaciones empresariales, Cámaras de Comercio e infinidad de asociaciones para denunciar, en primer lugar, esta marginación y, en segundo lugar, en exigir que se corrija esa discriminación.

Todo ello se agrava al comprobar que en las actuaciones previstas en el plan de desarrollo regional, que en el mes de marzo el Gobierno ha presentado en la Comunidad Económica Europea, no se contempla una solución definitiva, sino sólo parcial, a la incomunicación de Galicia a través de vías rápidas, bien con la Meseta, bien con la Cornisa Cantábrica. En concreto, en el texto del plan

de desarrollo regional se habla del corredor Madrid-Asturias-Galicia y se dice: En este corredor se ha programado la autovía del noroeste entre Adanero y Benavente. En el tramo Adanero-Tordesillas, que aparece como el más rentable, se realizará un desdoblamiento de la calzada, mientras que entre Tordesillas y Benavente se procederá a la construcción de una vía nueva. Cubrirá una longitud de 162 kilómetros y supone la duplicación de la Nacional-VI. Además se emprenderán (habría que saber cuándo) otras actuaciones a fin de lograr una doble comunicación entre Galicia y la zona castellano-leonesa, que partiendo de Benavente y bifurcándose en Ponferrada llegará por una parte a Vigo, a través de Orense, y por otra a La Coruña a través de Lugo. De este sistema doble de comunicación, las primeras actuaciones (y lo subrayo) serán las correspondientes a las autovías Lugo-La Coruña, Orense-Vigo y Benavente-Ponferrada, con un total de 298 kilómetros. También se dice en el texto del Plan de Desarrollo Regional que la red de carreteras principales de Galicia conecta con el centro de la península, pero se encuentra insuficientemente desarrollada para integrar de manera adecuada las comunicaciones interregionales. Y termino con la cita del Plan de Desarrollo Regional. Hay otro párrafo en el que se dice lo siguiente: La infraestructura viaria no favorece la articulación del mercado interno, apreciándose la carencia de una adecuada infraestructura que agilice el acceso a los aeropuertos y puertos, congestión del acceso a los principales núcleos urbanos, etcétera.

En resumen, señor Subsecretario, la preocupación que existe en la Comunidad Autónoma gallega está en el ambiente y cada día se incrementa porque, al paso que vamos, Galicia va a ser la única Comunidad Autónoma que, cara al año 2000 no va a estar conectada con el resto de la península por vías rápidas de comunicación, llámense autovías o autopistas, porque no está en el Plan actual ni se contemplan más que dos actuaciones, si se aprueban, en el Plan de Desarrollo Regional, cara a 1992. No sé si de la respuesta que me vaya a dar se podrá entender que en el segundo Plan General de Carreteras, sobre el que creo que está trabajando hace ya algún tiempo, habrá una solución concreta. Por eso la pregunta que le hago y que conoce es si en el nuevo Plan General de Carreteras se tiene prevista una solución para esta cuestión y de, ser así, qué plazos existen para la ejecución de estas dos autovías que se están demandando continuamente desde Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Subsecretario para responder a la pregunta.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Alvarez de Linera): Señoría, omito toda referencia a sus comentarios respecto a algunas manifestaciones públicas del Presidente del Gobierno y del Ministro de Cultura. Sólo me permito hacer una mera afirmación personal, que, como tal, puede tener muy poco valor porque sólo está dicha por mí. Formar parte de este Gobierno presidido por el señor González para mí personalmente es un motivo de satisfacción que nadie va a poder enturbiar lo más mínimo.

Pasando a sus planteamientos concretos me gustaría hacer una primera afirmación en la que espero coincidi-mos. La autovía de Madrid a Benavente, cuyo compromiso de ejecución es al 31 de diciembre de 1991, convendremos todos en que no tiene como destino la ciudad de Benavente, sino que forma parte de un itinerario que lleva a algún sitio determinado, y que por mucho que no pase por una determinada realidad geográfica de una Comunidad Autónoma, sin embargo tiende a unir una comunidad geográfica, en este caso Galicia. ¿O es que creemos que la autovía acaba en Benavente y que es el destino? La actuación está diseñada con una determinada planificación, pero forma parte de la autovía, que no sé por qué razón no se denominó Madrid-Galicia, ya que perfectamente hubiera podido llamarse así.

Su señoría ha hecho referencia a las actuaciones contempladas en el PDR, incluso ha hecho su cita concreta. Me permito señalar que de los mil kilómetros de autovías que se han seleccionado en cuanto a la actuación en los años 1992 y 93, como S. S. apunta, 298 kilómetros se refieren a la Comunidad Autónoma de Galicia, por tanto, el 29,8 por ciento de lo que está previsto hacer en los años 1992 y 93, señalado expresamente en el PDR.

Su señoría hacía referencia a algún defecto de información. No ciñamos toda la actuación del Plan General de Carreteras al programa de autovías. Veamos toda la dimensión de los cuatro problemas para poder determinar la exacta inversión que en materia de infraestructura viaria se está haciendo en Galicia. Le puedo decir que aproximadamente son 110.000 millones los que se tiene pensado invertir en los siete años próximos en Galicia, y, por tanto, depende de la cifra que maneje, pero si cogiéramos los 900.000 millones de pesetas que en un primer origen se configurarían como costo del Plan General de Carreteras, de ahí se puede sacar porcentualmente el importe de la inversión en esa Comunidad Autónoma. Para su información le diré que en el programa de autovías hay 29.000 millones de pesetas; en el programa de acondicionamientos, 26.000 millones de pesetas; en el programa de reposición y conservación, 18.000 millones de pesetas; en actuaciones en medio urbano, 16.000 millones de pesetas y en otras actuaciones en materia de seguridad civil, señalización, balizamiento, etcétera, la cifra de 15.000 millones de pesetas.

En Galicia se hizo una apuesta concreta, se tomó una determinada decisión que fue intervenir en los 1.500 kilómetros de carreteras existentes en la Comunidad Autónoma de Galicia, llevando a cabo una labor de aumento de los siete metros de calzada y un aumento de los arce-nes, bien sea de uno y medio o de dos metros por cada uno de sus lados. Tampoco se debe olvidar, so pena de incurrir en un error, que la autopista de peaje existente en la Comunidad Autónoma de Galicia se financia en el 50 por ciento de sus actuaciones con cargo al presupuesto de la Dirección General de Carreteras, y las últimas actuaciones en la autopista del Atlántico ascienden a la cifra de 2.700 millones de pesetas. Luego 1.350 han salido de los Presupuestos Generales del Estado.

En cuanto al segundo Plan General de Carreteras, como

señalaba S. S., se está trabajando en su diseño, para que no ocurra lo que pasó en 1982, que por mucho que hubiera querido hacerse no se hubiera podido porque no había un solo proyecto, se está trabajando para tener una carretera, un «stock» de proyectos de los que poder tomar la decisión política a la que se llegue en el año 1992. Se están haciendo una serie de estudios de carácter técnico respecto a crecimientos de tráfico, necesidades, intensidades, etcétera, para tener la base de datos suficiente para tomar decisiones, y se están apoyando técnicamente para que, como vuelvo a decir, en el año 1992, cuando se encare el segundo Plan General de Carreteras las decisiones políticas puedan hacerse reales porque hay un trabajo técnico realizado por debajo que permita llevarlas a cabo.

Adelantar más, vuelvo a insistir en lo que decía al responder a la anterior pregunta, me parecería una pura fri-voilidad, porque sería un juego de adivinación saber lo que se decidirá en 1992. Lo que sí le puedo señalar es que existe un trabajo muy serio y muy profundo para cubrir estas necesidades de infraestructura viaria y para potenciar toda la comunicación transfronteriza con Portugal, a la que S. S. ha hecho referencia, con el nuevo puente, pero no sólo con eso, sino, también, pretendiendo una capila-rización de los pasos transfronterizos. Puedo hacer refe-rencia a uno muy reciente sobre el que están bastante avanzadas las conversaciones que mantenemos con Por-tugal, en el paso fronterizo cuyo nombre no recuerdo exactamente pero que lleva a Verín.

Con eso pongo de manifiesto cómo se está actuando ya en el primer Plan General de Carreteras en la Comunidad Autónoma de Galicia y cómo en el adelanto del segundo Plan, años 1992-93, sustantivamente se puede apreciar que la intervención es representativa en Galicia. En el segundo Plan de Carreteras se tomarán las decisiones pol-íticas con el suficiente y necesario rigor técnico para afrontarlas y cubrir las necesidades de esta Comunidad Autónoma.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mol-des por cinco minutos.

El señor **MOLDES FONTAN**: En principio, quisiera decirle que nada más lejos de im intención que entrar en los motivos de satisfacción que usted tiene por pertene-cer a este Gobierno; creo que esa satisfacción, en todo caso, corre paralela a la insatisfacción general que existe en Galicia por la marginación a la que hacía referencia en un principio.

En segundo lugar, me dice que en el primer Plan Ge-neral de Carreteras, único de momento, la actuación Ma-drid-Benavente no termina en Benavente y que lógica-mente conduce hacia algún lugar. Por descontado, eso es, si me permite, una obviedad. Lógicamente, conduce ha-cia algún lugar, el problema es saber cuándo va a llegar a ese lugar en concreto, cuándo va a llegar esa autovía a Galicia y a las distintas ciudades importantes de Galicia. Ese era el sentido de mi pregunta.

En el llamado plan puente o plan especial, contemplá-do en el Plan de Desarrollo Regional 1992-93, usted ha-

bla de 298 kilómetros —yo hice aquí la cita—; si eso se llega a cumplir, tendríamos el tramo Vigo-Orense y el tramo Lugo-La Coruña, pero seguimos sin saber si Galicia va a estar comunicada realmente con la meseta porque falta el resto, falta saber cuándo se va a conectar desde Lugo y desde Orense esa autovía con Benavente. Dice que está en estudio el segundo Plan de Carreteras. Esperemos que en ese Plan aparezca definitivamente ese proyecto. En todo caso, será a partir de 1992, lo que viene a demostrar lo que estoy diciendo desde un principio, que en 1992 estarán conectadas las Comunidades Autónomas que falten, que son pocas, por vías de comunicación rápidas con todo el territorio nacional, excepto Galicia.

No ha hecho referencia ninguna a la otra gran demanda de Galicia, la llamada autopista transcantábrica o transeuropea, como quieran llamarla. En el Plan de Desarrollo Regional se habla de llevarla desde Torrelavega a Oviedo, pero no se dice nada más. Ese es otro de los grandes problemas que hay desde El Ferrol hasta Asturias o, en este caso concreto, hasta Torrelavega. Me gustaría que, si pudiera, me dijese algo al respecto.

En cuanto a las cifras que ha manejado, yo las tenía aquí. El propio Ministerio de Obras Públicas me las ha facilitado, en respuesta a una pregunta escrita el 3 de febrero de este mismo año, y todas las cantidades que usted ha mencionado, como acondicionamiento, reposición y conservación, actuaciones en medio urbano y otras actuaciones coinciden exactamente. Por descontado, hay que mantener lo que hay y, en todo caso, mejorarlo, pero el planteamiento que yo hacía no era éste, era muy concreto: vías rápidas de comunicación de Galicia con la meseta y con la cornisa cantábrica.

En esa misma respuesta escrita del Gobierno del mes de febrero, a la que estaba haciendo referencia ahora mismo, se dicen cosas con las que no puedo estar en absoluto de acuerdo. Por ejemplo, se dice que el Plan General de Carreteras vigente da un tratamiento equilibrado a la Comunidad Autónoma gallega, considerando tanto el tráfico existente como la demanda futura, y también se afirma que Galicia es de las regiones más dotadas económicamente en el Plan General de Carreteras y que se resuelven para varias décadas los accesos a grandes ciudades mediante costosas inversiones. Estas son inversiones de mantenimiento, de reposición y algunas inversiones nuevas, como terminar la autopista del Atlántico. A finales de 1982, cuando ustedes empezaron a gobernar, había prácticamente 100 kilómetros de autopista funcionando en Galicia, noventa y tantos, y casi siete años más tarde hay siete kilómetros más, inaugurados en el mes de noviembre por el Ministerio de Obras Públicas, que corresponden al tramo Santiago norte-Santiago sur. Es decir, desde tiempos anteriores, en los que me inició lo que se llamaba el Plan de accesos a Galicia en el régimen anterior, eso está sin tramitar definitivamente y han pasado muchos años.

Repito que todo esto viene a configurar el planteamiento inicial. Es necesario decir basta a esta marginación y es necesario que el segundo Plan de Carreteras contem-

ple la solución, no a partir de 1992, sino que se dé ahora como se ha dado a otras Comunidades Autónomas.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): No me gustaría equivocarme en la referencia que voy a hacer ahora, pero si mal no recuerdo, cuando el Ministro Sáenz Cosculluela llevó el primer Plan General de Carreteras al Parlamento, al ser ratificado no hubo un solo voto en contra; si me equivoco en la cifra de que no hubo ninguno, serían dos. No admito más error. El Plan General de Carreteras tenía una virtualidad, que era enmarcar. Tampoco admito que se diga que otras comunidades hayan conseguido, con una fuerza o tirón, desenfocar el marco que constituye el Plan General de Carreteras, y reto a que se me presente una sola actuación no contemplada en dicho Plan.

En el PDR de los años 1992 y 1993 hay tres actuaciones: Benavente-Ponferrada, Vigo-Orense y La Coruña-Lugo. No creo que sea demasiado exigir que haya un esfuerzo de comprensión para ver que eso supone acercar el camino ya iniciado, pasar de Benavente a Ponferrada y, también, avanzar desde el final hasta el comienzo. ¿Cuáles son los dos destinos finales de la autovía? La Coruña y Vigo. Pues sigo avanzando de lo que tengo diseñado hasta el año 1991 y paso de Benavente a Ponferrada, actúo en el destino de la autovía y hago Vigo-Orense y La Coruña-Lugo. No creo que sea demasiado difícil comprender que esa actuación intermedia, de Ponferrada hasta Lugo y Orense, va a tener la solución en el segundo Plan General de Carreteras.

Dice S. S. que he omitido referencias a la autovía del Cantábrico o a la solución del corredor del Cantábrico y que solamente se contiene en el PDR una referencia a acercar Cantabria, (Torrelavega) a Asturias. Es cierto y no ha más previsiones para los años 1992 y 1993.

Casi renuncio a entrar en el tema de las autopistas. Ciertamente, se podrán haber acabado solamente siete kilómetros más de la autopista del Atlántico, pero no es solamente lo que se ha pagado por las autopistas. En el año 1986 pagamos por seguro de cambio 80.000 millones de pesetas, y la Dirección General de Carreteras tenía de presupuesto 35.000 millones de pesetas. Es decir, habrá habido pocas actuaciones más en autopistas, pero pagar, se ha pagado eso y mucho más con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Con independencia de ello, se remata la actuación en la autopista del Atlántico porque se considera que, aunque son inversiones muy importantes cuantitativamente, el crecimiento viario es notorio e importantísimo y, por tanto, la respuesta empieza a estar forzada. Estoy seguro de que S. S. conoce muchísimo mejor que yo la difícil realidad orográfica de Galicia y las dificultades que tiene afrontar estas actuaciones; dificultades que, por muy importantes que sean, no nos apartan de cumplir el cometido y de afrontar la problemática de rematar estas actuaciones, enlazarlas y que cumplan con su funcionalidad mayor.

Sé que no voy a convencer a S. S. No digo que sea el todo, pero no creo que esté ajustado a las cifras objetivas hablar de una desviación en la Comunidad Autónoma de Galicia. Pienso que el primer Plan General contiene unas actuaciones económicamente importantes, de relieve. En el avance del segundo Plan, en el período transitorio 1992-1993, es irrefutable la afirmación de que el 30 por ciento se circunscribe a la Comunidad Autónoma de Galicia. La apuesta de futuro de esperanza que hago sobre que en el segundo plan se rematará todo este entramado, que ya está claro y que asoma por otras partes, creo que goza de todo el apoyo técnico sobre lo que se está haciendo y de la solvencia política por lo menos de este Gobierno. **(El señor Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Trillo, si desea intervenir por una cuestión de orden.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: señor Presidente, quizá es que me he desacostumbrado, después de casi un año ausente de esta Comisión, a estas manifestaciones, pero, señor Presidente puedo asegurarle que nunca, en siete años de parlamentario, he escuchado hablar de: reto, desafío, me opongo. Jamás he visto que ningún cargo del Gobierno en este Congreso emplease una terminología como la que ha utilizado el señor Subsecretario...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, eso no es una cuestión de orden. Perdóneme, estamos en el trámite de preguntas...

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Como Diputado gallego le aseguro que me opongo rotundamente a esa terminología.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trillo, finaliza su intervención porque no era para una cuestión de orden. Está evaluando contenidos de la respuesta del Subsecretario que son de la exclusiva responsabilidad de dicha autoridad.

— **SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR POR EL GOBIERNO PARA EVITAR LA INSTALACION DE MINICENTRALES HIDROELECTRICAS EN ESPACIOS DE INTERES ECOLOGICO O PAISAJISTICO (SEÑOR GARCIA FONSECA, DE LA AGRUPACION IZQUIERDA UNIDA INICIATIVA PER CATALUNYA)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasemos a la pregunta siguiente, del señor García Fonseca, de la Agrupación Izquierda Unida, relativa a las medidas a adoptar por el Gobierno para evitar la instalación de minicentrales hidroeléctricas en espacios de interés ecológico o paisajístico.

Tiene la palabra para su formulación el señor García Fonseca por diez minutos.

El señor **GARCIA FONSECA**: A partir del Real Decreto 1217/1981 de 10 de abril que posteriormente ha sido

complementado con otras medidas, se establecieron una serie de normas para fomentar la utilización de las energías renovables o residuales (hidráulica, solar, eólica, de biomasa, etcétera), sobre las que no será mi Grupo el que haga una crítica, ya que estamos absolutamente de acuerdo con su espíritu y dirección. Lo que sucede es que al amparo de esta normativa, y ayudado además por una serie de subvenciones ampliamente generosas por parte del Gobierno e incluso por los Fondos Europeos del FEDER, desde hace unos años están empezando a proliferar una serie de peticiones sobre la construcción de pequeñas centrales hidroeléctricas. Según mis noticias, que se basan en la información aparecida en la prensa, creo que las peticiones ya ascienden a más de quinientas, porque en la práctica tales centrales están suponiendo un negocio saneado que atrae lógicamente a muchos inversores.

Hasta aquí no habría nada especial que objetar por parte de nuestra Agrupación, si no fuera porque en la práctica muchos de estos proyectos —algunos ya están en construcción y otros incluso autorizados por el organismo competente— se ubican en sitios de claro interés ecológico o paisajístico, como son ciertas zonas especiales de Gredos, de los Pirineos o concretamente de los Picos de Europa —que es a lo que específicamente se refiere mi pregunta— o en lugares de interés como puede ser la zona del Cares, la zona de Valdeón.

Nos parece que la construcción de las minicentrales en este tipo de emplazamientos conlleva graves riesgos a la hora de que sean preservados los elevados intereses ecológicos y paisajísticos de esta zona. Por supuesto, aparte de lo que suponga de remoción de toneladas de tierra, de piedras, de tala de bosques, de apertura de nuevos caminos para un tráfico indiscriminado posteriormente, hay temas aún más importantes, como la variación del nivel de las aguas e incluso los cambios de su curso, los tendidos eléctricos, las construcciones de tuberías, vayan cubiertas o descubiertas como aparecen en muchas ocasiones.

Refiriéndome de forma específica a las minicentrales de los Picos de Europa, tengo que señalar además que concretamente las de la zona de Valdeón, del Cares, a la que he aludido —que, por cierto, limita con el Parque Nacional de Covadonga—, han sido informadas en contra tanto por el ayuntamiento respectivo como por la Dirección General de Obras Públicas de la Conserjería de Fomento de la Comunidad Autónoma de Castilla y León. Esta última informó desfavorablemente por considerar que los caudales ecológicos previstos eran pequeños, pudiendo entonces llegar a desaparecer los ríos Cares y Arenal entre las poblaciones de Caldevilla Manzanedo. La Sección de Montes, Caza y Pesca de la Comunidad Autónoma de Castilla y León también informó negativamente, y aunque luego hubo otros informes de la empresa adjudicataria, la Comunidad de Castilla y León volvió a enviar el suyo de carácter negativo.

Pese a todo ello, la Confederación Hidrográfica del norte —tras informe del Servicio Jurídico del Estado y del ingeniero encargado de la Comisaría de Aguas— ha autorizado la concesión por considerar que el proyecto en cues-

tión estaba de acuerdo con la Ley de Aguas y el Reglamento de Dominio Público Hidráulico.

Por otra parte, no ya grupos ecologistas más o menos radicales, sino incluso autoridades regionales de la Comunidad Autónoma asturiana, como su Presidente, abogaban por que la zona de los Picos de Europa fuera declarada espacio natural protegido.

Si hemos aprobado en el Parlamento una ley relativa a los espacios naturales —y pensamos que es urgente que comience a aplicarse y se elabore un catálogo de las distintas categorías de espacios naturales que contempla la ley— para que sean debidamente protegidos antes de que se utilicen de forma indebida, nos planteamos en relación a estos casos específicos de estas minicentrales en zonas de claro interés ecológico y paisajístico como las que cité cuestiones como las siguientes. ¿Por qué no se aplica en estos lugares específicos un estudio previo de impacto ambiental, como lo exige de hecho la Ley para la construcción de grandes presas?

Aparte de estos casos, que pensamos claramente que deberían ser evitados y, por tanto, la pregunta sería qué medidas piensa adoptar el Ministerio para evitar que esto suceda, respecto a los casos en que se realicen, quisiera saber cómo se va a garantizar la bondad de los proyectos, así como la correcta construcción y el respeto por el medioambiente; cómo y quién va a controlar el uso estricto de los caudales cedidos o la parada de las centrales durante el estiaje, etcétera. Son cuestiones que nos parecen sumamente importantes y muy difíciles de asegurar en la práctica y por eso hacemos la petición de que, al menos en los lugares como los que he citado —y específicamente el de los Picos de Europa, que tienen un claro, interés ecológico y paisajístico, que nadie de esta Cámara negará—, se evite a cualquier precio la construcción de este tipo de minicentrales.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Subsecretario para responder a las preguntas formuladas.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Alvarez de Linera): No sé si he entendido bien al señor Diputado, pero me ha parecido que decía que se había autorizado la construcción de una concreta minicentral en un lugar determinado, por parte de la Confederación Hidrográfica del Norte. Como mi información no coincide con la suya, me gustaría que me hiciese llegar los datos.

Como bien decía, la propia Ley de Aguas en su artículo 90 establece que en toda la tramitación de concesiones y autorizaciones que afecten al dominio público hidráulico, y pudieran implicar riesgos para el medio ambiente, será preceptiva la presentación de una evaluación de sus efectos. Tal precepto ha sido oportunamente desarrollado en el Reglamento del Dominio Público Hidráulico dictándose normas sobre el contenido y tramitación de estos estudios de evaluación.

Me permito recordar que hace aproximadamente un año, si mal no recuerdo, se aprobó una modificación del decreto vigente para poder establecer un trámite de com-

paración respecto de los proyectos presentados, que antes, en la normativa a que hacía referencia S. S., no existía. Creemos que se han establecido en la normativa una serie de mecanismos que permiten la intervención de las comunidades autónomas competentes en cuestiones de ejecución en materia medioambiental, así como de otros particulares o interesados cuando se considere que la actuación concreta perjudica o afecta al entorno ecológico y paisajístico o tiene un elevado interés para la zona medioambiental a que se refiere.

En relación con los espacios protegidos por la normativa concreta, bien sea la estatal reciente o bien de las comunidades autónomas, también se está pensando en la posibilidad de condicionar la concesión de estos aprovechamientos. En el caso de que no exista una normativa de protección especial, durante el procedimiento concesional se hace la información pública, se solicita la información de las comunidades autónomas y se exige al peticionario el estudio de los efectos ambientales. En cualquier trámite de estos, cualquier persona puede manifestar aquellos aspectos que considera oportunos o relevantes, y los organismos competentes en materia de medio ambiente con una especificidad mayor.

Por otra parte, en el caso concreto de minicentrales, la autorización de la instalación de producción de energía eléctrica como tal salvando el caso de la Comunidad Autónoma de Cantabria, corresponde en general a las Comunidades Autónomas. De la preocupación que tiene el Departamento en la cuestión que planteaba S. S. puede ser indicativo cómo, a iniciativa de la Dirección General de Medio Ambiente, se ha adjudicado recientemente, en concurso público, la elaboración de un estudio denominado «Estudio piloto sobre las afecciones en el medio natural derivadas de la instalación de minicentrales hidráulicas» en tres áreas concretas que se han elegido, que se consideran tres áreas tipo y que pertenecen concretamente al Sistema Central, a la cornisa Cantábrica y a la cuenca del Tajo.

La preocupación que pone de manifiesto este estudio tiene intención de facilitar al correspondiente órgano de la Administración un trabajo serio que le permita valorar con una metodología rigurosa y estricta las posibilidades de afección y de su corrección y todas las medidas necesarias para un seguimiento, ciertamente dificultoso, como S. S. apuntaba en su intervención, de cómo se va a actuar en determinadas situaciones que se pueden producir en el tiempo por una disminución de los caudales y cómo se puede actuar de forma correcta.

Uno de los objetivos concretos de ese estudio es, pues, aportar datos de interés para definir estos criterios metodológicos con que deben juzgarse las evaluaciones de impacto ambiental de dichos proyectos. Bien es cierto que, a pesar de la normativa en vigor, no se desprende su exigibilidad por no estar contemplada en el Real Decreto legislativo de 1986, que hizo la transposición de la directiva comunitaria, ni tampoco en su Reglamento de aplicación, aprobado a finales del pasado año 1988, que está limitado, como se decía, a las grandes presas.

Creo que este tema es opinable y no encontraríamos

una opinión unánime, porque el señor Diputado convendrá conmigo en que determinados grupos ecologistas consideran que algunas actuaciones de este tipo habría que primarlas, evidentemente quizá no en determinados sitios, como alternativa a otras actuaciones a las que son menos proclives. En definitiva, creo que no solamente existe preocupación por combinar estos dos factores, sino que, debido a la propia coincidencia de las dos responsabilidades en el Ministerio, evidentemente, se encuentra más exacerbada esta preocupación y creo que hemos ido incluso más allá de las previsiones legales en crear instrumentos de trabajo que sean operativos para la valoración por parte del organismo autorizante de aquellas instalaciones cuya autorización se solicita y que, por su especial ubicación, deben tener más en consideración o hacer más relevante aún de lo que normalmente se tiene en cuenta el valor o el factor medioambiental.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García Fonseca por cinco minutos.

El señor **GARCIA FONSECA**: Muy brevemente, señor Presidente.

En relación con el tema general, quiero subrayar —pienso que quedó suficientemente claro en mi primera intervención— que yo me refiero a las minicentrales hidráulicas o hidroeléctricas ubicadas o proyectadas en sitios de claro interés ecológico y paisajístico. Creo que en este sentido el ejemplo específico al que me he referido no ofrece lugar a dudas, a mi entender. En este sitio en concreto ya son dos las centrales que están prácticamente, si no ultimadas, muy próximas a serlo. No me refiero ahora concretamente a las de Posada de Valdeón, sino a las de Soto de Sajambre, que está también en la misma zona de los Picos de Europa y en sitios estratégicos desde el punto de vista ecológico y paisajístico.

En relación a las de Posada de Valdeón, que están justo en el límite de la ruta del Cares, que supongo que SS. SS. conocen sobradamente, por lo menos de referencia, y sabrán apreciar su valor, me gustaría que su respuesta tuviera más precisión, porque lo que yo afirmo —y digo inmediatamente la documentación en que me baso— es que la Confederación Hidrográfica del Norte autorizó la concesión a que me refiero. Si no es así, me gustaría que lo dijera explícitamente —no sé si lo ha hecho ya—, porque yo me quedé con la duda. Tengo la noticia, por una parte, vía medios de comunicación, que lo han dicho además en muchos periódicos regionales y nacionales —tengo aquí varios de ellos— y, además, por haberme puesto en contacto directo con el Ayuntamiento de Posada de Valdeón. Si no es así, me gustaría que, por una parte, me confirmara, que efectivamente no existe esa autorización y, en segundo lugar, si no existe, si va a existir o si el criterio del Ministerio es que en estos casos a los que me estoy refiriendo no existe ni va a existir la autorización; es decir, que ustedes lo van a evitar. Este es el aspecto más concreto de la pregunta que desearía me contestase en la réplica.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Subsecretario, tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Lamentablemente, no puedo decir al señor Diputado si eso está autorizado o no. Con ello no evado la respuesta y a través de la Presidencia le pondré de manifiesto por escrito la situación concreta y al detalle de cómo esté esa autorización. Que exista la petición de concesión de una minicentral casi ni lo pongo en duda, dada la rotundidad de sus afirmaciones, pero en cuanto a que ya esté culminado todo el procedimiento administrativo para que la minicentral pueda entrar en funcionamiento tengo mis reservas, no puedo asegurar que ello sea así.

Insisto en que haré una información exhaustiva por conducto de la Presidencia para aclarar esta cuestión. Sigo insistiendo en la preocupación del Ministerio por armonizar estos dos temas. Creemos que estamos facilitando mecanismos de trabajo para que el órgano competente pueda valorar mejor y tomar decisiones. En lo que a mí se me alcanza y en lo que yo conozco, tenía entendido que el escaso número de minicentrales concedidas estaba en sitios sin ningún valor medioambiental de destacar y fundamentalmente ubicadas en lo que se llama el salto de la presa, o sea prácticamente al pie de la presa, donde su relevancia, por su impacto, es mínima.

Sí quiero señalar que están establecidos mecanismos dentro del Ministerio para separar quién es la autoridad autorizante de determinadas concesiones, que se circunscriben a los organismos autónomos de las Confederaciones Hidrográficas los de una potencia bastante menor, recabando para los servicios centrales las que tienen una dimensión mayor. Reitero mi compromiso anteriormente manifestado, que espero pueda disipar las dudas, y me disculpo por no poder dar mayor información.

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

— **SOBRE REFORMA DE LA LEY DEL SUELO, NECESIDAD DE UNA LEY GENERAL DE LA VIVIENDA Y DE UNA LEY GENERAL DE EDIFICACION, EJECUCION DEL PLANEAMIENTO URBANISTICO Y PRECIOS DEL SUELO Y LA VIVIENDA (SEÑOR MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA, G. CDS)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta formulada por el señor Martínez-Campillo, del Grupo Parlamentario del CDS, sobre la reforma de la ley del Suelo, la necesidad de una nueva ley general de la Vivienda y una ley general de Edificación, ejecución del planeamiento urbanístico y precios del suelo y la vivienda.

Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo por diez minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias, señor Presidente, y gracias al señor Subsecretario por su presencia, una vez más, en esta Comisión en

nombre del Ministro de Obras Públicas y Urbanismo.

Ciertamente es un conjunto de preguntas que podrían dar lugar a un debate de larga duración, pero, lógicamente, muchas cuestiones tanto usted como yo tendremos que apuntalarlas solamente de forma somera, sin perjuicio de que en otros trámites vayamos profundizando más.

En lo que se refiere a la Ley del Suelo, cuando se hizo la pregunta estaba motivada por dos cuestiones. Una de ellas era antigua, es decir, ya en las comparecencias previas a los presupuestos del año 1987 apunté al Director General de la Vivienda la necesidad de una reforma en profundidad de la Ley del Suelo. Posteriormente lo hice al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo. Se me contestó que esta era una cuestión imposible de abordar en la medida en que el urbanismo era una competencia transferida en exclusiva a las Comunidades Autónomas y que no entraba hacerlo dentro de los planes del Ministerio. Posteriormente me imagino que tanto nuestras tesis como otras coincidentes desde el Gobierno, más el fenómeno, sobre todo, del encarecimiento de la vivienda y de la especulación del suelo, han motivado que el Gobierno finalmente, haya aprobado recientemente en Consejo de Ministros un proyecto de ley que modifica parcialmente la Ley del Suelo y que acaba de tener entrada en el Congreso de los Diputados. Yo he tenido que manejar un borrador que publicó una revista, pero dentro de poco llegará a las manos de los Diputados y será objeto de debate, supongo que en esta Comisión.

La pregunta primera pues, para no adelantar el debate, va referida exclusivamente a cuáles son las líneas generales que apunta esta reforma de la Ley del Suelo, de forma, ya digo, muy somera, sin mayores exigencias, señor Subsecretario.

En segundo lugar, y en el aspecto legislativo, las preguntas que yo hago se refieren a la necesidad de una ley general de la Vivienda y una ley general de Edificación. Sabe S. S. que el Defensor del Pueblo, en el informe que hizo del año 1987, reiterando lo que había dicho en anteriores informes, insistió en la necesidad de que en España se abordara una ley de ordenación de la edificación, primero —decía él—, para llenar insuficiencias y lagunas detectadas en el sistema normativo regulador de la actividad edificadora libre. Ponía como cuestiones esenciales de esta Ley un cuadro de responsabilidades por defectos constructivos, determinación de las obligaciones y responsabilidades, etcétera. Luego ha habido dos cuerpos normativos, en el caso de la ley de edificación, que han venido a poner en evidencia su necesidad, incluso el compromiso de esos cuerpos legislativos de que estas leyes que voy a mencionar se harán en un futuro inmediato, concretamente, la disposición final primera, tres, de la Ley de 1.º de abril de 1986, Ley número 18, sobre regulación de las atribuciones profesionales de arquitectos e ingenieros técnicos, y también se apuntaba esa posibilidad en la Ley General de Consumidores, del año 1984. La pregunta, por tanto, iría referida sobre todo a si el Ministerio tiene en previsión la redacción de un anteproyecto de Ley general de la edificación, si existe algún tipo de dificultad especial para presentar al Consejo de Ministros y

poner en marcha el funcionamiento de este anteproyecto, y cuáles son las cuestiones básicas que impiden su puesta en funcionamiento.

En lo relativo a la ley de la vivienda señalo también que no es una ley reclamada —aunque sí entre líneas—, por el Defensor del Pueblo. Comentaré brevemente que nosotros hemos venido manteniendo en esta legislatura nuestra tesis de que España necesita un Código edificatorio que comprendiera, por un lado, la Ley del Suelo, con las reformas necesarias, y, por otro, la ley general de la vivienda, que regulara las viviendas de renta libre y de protección oficial e incluso, dentro de ellas, que se regulara la materia de arrendamientos, entendiendo que la Ley de Arrendamientos Urbanos está llamada a desaparecer, que es dentro de las viviendas de protección oficial donde encontraría su encaje, y, finalmente, la ley de edificación. Ese sería el aspecto normativo.

En el aspecto ejecutivo, la pregunta, señor Subsecretario, se refiere a conocer cómo su Ministerio está detectando datos importantes que van a servir de mucho en las discusiones legislativas de la reforma de la Ley del Suelo y, si hubiera lugar, en la ley de edificación y en la ley de la vivienda. Es decir, conocer exactamente si el Ministerio posee datos fiables y actualizados de la existencia de suelo público en poder de los municipios españoles, así como las medidas prioritarias que deberían ponerse en marcha para frenar la especulación del suelo en este sentido, y los datos que el Ministerio posee sobre la evolución de los precios del suelo y de la vivienda. Sí de estas últimas preguntas, es decir, el inventario del suelo público disponible en España y la evolución de precios de viviendas y suelo en España, no dispusiera de datos exactos, estrictos o por lo menos detallados e individualizados, nos conformaríamos con que se comprometiera S. S. a enviarnoslos personalmente.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): Como S. S. decía, el hecho de que después de su aprobación por el Consejo de Ministros, ya se haya remitido a las Cortes, lo que entonces era anteproyecto de ley de modificación de la Ley del Suelo —hoy ya proyecto—, reconfigura un poco la pregunta, porque S. S. van a tener oportunidad de discutirlo muchísimo más a fondo, y esperamos grandes aportaciones al proyecto de ley.

Muy esquemáticamente y con posibilidad de profundizar luego si así lo consideran, creo que el proyecto de Ley del Suelo fundamentalmente positiviza determinados preceptos constitucionales de forma clara y con una determinada apuesta, procurando, evidentemente, el cumplimiento del mandato constitucional de acceso a una vivienda digna y de establecer las condiciones que favorezcan o que faciliten ese acceso, hacer copartícipe a la comunidad de las plusvalías generadas por su propia acción urbanística, y poner en marcha todos los mecanismos que

en su mano están para luchar contra el fenómeno de la especulación.

Sobre ese gran marco lo que hace el proyecto de ley es enumerar las facultades y deberes urbanísticos, estableciendo de forma rotunda lo que significa una gradual adquisición de tales facultades, y paralelo al cumplimiento de determinados deberes, y el cumplimiento de esos determinados deberes en unos determinados plazos enmarcados dentro del planeamiento urbanístico.

En segundo lugar, introduce importantes modificaciones en los sistemas previstos para el aprovechamiento y las valoraciones, pretendiendo dificultar la atribución especulativa de las plusvalías de que no se deban al cumplimiento sucesivo y gradual de los deberes urbanísticos a los que antes hacía referencia. En definitiva, contribuir en la esfera de las posibilidades del Gobierno, de la Administración Central, a que las actitudes pasivas no se vean premiadas por el hacer de otros.

En tercer lugar, afronta el tema de la expropiación, de la expropiación como mecanismo de actuación de la Administración (que tampoco hay que exagerar, porque previsiones tiene la vigente Ley del Suelo), mecanismo de expropiación orientado en dos direcciones: una, con algo de contenido de mecanismo expropiación-sanción, como respuesta al incumplimiento de estos deberes; y otra, como mecanismo para facilitarse o autofacilitarse por parte de las administraciones actuantes de determinados patrimonios de suelo que le permitan afrontar y dar respuesta a situaciones coyunturales de dificultad.

También se hace un gran esfuerzo en acercar lo que es valoración urbanística y valoración fiscal. Se extiende el valor inicial no solamente al suelo no urbanizable, como hasta ahora, sino también al suelo urbanizable no programado, y se pretende que el planeamiento urbanístico y la legislación urbanística faciliten los aprovechamientos y sean los mecanismos fiscales los que suministren la valoración. Ahí tengo que reconocer públicamente el magnífico trabajo de colaboración entre el Ministerio de Economía y Hacienda y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

Luego el proyecto de ley procura cobertura legal a determinados instrumentos cuya utilización por parte de las administraciones urbanísticas puedan facilitar su gestión y potenciar su intervención en la regulación del mercado del suelo y, en este sentido, la consideración como uso específico, dentro del planeamiento de zonas dedicadas a la construcción de viviendas de protección oficial.

Señalar que el registro de solares pasa a incluir también cualquier otra clase de terrenos sin urbanizar, a los que también alcanza su posible venta forzosa «a posteriori». Establecer la cobertura para que los ayuntamientos puedan ejercitar los derechos de tanteo y retracto en las zonas o áreas donde ellos determinen, en virtud de sus necesidades, tanto sobre terrenos como sobre viviendas y luego, también, favorecer la constitución de patrimonios públicos de suelo, cubriendo, con las cautelas precisas y necesarias, que se mantenga una clara finalidad de ese patrimonio público adquirido con un determinado mecanismo privilegiado, con una dedicación, bien sea a la cons-

trucción de viviendas sociales o a otros destinos de interés social.

Creo que, evidentemente, no es todo lo que dice, dice mucho más, pero en rasgos generales podría aceptarse esta pequeña explicación de los contenidos sustantivos del proyecto de ley.

Respecto de la ley de ordenación de la edificación coincido con lo que S. S. ha señalado en cuanto a antecedentes y demandas de otras instituciones del Estado. Se está trabajando intensamente en el proyecto de ley con un grupo de trabajo interno todavía del Ministerio, donde se ha dado entrada no solamente a la Dirección General de Vivienda y Arquitectura, sino también al Instituto del Territorio y el Urbanismo, por el especial conocimiento que tiene de estas materias, pero todavía digamos que es un anteproyecto de ley en el que está laborando un grupo de trabajo interno.

Evidentemente, por el contenido de los objetivos que voy a señalar a continuación, luego habrá que dar un salto y producir un debate con todos los agentes sociales afectados que no hemos hecho, por ejemplo, con el otro proyecto de ley, porque creo que su contenido dificultaba esta posibilidad de diálogo, pero que con éste sí, es necesario.

Como objetivos también y perdón por los brochazos que muy «grosso modo» enumero: regulación básica de la edificación; normas obligatorias; actividades, atribuciones, derechos, obligaciones y responsabilidades de todos y cada uno de los diversos agentes que intervienen en el proceso edificatorio; garantías exigibles y también algún tipo de disposición específica para lo que se refiere a obras de edificación promovidas por las administraciones públicas.

Creo que con estos seis o siete puntos de objetivos a nadie se nos ocultan dificultades de armonizar intereses en contradicción o en pugna, la dificultad de establecer fronteras en todo el campo de atribuciones, actividades y responsabilidades. No oculto que va a ser un trabajo duro de realizar, pero el Ministerio está volcado y gente dedicada «full-time» a este tema, que el Ministro ha considerado —y cómo no voy a estar yo de acuerdo con ello— que debía ser algo muy interno y no un trabajo en el que se nos preparara un texto desde fuera que luego puede condicionar la tramitación interna. Preferimos ser nosotros los gestores del primer texto que sirva como enmarcador de la discusión posterior. **(El señor Vicepresidente, Gracia Plaza, ocupa la Presidencia.)**

Respecto del posible proyecto de ley general de la vivienda no oculto al señor Diputado las enormes dificultades que este tema tiene, por el reparto competencial, porque quizá iba a ser difícil explicar la intención, porque quizá abarcar todo dificulta más la posibilidad de conseguir determinados objetivos; creo que parcelar los problemas facilita la posibilidad de su solución, o, por lo menos, esa es la apuesta que hace el Ministerio y así ha afrontado el tema de la Ley del Suelo y el tema de la ley de ordenación de la edificación.

Existen otros problemas a los que S. S. ha hecho referencia y que el Ministro también en público, en compa-

recencia ante el Congreso o el Senado, no recuerdo bien, ha hecho alguna referencia respecto a la Ley de Arrendamientos, pero no le oculto algo de pesimismo, adjetivémoslo personal, respecto de un proyecto de ley código de todos los temas de la vivienda.

Las otras preguntas eran más concretas. Se referían a datos sobre la ejecución del planeamiento urbanístico; medidas que podían adoptarse por la Administración del Estado para combatir la especulación del suelo y datos sobre la evolución de los precios del suelo y la vivienda y sus consecuencias locales.

Respecto a las medidas para luchar contra la especulación del suelo, me reitero en lo que he señalado antes respecto del proyecto de ley del suelo. Creo que las posibilidades de actuación de la Administración central están ahí, en ese plano legal, plano legal dificultoso, porque la línea de separación de la configuración del derecho básico de la propiedad y de la competencia de vivienda y urbanismo es una línea de separación difícil. Creo que hemos hecho un gran esfuerzo para conseguir unas definiciones lo suficientemente precisas para que nadie se sienta afectado y el tiempo me dará la razón de que el proyecto de ley del suelo, tal y como va articulado, permite políticas territoriales urbanísticas diferentes. Porque, el proyecto de ley, en lo que no afecta a condiciones básicas del derecho de propiedad (S. S. lo verá cuando haga un estudio del texto definitivo y profundo), como mucho se confecciona como norma de carácter supletorio, pero no es la única posible, sino que caben posibilidades distintas derivadas de una voluntad legislativa diferenciada en cualquiera que sea la comunidad autónoma.

Respecto de los datos sobre la evolución de precios de la vivienda, tengo que reconocer las limitaciones absolutas que existen. Limitaciones derivadas, primero, de la propia opacidad del tema. Yo creo que intentar averiguar qué movimientos se están produciendo en la adquisición del suelo es prácticamente imposible. A algún colega le encantaría poder tener el dato más objetivado, más en el papel, porque ahí se está produciendo el refugio de algo inconfesable y, por tanto, no se pone encima de la mesa la menor sombra de elemento o dato objetivo que permita su conocimiento.

Por lo que se refiere a las viviendas, los datos que nosotros manejamos se circunscriben mucho más a las viviendas de protección oficial que es sobre lo que nosotros tenemos más datos, pero no todos.

El seguimiento más profundo lo tienen las comunidades autónomas y no de todas tenemos buena información. Respecto de otros datos tengo que decir que son de fuentes más o menos privadas o están confeccionados con un objetivo muy específico y no creo que sean absolutamente orientadores de lo que queremos, por no señalar las dificultades que existen al hacer una generalización de determinación de esta evolución de precios, puesto que no admite parangón alguno la evolución de precios que se puede producir en determinadas ciudades y dentro de determinadas ciudades en determinados sitios, con la de otras poblaciones donde existen menos tensiones urbanísticas y menos puesta de suelo a disposición de los cons-

tructores. Se puede manejar algún dato respecto de Madrid y Barcelona; pero vuelvo a poner un poco en entredicho, no la fiabilidad del dato, sino el objetivo de quien ha obtenido este dato. Por ejemplo, se puede considerar que en Madrid y Barcelona, en viviendas de lujo, la repercusión del suelo puede alcanzar entre el 47 y el 50 por ciento del precio final de la vivienda. En viviendas no de lujo diferenciaríamos entre zonas céntricas y no céntricas. En las primeras la repercusión podría alcanzar el 40 por ciento; en las segundas podríamos manejar un abanico entre el 30 y el 23 por ciento del precio final del suelo. En otras grandes ciudades, en zonas céntricas, el 40 por ciento; en otras, 25 ó 35, pero aquí con una variabilidad mucho más grande.

Yo podría facilitar algún dato más, pero aquí, a no ser que cometa una incorrección de esas que me horrorizaría realizar, tendría que ser absolutamente informal en el sentido de que no son datos derivados de un conocimiento y una sistematización de la información por parte del Ministerio y, por tanto, no cuentan con el aval o el respaldo de esas cifras. Pero algún dato, con este carácter informal, sí podría facilitarle al señor Diputado.

Respecto a la ejecución del planeamiento urbanístico y tenencia de suelo público por parte de las Administraciones tengo que decir que ahí, hay menos datos aún. Aquí si que afirmo que no existe ese dato. Los niveles de ejecución del planeamiento urbanístico no cabe llevarlos a cabo. Es tal la diversidad que existe en todo el territorio nacional que difícilmente podría llevarse a cabo un conocimiento de este problema. Puede ser un elemento de reflexión respecto a un deseo (no de que ese deseo se haya alcanzado) que en el año 1986, de los 8.046 municipios, tenían plan general 954, con una población afectada de 25.800.000 personas; con normas subsidiarias, 1.505 municipios, con una población de 6.100.000 habitantes; con un programa de determinación de suelo, 1.966 municipios, afectando a 2.900.000 habitantes; y sin ninguna norma de planteamiento, 3.621 municipios, afectando a prácticamente tres millones de habitantes.

Fíjese S. S. que tampoco estos datos son demasiado ilustrativos, porque incluso la tenencia o no de una norma de planeamiento más elevada, como puede ser el plan general, no responde, en verdad, a una mayor preocupación por el tema urbanístico, sino que incluso, puede depender de factores tan arbitrarios, en el sentido terminológico, como la existencia o no de fondos suficientes para subvencionar el que se hicieran planes generales o normas subsidiarias.

Lo que sí puedo señalar es que de poblaciones superiores a 25.000 habitantes, y por tanto incluidas todas las capitales de provincia, sólo existen cuatro ciudades en el territorio nacional que no tengan plan general de ordenación. Si mal no recuerdo son Almería, Alcalá de Henares, y otros dos que se me han ido de la memoria en este momento.

El dato estadístico es muy difícil de confeccionar, porque los suministradores no tiene el conocimiento de qué grado han alcanzado en su ejecución sus respectivos planeamientos. Quizá haya algo de opacidad en la transmi-

sión de esta información, y respecto de la tenencia de suelo público le digo lo mismo. Lo que sí creo que se puede asegurar sin este respaldo estadístico que permitiría una afirmación rigurosa (pero tampoco creo que con demasiada posibilidad de error es que porcentualmente es absolutamente insignificante el suelo público que hay en poder de las Administraciones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo por tiempo de cinco minutos.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias, señor Subsecretario, por su respuesta. Como queda poco tiempo únicamente daré dos o tres pinceladas a lo que usted dijo y vamos a guardar estas cuestiones para otros debates, incluida la reforma de la Ley del Suelo. Sólo quiero decirle que al menos el texto que yo he leído tiene aportaciones muy interesantes, aunque también me ha defraudado en otras cuestiones, y hay cosas curiosas como que los redactores del Plan de Madrid se empeñaron en legalizar lo que los tribunales habían echado abajo: las transferencias de aprovechamiento urbanístico que han sido un fracaso en toda España desde que nacieron en Petrel e Ibi hace diez años. So cuestiones meramente puntuales y esperaremos al debate de la ley que es lo importante, con la confianza de que salga un buen proyecto de reforma de la Ley del Suelo que armonice competencias del Estado y de las comunidades autónomas que va a ser un punto crucial.

En cuanto a la Ley de Ordenación de la Edificación, siempre se dijo que uno de los puntos claves, que como S. S. ha dicho requiere un trabajo arduo, era la cuestión del seguro de la vivienda. Querría saber si realmente esa cuestión sigue presente como nudo gordiano para la salida de la ley o, por el contrario, se resuelve esa cuestión y las compañías de seguros estiman que pueden cooperar en lo que es asegurar la edificación más allá de los famosos diez años que garantizan la calidad de la edificación.

En cuanto a la ley de la vivienda se dice que hay grandes dificultades para sacar un texto normativo y mi opinión, que he mantenido constantemente, y la de mi Grupo, es que un país moderno como España debe sustituir los planes de vivienda que suenan a antiguo y a países que no están al día en cuanto a lo que debe ser un régimen legal del uso de la vivienda, por una ley de la vivienda donde se sepa qué hace cada agente y qué sucede con las viviendas de renta libre. Nosotros apostamos por un texto normativo de la vivienda.

Paso ahora a las cuestiones concretas. En el fondo, lo que usted me dice es cierto en cuanto a las dificultades que hay para obtener datos sobre el inventario de suelo público, sobre la evolución del precio del suelo y del precio de la vivienda, que nos impide a los grupos políticos y a la Administración tomar decisiones con fiabilidad. Constantemente aparecen cuadros en los medios de comunicación, que muchas veces están dirigidos hacia un fin determinado, ofreciendo cifras muy dispares entre sí. Esto lo que pone de manifiesto (y creo que sería una bue-

na sugerencia) es que el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo tiene que hacer un esfuerzo y nosotros tenemos que darle los medios para que al mundo de la informática se le dote, a través del Instituto del territorio del urbanismo o cualquier otro organismo, de unos datos estadísticos importantes, que permitan saber continuamente qué evolución están siguiendo (con la limitación de la opacidad para la que estamos poniendo ahora mecanismos fiscales que pueden evitar esa cuestión) y qué cantidad de suelo público existe, porque en el fondo el Estado no deja de ser una gran empresa pública que tiene que regular esos desequilibrios, a través de sacar en el momento necesario, y con actuaciones de choque, suelo para equilibrar el que éste sea escaso y caro, y esté en pocas manos. Yo le rogaría S. S. que asumiera la necesidad de que el Ministerio tuviera un gran instrumento informático en sus manos, que pueda ofrecer a toda la sociedad, con el fin de poder tomar decisiones justas, que es lo que se echa en falta cuando se habla de este tipo de leyes tan complicadas y tan complejas, como es la ley del suelo, edificación y vivienda, y parece que lo primero que deberíamos tener en la mano es un gran libro blanco sobre la situación real, para pasar a discutir el texto normativo sabiendo exactamente cuales son las consecuencias de las normas que estamos aplicando y en que tiempo se producen las mismas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Gracia Plaza): Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO** (Mauleón Álvarez de Linera): En cuanto a la ley del suelo creo que es un proyecto de ley de debe someterse a una lectura muy profunda, sin juicios previos. Es el resultado de más de quince meses de trabajo muy profundo, tiene una clara puesta de permanencia, no es la respuesta a una situación coyuntural, en algo puede suponer un reto de gestión para las Administraciones más actuantes, pero bienvenido sea porque creo que nuestra realidad es muy distinta de la realidad de 1956 en que se aprobó una Ley sin darse cuenta de lo que se aprobaba, por lo menos su exposición de motivos. Creo que esto es muy distinto y si por algo hoy se puede apostar es porque la actuación de estas Administraciones va a ser eficaz y la respuesta la va a dar el proyecto de Ley. También se me puede decir que qué otra cosa va a decir el Subsecretario sobre algo que en buena medida él ha empujado.

En cuanto a la ley de ordenación de la edificación y en concreto el tema del seguro, hay todas las dificultades habidas y por haber, porque entre otras cosas hay que tocar el Código Civil, aunque tampoco es que sea intocable. Creo que los mecanismos de comportamiento normales de una sociedad desarrollada como la nuestra tienen que ir por ahí, en cuanto a asegurar que la intervención de los diferentes agentes tenga claramente una respuesta alternativa eficaz, que garantice al ciudadano que determinada actuación irregular puede ser superada o paliada por la respuesta económica a través de las garantías.

Respecto al tema de la ley de la vivienda tengo poco

que añadir. Yo creo que los planes de vivienda, si tienen todavía esta connotación peyorativa, mal están, pero la verdad es que no están satisfechas todas las necesidades de nuestra población y fundamentalmente de las capas sociales más necesitadas. El nuevo decreto de comienzos de marzo hace una apuesta y acentúa el hecho de que la actuación se centre, con cargo a los Presupuestos Generales, en estos sectores de población más necesitados.

Agradezco las palabras para alentar la actuación del Ministerio en materia informática. Tenemos un plan muy ambicioso también para poder tener una fuente estadística fiable y útil para la buena toma de decisiones políticas. Tenemos también actualmente en marcha, y es público porque lo ha puesto así de manifiesto el Ministro, una encuesta muy concreta, muy costosa y muy difícil de hacer respecto a la situación del parque residencial en alquiler, situaciones difíciles de deslindar para poder acertar en las decisiones respecto en qué situación se encuentran —en primera, en segunda subrogación—. Y es también un campo opaco porque las respuestas que se dan yo no sé hasta qué punto son fiables cuando en las preguntas se profundiza más de lo que las personas aceptan. Impulsamos mecanismos de coordinación y colaboración con las comunidades autónomas para tener el conocimiento exacto de estas reservas de suelo público que se pueden tener para estas necesidades, para estos movimientos de aumento del precio de la vivienda, que lo único que pretenden llevar es a un mejor conocimiento. (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

Creo que cualquier esfuerzo en estos temas no es suficiente sino que habría que hacer más, pero sí quiero poner de manifiesto, porque antes no lo señalé, que estamos empeñados en grandes esfuerzos de inversión y de articulación de programas informáticos y estadísticos que esperamos que den resultado pronto y que puedan ponerse en la mesa del Ministro para que, insisto, las decisiones políticas estén mucho más ceñidas y adecuadas a la realidad sobre la que pretende operar.

PREGUNTAS A CONTESTAR POR EL SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES:

- **SOBRE CRITERIOS SEGUIDOS POR LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), PARA ADJUDICAR EL MANTENIMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA A EMPRESAS PRIVADAS EN CATALUÑA Y ARAGON**
- **SOBRE SOLUCIONES ALTERNATIVAS PARA EL TRAZADO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD EN EL TRAMO ZARAGOZA-BARCELONA**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar, despidiendo al Subsecretario y agradeciendo la información que nos ha facilitado, y sin solución de continuidad, a las preguntas que corresponde responder al Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a quien damos la bienve-

nida a esta Comisión y le agradecemos su presencia.

Empezamos, en primer lugar, agrupando dos preguntas, una de ellas, la formulada por el señor Mataix Hidalgo, del Grupo Parlamentario CDS, sobre criterios seguidos por la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) para adjudicar el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria a empresas privadas en Cataluña y Aragón, y otra, la pregunta formulada por el señor Buil Giral, del mismo Grupo Parlamentario, representado en este acto por el señor Mataix Hidalgo, sobre soluciones alternativas para el trazado del tren de alta velocidad en el tramo Zaragoza-Barcelona.

Para la formulación de estas preguntas, tiene la palabra el señor Mataix.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Antes que nada, agradecer al señor Subsecretario su presencia ante esta Comisión. Espero acabar pronto ya que la Comisión está muy sobrecargada.

En la quinta zona, Cataluña y Aragón, ha salido a contratación externa los trabajos de mantenimiento de vía, de infraestructura, de seguridad, de comunicaciones, y yo quería saber cuáles son los criterios de su Ministerio en el sentido siguiente: primero, si es una política general el contratar estos servicios de mantenimiento; segundo, saber a qué personal está afectado, tanto el número como el criterio que se está siguiendo respecto al personal; tercero, qué ventajas se piensan obtener con esta política, tanto desde un punto de vista empresarial como del estrictamente técnico; cuarto, qué garantía ofrecen de que va a haber una continuidad total de lo que es el servicio público, entendido éste en toda su amplitud; y, quinto, si es que se contrata porque antes el servicio no era el correcto.

Respecto a la otra pregunta, que es un tema totalmente diferente, me consta que hay y que se están estudiando varias alternativas diferentes para el trazado de la línea de alta velocidad de Zaragoza-Barcelona, concretamente el trazado de Zaragoza-Lérida. Parece ser que de las dos variantes principales, una tiene un recorrido, por así decirlo, más recto y más corto en kilómetros, pero tiene problemas geotécnicos debido a que el suelo es de escasa solidez porque es un suelo de yeso y puede variar su estructura debido a la lluvia o al agua acumulada. Lo que me gustaría saber es en qué estado y cómo se contemplan las dos alternativas, puesto que, además, esos problemas geotécnicos parecer ser que hoy en día, con la técnica actual, podrían no tener importancia. Lo que más me interesa es saber cómo están las dos alternativas —o más, si las hay— que se están contemplando en el tramo Zaragoza-Lérida.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a estas dos preguntas, tiene la palabra el Subsecretario de Transportes.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Voy a contestar, separadamente, como es obvio y lógico, las dos preguntas.

En relación con la primera de ellas, quisiera, antes de nada y en primer lugar, destacar que, hasta el presente, RENFE no ha llevado a cabo ninguna contratación de servicios de mantenimiento de infraestructura con ninguna empresa sea del sector público o sea privada, en la zona de Cataluña-Aragón a la que usted se refería. Por lo tanto, y de momento, tranquilizando a S. S. en la medida de la información de que dispongo suministrada por la empresa, lo que se ha hecho es la publicación de un pliego de bases particulares que podrían regir una eventual contratación de trabajos de mantenimiento de infraestructuras de esa zona y cuyo objetivo inmediato y, por lo tanto, el que está en este momento planteado, es el de conocer los costes de mercado en que esa empresa y RENFE, en el caso de tomar en su día esa decisión, tendrían que funcionar.

Por lo tanto, respecto al primer tema y en síntesis, hay un pliego de condiciones que posibilitaría el tener los datos de mercado, los costes de mercado, de cuál sería una posible política alternativa en esa zona respecto a los costes de mantenimiento. En ese sentido, por lo tanto, no hay contratación de otras empresas en esa área geográfica. En relación con esta pregunta, quiero decirle finalmente que la contratación de servicios de asistencia técnica de uno y otro tipo, incluyendo el mantenimiento, no es un hecho novedoso, sino que se trata de una práctica tradicional en RENFE. RENFE es una empresa de una gran dimensión, pero que no tiene vocación, ni debe tenerla, de dar cobertura a todas las necesidades y servicios de los que tiene que satisfacerse para el producto final: el transporte ferroviario de viajeros y mercancías.

En definitiva, no hay una contratación en concreto en la zona a que se refiere y es una política tradicional mantenida por RENFE y que la actual dirección sigue manteniendo, ligada a criterios de optimización de recursos económicos.

En relación con la segunda pregunta formulada por S. S., en este momento el anteproyecto se encuentra en fase muy preliminar y está en estudio la selección de alternativas de trazado en el tramo Zaragoza-Barcelona. En particular; en el tramo a que usted se refiere, Zaragoza-Lérida, están en estudio dos grandes alternativas. Ambas intentan solventar, de la mejor forma, dos problemas básicos que existen en dicho trazado. Por una parte, los que impone el nudo ferroviario de la salida de Zaragoza y, por otra, aquellos a los que S. S. se refiere, que son los problemas geotécnicos impuestos por el cruce del valle del Ebro y de los Monegros. En concreto, con una escala 1/50.000, se están estudiando dos variantes alternativas, siempre en vía doble. La primera supone un trazado, a la salida de Zaragoza, similar a la línea actual de Caspe. Siguiendo la línea de Caspe, atravesaría el Ebro cerca de Osera y seguiría hasta el Cinca, punto que es común con otra alternativa a la que luego me referiré, más o menos de forma paralela a la autopista actual.

El otro trazado sale de Zaragoza por el valle del Gállego, como la actual línea de Lérida, no la de Caspe, cruza la sierra de Alcubierre —para lo cual habrá que hacer un túnel— y llega hasta el Cinca por el valle del río Alcana-

dre. Son dos opciones que, de momento aún está por decantar y como puede ver en el mapa que le enseñó. (El señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Pérez Touriño, muestra al señor Diputado un mapa), una de ellas tiene un trazado superior, puesto que una va más hacia el sur y otra hacia el norte, y una de ellas con mayor recorrido, pero con alguna ventaja de tipo geotécnico. La entrada en Lérida se hace a partir del Cinca en las dos opciones. También había alguna variante más, pero estas dos que le acabo de perfilar son las que están más decantadas.

Lo mismo sucede en el tramo Zaragoza-Barcelona, aunque S. S. no me preguntó directamente por ella. Existen dos opciones, confluyentes ambas en Martorell —desde Martorell a Barcelona es el mismo trazado—, que obedecen a un trazado uno más al norte y otro más al sur, que conectaría en Valls con el corredor del Mediterráneo.

No sé si con esto contesto a su preocupación, pero en síntesis es lo que le puedo decir. Estamos a escala 1/50.000, lo cual significa que estamos en fase preliminar de selección de alternativas, sin que se haya tomado todavía ninguna opción.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Mataix Hidalgo.

El señor **MATAIX HIDALGO**: Ha contestado a mi primera pregunta, de lo cual me alegro bastante, porque en Cataluña había preocupación con respecto al tema. A mí me hubiese preocupado bastante, por cuanto precisamente en la quinta zona hay un exceso de personal y parece un poco raro que no se les pueda reconvertir o darles la utilización más idónea en cada momento. En estos momentos hay un exceso de recursos humanos, lo cual a mi modo de ver, no tendría sentido en estos momentos, cuando se producen unas situaciones bastante importantes que llevan a crisis personales. Incluso se está forzando a jubilaciones a los 55 años y hoy en día, en una sociedad que está avanzando, jubilar a una persona a esa edad me parece bochornoso.

Por tanto, lo que ha dicho me alegra bastante, espero que así sea y con respecto a la segunda pregunta me ha aclarado todas mis dudas.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Tan solo para insistir, coincidiendo con la valoración que ha hecho S. S. en el sentido de que el criterio que utiliza desde hace algún tiempo RENFE no puede ser otro que el de rentabilidad de la empresa. Ese criterio viene dado, en gran medida, por otro que subyace, que es el de especialización de la empresa. Hay tareas, como el mantenimiento de estructuras, la señalización o temas ligados a las instalaciones de señalización y seguridad, como las comunicaciones por telefonía y por radio, que la empresa, tras un estudio de viabilidad y rentabilidad de la operación,

decide que se haga mediante contratos con tal o cual empresa. Esta política la llevan a cabo todas las empresas y en particular la ferroviaria. Creemos que tiene su impacto, hasta ahora positivo, a la vista de la evolución en los últimos años de lo que es la propia cuenta de resultados de la empresa, teniendo en cuenta todos los elementos, como los costes de personal, de jubilación, etcétera.

En el caso concreto de la quinta zona, por la información que la empresa me facilita, puedo seguir afirmando que, a las alturas en que nos encontramos, no ha habido ninguna contratación y estamos ante un estudio que permitirá conocer las condiciones de operación en mercado, contrastándolo con esta misma operación por parte de la empresa.

— **SOBRE INTENCION DEL GOBIERNO DE MODIFICAR EL PLAN DE TRANSPORTES FERROVIARIOS PARA POSIBILITAR QUE LOS TRENES DE ALTA VELOCIDAD PUEDAN LLEGAR HASTA LAS PRINCIPALES CIUDADES DE GALICIA (SEÑOR MOLDES FONTAN)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la pregunta formulada por el señor Moldes Fontán, del Grupo Parlamentario del CDS, sobre la intención del Gobierno de modificar el Plan de Transportes Ferroviarios, para posibilitar que los trenes de alta velocidad puedan llegar hasta las principales ciudades de Galicia.

Para su formulación, tiene la palabra el señor Moldes por diez minutos.

El señor **MOLDES FONTAN**: Reitero mi agradecimiento por comparecer y responder a nuestras preguntas.

Trataré de ser breve, señor Presidente, porque la Comisión ha empezado a las nueve de la mañana y comprendo que la brevedad será agradecida por todos.

Hace una hora me refería a la marginación que está sufriendo Galicia en planes de infraestructura viaria, en concreto al Plan General de Carreteras, y ahora me voy a referir, por segunda o tercera vez en esta Comisión, a esa marginación en cuanto al Plan de Transportes Ferroviario, que fue aprobado recientemente en este Congreso.

No voy a repetir los argumentos que utilicé en su día en esta misma Comisión, en un debate que sostuve con el ex Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, Abel Caballero.

Para el Grupo Parlamentario del CDS, y creo que para la mayoría de los gallegos, está claro que el PTF acercará los trenes de alta velocidad hasta Monforte, pero no más allá. Dentro del territorio gallego se harán diversas mejoras que en ningún caso va a suponer que trenes de alta velocidad puedan circular entre las principales ciudades gallegas y Monforte.

Es bien conocido que el tren en el siglo pasado tardó veinticinco años en iniciar su pequeña andadura en Galicia; el actual Plan de Transportes Ferroviario viene a suponer que la Comunidad Autónoma gallega queda —ésa es mi interpretación— al margen de cara al año 2000. Por

eso, el refrán de «si tienes prisa no vengas en tren» se puede aplicar a Galicia mejor que a ninguna otra comunidad autónoma española.

Por otro lado, señor Subsecretario, recientes informaciones afirman lo siguiente, y me gustaría que pudiera confirmármelo o no: La comisión de RENFE que estudia el cambio de ancho propondrá al Ministerio de Transportes la ampliación de las líneas de alta velocidad y desdoblamientos contemplados en el PTF, con cuatro tramos que supondrán 300 kilómetros de nueva doble vía.

La primera variante es una línea de alta velocidad entre Córdoba y Málaga, que reduciría la distancia ferroviaria entre Madrid y la Costa del Sol a menos de tres horas.

La segunda ampliación es el conjunto de líneas que se conoce como la «Y» vasca, más el ramal Irurzun-Irún, propuesto por la Comunidad Autónoma navarra. Los otros dos tramos que se añadirían al PTF unirían las poblaciones de Urda y Alcázar de San Juan de Castilla-La Mancha y Castejón-Casetas, en Aragón. Es lógico, si esto es cierto, que ni el PTF ni esta posible ampliación comprendan actuaciones en el territorio gallego.

Por todo ello, las dos preguntas que formulo, que el señor Subsecretario conoce, son si realmente tiene pensado el Gobierno modificar el Plan de Transportes Ferroviarios para posibilitar esas líneas de alta velocidad a Galicia más allá de Monforte. La segunda pregunta se refiere a si quedará incluida Galicia finalmente en la adaptación de la red ferroviaria al ancho de vía europeo, del que tanto se está hablando.

Nada más de momento.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Señor Presidente, trataré de dar satisfacción a las inquietudes y a las preguntas formuladas por su señoría. Obviamente no me referiré a lo que al comienzo de su intervención calificaba de marginación en la parte viaria de carretera, en la medida en que sé que ha estado en la comisión el señor Subsecretario de Obras Públicas y estoy seguro, absolutamente confiado, en que habrá tenido oportunidad de explicar y contrastar su posición con la que su señoría expresa. Me referiré, por tanto, al objeto del Plan de Transportes Ferroviarios y a lo que usted califica como marginación de Galicia, creo que en contraste con el ferrocarril de alta velocidad y a la transformación ferroviaria que está en curso en nuestro país. Creo que, en síntesis, sería desacertado —particularmente no lo comparto como Subsecretario de Transportes— identificar el proceso de modernización, de cambio de las estructuras ferroviarias y de mejora a fondo del transporte de ferrocarril en España —que estamos teniendo la oportunidad de diseñar y empezar a ejecutar, un proceso que no me cabe la menor duda en calificar de histórico— con una línea de alta velocidad necesariamente. Como SS. SS. conocen y su señoría en particular sabe, la alta velocidad existe en cuanto a líneas de nuevo trazado y líneas de alta

velocidad que existen en Europa en solo determinados tramos, y por tanto la identificación de la transformación y la modernización del ferrocarril con la existencia o no de una línea de alta velocidad parece una identificación no correcta desde el punto de vista de una política de transportes.

¿Qué prevé el PTF en Galicia? ¿Cuáles son las actuaciones previstas que se ejecutarán dentro de los planes aprobados por el Parlamento y planteados por el Gobierno en relación con la Comunidad Autónoma de Galicia? Como usted ya sabe, en materia ferroviaria hay actuaciones, yo diría que de ruptura, que mejoran de forma harto sustancial y que dan una nueva fisonomía a las relaciones ferroviarias de Galicia con el resto de España. Dos actuaciones de ruptura afectan de forma significativa muy relevante la accesibilidad ferroviaria de Galicia; una de ellas es la nueva línea Madrid-Valladolid, conocida ya como la variante Guadarrama, una variante que está en estudio para diseñar sobre la base del concepto europeo de alta velocidad y que afecta, entre otras comunidades, muy directamente a Galicia, y después se plantea el desdoblamiento para velocidades máximas de 160 kilómetros por hora en el tramo León-Monforte. Estas actuaciones que afectan tan directamente, como pueda afectar cualquier otra pensable, a Galicia, junto con el resto de modificaciones del trazado ferroviario de renovación de las líneas del ferrocarril y que para no extenderme no voy a enumerar, tienen una consecuencia práctica inmediata, cual es el ahorro de tiempo para ciudades como La Coruña, Vigo, Santiago, etcétera, que van a hacer que se sitúen estos ahorros de tiempo en 2,30 minutos (números aproximados) de reducciones sobre los tiempos actuales. Dicho de otra manera, son reducciones de tiempo casi siempre superiores al 24 ó 25 por ciento en las relaciones de Galicia con Madrid y relaciones transversales como, por ejemplo, con Barcelona, donde las reducciones de tiempo superarán el 30 por ciento. Si uno debe o puede calificar reducciones de tiempo superiores al 25 por ciento como reducciones más o menos significativas o que alteran el panorama del transporte ferroviario de una comunidad autónoma, ya entra dentro de los juicios de valor.

En términos económicos, en términos de rentabilidad del proceso de transportes y en términos de inversión, más de 90.000 millones de pesetas de inversión directa dedicados a la Comunidad Autónoma de Galicia me parece que son datos objetivos que avalan una tesis radicalmente contraria a la sostenida por S. S. respecto a lo que usted planteaba de marginación de Galicia. Todo lo contrario. Creo que Galicia también conocerá, como el resto de España, un proceso de renovación en su transporte ferroviario en profundidad. En todo caso, puedo asegurarle a S. S. que las principales ciudades de Galicia estarán incluidas —está previsto que así sea— en la futura red «Intercity» del ferrocarril español. La red «Intercity» es la red de servicios diurnos que se prestará con el material de transporte en servicios, de mejores prestaciones que puede haber en la Red de Ferrocarriles Españoles. Es decir, que sin necesidad —y con ello concluyo inicialmente— de alterar el Plan de Transportes Ferroviarios, esta-

mos en condiciones de poder decir que Galicia podrá también disfrutar de trenes de alta velocidad, comunicándola con el resto de España, con Madrid y las relaciones transversales principales, sin necesidad de alterar las previsiones básicas contenidas en el Plan de Transportes Ferroviarios.

Respecto al tema de ancho de vía y las referencias de prensa que S. S. daba en relación con supuestos planteamientos de mejoras o de nuevos trazados, debo señalar simplemente que, como S. S. conoce, el Gobierno ha encargado a la empresa RENFE que presentara en un plazo determinado un informe al respecto. Este informe está en proceso de elaboración y, por tanto, no estamos en condiciones de adelantar elementos sobre esto porque no está elaborado, acabado ni tan siquiera perfilado, aunque sí podemos subrayar que la voluntad política del Gobierno y del Ministerio de Transportes es la voluntad de que ese análisis se hiciera desde el enfoque de que en la conversión al ancho internacional debe ser contemplando el máximo de red, es decir, el conjunto de las comunidades autónomas del Estado español atendidas por ferrocarril, con una visión global, con una visión unitaria del sistema de transportes y con una previsión de ejecución de ese plan tal como estaba en el horizonte del Plan de Transportes Ferroviarios, es decir, de aquí al año 2000 en cualquier caso.

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

El señor **MOLDES FONTAN**: Señor subsecretario, podría estar de acuerdo con usted cuando dice que es desacertado identificar el proceso general de modernización de una red ferroviaria a nivel internacional (y eso es el PTF), con la línea de alta velocidad, siempre que usted esté de acuerdo conmigo en que también resultaría desacertado dejar de identificar como un elemento importante del PTF la alta velocidad con la modernización de la red ferroviaria española. Si en este punto podemos estar de acuerdo, sigo manteniendo que en la actual lectura del PTF, si no se modifica lo que aquí se ha aprobado, mantiene todavía a Galicia en un proceso de marginación. Usted hace referencia a las actuaciones de trenes de alta velocidad, en concreto a la actuación del segundo túnel de Guadarrama, que eso acortaría en dos horas el trayecto a las principales ciudades gallegas, los extremos de las ciudades importantes, La Coruña y Vigo. No dice, quizá, que ese túnel de alguna manera es un proceso de acortar el tiempo hacia el norte de España en general, una actuación que beneficia a Galicia y a otras comunidades. Quizá por eso cuando se habla de que en la inversión del PTF, con un total de 2,1 billones de pesetas corresponderían a Galicia alrededor de 90.000 millones, en esta cifra lógicamente van actuaciones que benefician a Galicia, pero que no se le pueden computar exclusivamente a Galicia, porque está el túnel de Guadarrama, está la doble vía Valladolid-Monforte, etcétera.

Por otro lado, habría que decir que esas velocidades a las que se está refiriendo —desde mi punto de vista, y no

soy un técnico en la cuestión, pero sí he leído bastante—de 160 kilómetros, es imposible mantenerlas en territorio gallego más allá de Monforte. La realidad técnica de la red en Galicia ha sido denunciada en muchas ocasiones.

La media de velocidad que hay en este momento en territorio gallego está entre los 70-80 kilómetros por hora. Por ejemplo, entre Vigo y La Coruña, incluso se rebaja esta media de velocidad que es casi la mitad de la actual en el resto del territorio español.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que en el PTF la línea por Monforte supone, respecto al sur de Galicia, 159 kilómetros más. Me refiero a la de Zamora-Puebla de Sanabria-Vigo, si bien es cierto que cuando esto se haga se pueden rebajar alrededor de dos horas de recorrido si le metemos, respecto al sur de Galicia, 159 kilómetros más, a no ser que se actúe en la línea de Zamora-Puebla de Sanabria-Orense-Vigo ya que, lo que ganamos en tiempo lo perdemos en trayecto respecto al sur de Galicia, no respecto al norte.

Para terminar, en cuanto a la respuesta que me ha dado del ancho de vía europeo, no disipa mis dudas. Me ha dado una respuesta global, diciendo que la actuación será en toda la red española, pero yo, con los datos que manejo continuamente —a lo mejor estoy equivocado— la conclusión que saco es que ni en el territorio gallego se va a llegar a estas velocidades de las que se habla en el PTF, ni tampoco se va a llegar al ancho de vía europeo más allá, posiblemente del año 2000 ó en concreto del 2014, según la información comunitaria.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor subsecretario de Transportes, turismo y Comunicaciones.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): No deseo entrar en una cuestión de cifras alternativas. En cualquier caso, con los datos de que disponemos en el Ministerio —y entiendo que son correctos y fiables— la inversión directa —luego pasamos a lo que me parece más importante— aplicable a Galicia, según nuestra cuantificación son 90.000 millones de pesetas, al margen de la variante de Guadarrama. Hay inversiones previstas de tratamiento y modernización de la línea Madrid-Orense por valor de 17.800 millones de pesetas y la renovación de vía e instalaciones de seguridad en la práctica totalidad de la vía en la red modal de Galicia por valor de cerca de 27.000 millones de pesetas. Es decir, hay un conjunto de inversiones que afectan a algunos de los tramos que tenemos planteados, como la conexión sur con Orense, o en el resto de la vía, cuya cuantificación, como digo, es de 90.000 millones de pesetas, además de la imputación general de la variante de Guadarrama, que, por otra parte, no es el enfoque que plantea el Ministerio, pero no es un enfoque incorrecto, ni debemos ocultar que igual que el acceso al sur beneficia al sur de España en su globalidad, el acceso norte beneficia a Galicia junto a otras comunidades del norte de España. Precisamente en función de eso es por lo que se puede acometer una obra de esas características y tan cara en su diseño por los costes socia-

les, como a nivel de financiación por los costes económicos. Son grandes actuaciones de ruptura que benefician a más de una comunidad, pero que también benefician a la Comunidad por la cual se preocupa en la pregunta que demanda.

Más allá de estos datos cuantitativos, que en cualquier caso son relevantes, querría también decirle que además está previsto el ahorro de tiempo con los trazados propuestos en el PTF, que si son de un porcentaje del 24,5 en la relación con el norte, Madrid-La Coruña, son superiores a este porcentaje en la relación Madrid-Vigo o en la relación transversal Vigo-Barcelona. Independientemente de cuál sea la longitud del tramo al que se refería, los ahorros de tiempo que están previstos en el Plan de Transporte Ferroviario son superiores. En particular, en el tramo Madrid-Vigo el tiempo se reducirá en un 28,1 por ciento y en la relación transversal Barcelona-Vigo, que es zona sur, tendrá una reducción del 30,2 por ciento. Estas son las previsiones que se contemplan y se derivan de las actuaciones previstas en el Plan de Transporte Ferroviario.

Sigo insistiendo que en el momento presente, al igual que en otros espacios europeos, en España, los acuerdos del Consejo de Ministros de 9 de diciembre plantean la alta velocidad y el trazado de nuevas líneas de alta velocidad en un eje muy concreto, y de momento no hay otro. Es decir, lo que el Gobierno ha acordado, y SS. SS. conocen, siguiendo las directrices del Plan de Transporte Ferroviario que ya preveía actuaciones en alta velocidad en esos tramos, es el acceso ferroviario al sur de Andalucía, el corredor Madrid-Sevilla, y el acceso entre Madrid y Barcelona, frontera francesa. Esto es lo que está planteado como nuevas líneas para alta velocidad y ancho internacional. A partir de ahí no existe ningún tipo de discriminación, sino que se piensa que esas líneas de alta velocidad, en todo caso, conectan la capital de España como centro modal, económico y centro de la capital del país con dos ejes muy importantes que son el sur y Barcelona con la frontera en alta velocidad, que dan unas densidades de tráfico, unas densidades de participación del ferrocarril y unos coeficientes de saturación de tráfico que, a juicio del Gobierno, justifican sobradamente la toma de decisión de la construcción de la alta velocidad en esos tramos.

Ello no evita, insisto, que sin necesidad de entrar en el Plan de Transporte Ferroviario y en el horizonte del mismo, por lo tanto en el año 2000, con la información de que disponemos Galicia pueda contar con esas reducciones de tiempos de viaje. El informe que RENFE está elaborando —y no existe, que yo sepa, ningún otro, sobre la conversión en ancho internacional— se hará también en ese horizonte. Espero poder decir en el plazo oportuno, cuando el informe esté terminado, que Galicia también se verá tratada adecuadamente, dentro de ese informe, igual que en los demás aspectos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias al señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

— **SOBRE INVERSIONES DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO**

— **SOBRE FUENTES DE FINANCIACION EN RELACION A LAS INVERSIONES A REALIZAR DENTRO DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO**

— **SOBRE INCIDENCIA DE LOS DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES DE LA CONVERSION AL ANCHO INTERNACIONAL DE LA VIA DE LA RED FERROVIARIA Y DE LA NUEVA PROGRAMACION DE LINEAS DE ALTA VELOCIDAD**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las preguntas formuladas por el señor Camisón Asensio, del Grupo parlamentario de Coalición Popular.

¿Puede su señoría indicar al Presidente cómo las va a tratar?

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sugeriría a la Presidencia agrupar las tres en una sola tramitación, si es posible.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señor Camisón. Le agradezco su colaboración. Le aseguro, por supuesto, la flexibilidad del Presidente en cuanto a los tiempos concedidos, considerando el esfuerzo de síntesis que hace S. S.

Tiene la palabra el señor Camisón para formular las preguntas que enunciamos literalmente. La primera de ellas es inversiones del Plan de Transporte Ferroviario. La segunda, fuentes de financiación en relación a las inversiones a realizar dentro del Plan de Transporte Ferroviario. Y la tercera, incidencia sobre los desequilibrios territoriales de la conversión al ancho internacional de la red ferroviaria y de la nueva programación de líneas de alta velocidad.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, señor Presidente, las tres preguntas que S. S. ha enunciado se hacen de conformidad con los nuevos planteamientos derivados de la comprensión al ancho internacional de vía de la red ferroviaria española y del material de RENFE, así como de las nuevas programaciones de líneas de alta velocidad y de variantes. Las tres están relacionadas con estos nuevos planteamientos.

Antes de entrar en estos planteamientos, debo recordar que no hace mucho, en esta misma Comisión, el día 5 de abril último, con motivo del aumento del tiempo de trayecto de la línea Cáceres-Madrid en el Lusitania, después de haber anunciado el Gobierno a bombo y platillo una reducción de tiempo con la variante que se daba por Vicalvaro, este tiempo se aumenta en 35 minutos. Habida cuenta de que aquel día que yo preguntaba esto al Gobierno, y el señor Subsecretario me contestaba, se daba la circunstancia de que ese tren hizo la línea directa hasta Atocha, pasando por el túnel de la risa y llegando a Chamartín, con lo cual ese día se ahorró esos 35 minutos.

Mi actuación y la suya, señor Subsecretario, fue curiosa, porque yo terminaba en los siguientes términos: En todo caso, señor subsecretario, nobleza obliga, y en esta

ocasión debo felicitar con toda efusión a RENFE por saber rectificar sabiamente en esta circunstancia.

El señor Subsecretario hizo una larga exposición que comenzó con las siguientes palabras; Gracias, señor Diputado, por su felicitación. Aceptó la felicitación y terminó con las siguientes palabras: Es un hecho efectivamente distorsionante en ese concreto y justo sentido en media hora de retraso, y espero que la empresa pueda continuar —repito, pueda continuar— en la línea por usted apuntada, y sé que la empresa va a intentar que esta circulación se pueda arreglar en el sentido que el señor Diputado solicita y plantea.

Al día siguiente, RENFE volvió a las andadas y sigue dando ese rodeo. Da la impresión de que aquel día dijo eso exclusivamente para descalinar el debate. Ante tanta triquiñuela, que desvela un caso insólito de tapacería política, está claro que a este Diputado se le tomó el pelo. Esto no es lo más grave, señor Subsecretario, pues si lo que usted dijo fue cierto y sincero —y yo no tengo razones para dudar—, también RENFE le tomó el pelo a usted. Y, si nos lo tomó a usted y a mí, tomó el pelo a la Cámara completa.

Digo esto a modo de «introito» porque espero que, en la sustanciación de las tres preguntas que hoy formulo, no hagamos usted y yo tan tremendo ridículo como la última vez que pasa a nivel de anécdota. Habrá que tomar alguna iniciativa para que quede claro, de una vez, en qué sentido se dicen las cosas en esta Comisión.

Yendo al tema que nos ocupa, se está ya ultimando, señor Subsecretario, el plazo de seis meses que el Gobierno se dio —creo que termina en junio— para tomar la decisión final en orden a ultimar el informe sobre la adopción del ancho europeo a nivel de su distribución en todo el país. Ante este hecho (supongo que el estudio se está ultimando), le ruego noticias, señor Subsecretario, sobre detalles de este estudio. No creo que sea válido decir que no está en condiciones de hacerlo, puesto que podemos pensar que si estuviera el señor Ministro, a lo mejor, nos daba él noticias. Si estamos accediendo a hacer estas tramitaciones con el señor subsecretario es para estar en las mismas condiciones de acceder a información que si estuviera el señor Ministro. Por otro lado, don Javier Pérez Sanz ha venido desvelando a la prensa interioridades de este estudio, y creo que esta Comisión se merece la atención de conocer los detalles de ese estudio.

Ahora bien, debo aprovechar este momento para reiterar nuestra preocupación por la dudosa credibilidad de las personas que están ejecutando dicho informe. Creemos (lo hemos dicho en más de una ocasión) que les falta legitimación por ser las mismas que antes lucharon para que no se hiciera el cambio al ancho de vía en este país. No obstante, creemos que ya, estando ultimándose los seis meses, se deben conocer detalles como los siguientes. El señor Pérez Sanz habló de una inversión de 270.000 millones de pesetas. Suponiendo que la red a transformar era de unos 15.000 kilómetros, salía una media de unos 18 millones-kilómetro, que se acercaba, a la baja, a la cifra de alrededor de 20 millones que había dado el señor Ministro a los medios públicos. Otras veces, cuando el se-

ñor Ministro ha habldo de que es necesario no sólo cambiar el ancho sino mejorar trazados, se ha dado la cifra de 300 millones de pesetas por kilómetro a reconvertir. Total, que estamos en una variación desde un mínimo de 270.000 millones hasta un máximo que puede llegar a varios billones y nunca baja de un billón y algo.

Queríamos conocer en qué situación está el presupuesto de estas inversiones y, si está saliendo excesivo, dónde se va a cortar, no sea que se vaya a cortar otra vez, como siempre, en el Ruta de la Plata, en Guadix-Almendricos o en los cuatro ejes transversales que mi Grupo viene defendiendo permanentemente para que se considere en un Plan de Transporte Ferroviario: que son el eje norte, desde Barcelona-Monforte de Lemos con la desviación a Vigo y La Coruña; la referida Ruta de la Plata; el eje sur, Sevilla-Granada-Murcia; y el eje Este, de Levante, con la derivación a Santander-Mediterráneo.

En definitiva y para ultimar el tema de presupuestos, señor Subsecretario, estamos ante una variación sustancial del presupuesto, quíerese o no, con lo cual reiteramos una vez más que, si hay que cambiar el presupuesto del Plan de Transportes Ferroviarios, en cientos de miles de millones de pesetas, está totalmente invalidado porque, con estas variaciones y con el cambio del ancho de vía, ha quedado hecho unos auténticos zorros. De ahí nuestra insistencia en un nuevo plan de transporte ferroviario y en un nuevo debate sobre la materia.

Nosotros hemos sido partidarios siempre —y ahí están los «Diarios de Sesiones»— de un cambio al ancho internacional pero racionalmente. Nos preocupa que no lo sepan hacer o lo hagan mal. De ahí nuestra inquietud y esta curiosidad por tener noticias de ese informe que yo le pido, señor Subsecretario. Queremos convencernos de que no estamos ante un simple voluntarismo o ante un quiero y no puedo. Queremos evitar que, en lugar de conseguir algo que pueda ser genial si se hace bien, se caiga, por el contrario, en el ridículo más espantoso si se hace mal.

Pasando a la pregunta siguiente, hace ya bastante tiempo, con prelación suficiente, el 28 de diciembre del pasado año, le decíamos al señor Ministro en esta Comisión lo siguiente: Si acaso, señor Ministro, llegara el momento de tener que revisar este contrato-programa y el PTF —es evidente que me estaba refiriendo al contrato-programa de RENFE—, estoy seguro de que se conoce lo que ocurre en el mundo en relación con los ferrocarriles cuando, por ejemplo, ya se han anunciado públicamente los resultados consecuentes a la privatización de los ferrocarriles japoneses, con unas ganancias en su primer año de 140.000 millones, así como el debate británico que se está desarrollando en estos momentos sobre la posibilidad de privatizar los ferrocarriles.

Yo no digo que sea la hora de llegar a eso, pero si llegara la hora de revisar todo lo que está manga por hombro, quizá fuera conveniente que el señor Ministro conectara con estas experiencias mundiales.

A pesar de la antelación con que nosotros dijimos esto, una antelación incuestionable, el señor Ministro ni se dignó contestarnos respecto a la intervención de la iniciativa privada en la financiación de estas transformaciones.

Siguiendo las declaraciones que en los medios públicos hace el señor Ministro, parece ser que está por la labor de hacer intervenir a la iniciativa privada. También le pido noticias de esta decisión, especificando qué nuevas fórmulas de financiación se van a seguir, y qué tipos de consorcios de capital público y privado. También nos sería de gran interés conocer si esa presencia de capital privado, que ha anunciado el señor Ministro en la construcción de líneas de alta velocidad, supone también una participación privada en la gestión y explotación, como se viene alentando desde varios sectores, entre ellos la patronal SEOPAN.

Por otro lado, señor Subsecretario, nos consta la propuesta que el Consejo de Dirección y Regulación de la Comunidad Económica Europea ha hecho por la que los Estados miembros deberán reducir su control sobre los ferrocarriles. Conocemos la propuesta comunitaria para liberalizar el mercado de transporte por ferrocarril, alentando la conveniencia de crear nuevos grupos ferroviarios. No podía ser de otro modo estando próximo el Mercado comunitario unificado. Señor Subsecretario, ¿podía indicarnos la postura del Ministerio de Transportes sobre esta liberalización que está teniendo lugar a nivel europeo?

En relación con el proyecto de financiación del tren de alta velocidad en nuestro país, se nos ha dicho que el trayecto comprendido entre Madrid y la frontera francesa por Barcelona estará ultimado en breve, que contará con capital privado, así como con aportaciones de la Comunidad Económica Europea y del Estado español. Para tal fin se va a permitir la entrada de grupos extranjeros de financiación que animarán el capital privado nacional. Se ha adoptado por la vía de una financiación mixta, de forma que se realice mediante la participación de la iniciativa privada, estando en estos momentos pendiente de negociación con RENFE su explotación. Incluso se nos ha informado de que va a haber participación francesa, japonesa y británica y que ha habido contactos con constructoras españolas. Sin embargo, señor Subsecretario, se ha dicho que esta medida no se va a aplicar en la línea de alta velocidad entre Madrid y Sevilla. ¿Por qué en aquella sí y en ésta no?

También se nos dijo que dentro del proyecto de la línea Madrid-frontera francesa por Barcelona, se había considerado el trayecto como el elegido para ser financiado con los 90 millones de ecus acordados en diciembre por la Comunidad Económica Europea destinados a ferrocarriles; tema que se debatirá en la próxima reunión del Consejo de Ministros de Transportes. Quisiera tener noticias sobre esta información.

Voy a formularle una última pregunta, señor Subsecretario. Nos parece un tópico repetir en todas las Comisiones el principio constitucional de corrección de desequilibrios territoriales, sobre todo cuando nos encontramos con personas tan sensibles al mismo como el Presidente de RENFE quien el pasado 7 de marzo ante esta Comisión, afirmó radicalmente que de llevarse adelante un cambio importante en el ancho de vía de nuestro país, como sucede en Europa, nunca se haría en los itinerarios

del Puerto de Pajares ni en el Ruta de la Plata. Queremos recordar que lo mismo dijo que sucedería en todo el país y posteriormente rectificó. Esperamos que en estas dos ocasiones suceda lo mismo.

En varias ocasiones hemos pedido que se nos facilitaran datos de la incidencia que tiene el nuevo Plan de Transporte Ferroviario, el debatido, el que recoge todas las variaciones, sobre cada una de las provincias españolas. Es una petición que hemos realizado frecuentemente, pero que no hemos conseguido.

El señor subsecretario sabe que el pasado 27 de abril entró en vigor el Acuerdo Europeo sobre Grandes Líneas Internacionales de Ferrocarril, que servirá para realizar una acción internacional concertada que permitirá la modernización de la red ferroviaria española. ¿Cómo se engarzan los propósitos españoles en este Acuerdo? En relación con este principio constitucional que nos preocupa en nuestra tercera pregunta, no estaría de más recordar a lo que está obligado el Gobierno español a la vista de la reglamentación comunitaria al efecto. Basta repasar el Reglamento número 2052/1988 del Consejo de la Comunidad Económica Europea, relativo a los fondos con finalidad estructural y a su eficacia, así como a la coordinación de sus intervenciones con las del Banco Europeo de Inversiones y con las de los demás instrumentos financieros existentes. El artículo 1.º del mencionado Reglamento fija como objetivos la actuación de la Comunidad, a través de los fondos estructurales, del BEI y de otros instrumentos financieros existentes, y especifica que tendrá como finalidad hacer posible la realización de los objetivos generales enunciados en los artículos 130, letras a) y c) del Tratado, contribuyendo al logro de cinco objetivos prioritarios. De ellos cito los dos primeros, porque van relacionados con mi pregunta. El primero es el relativo a fomentar el desarrollo y ajuste estructural de las regiones menos desarrolladas; y, el segundo, fomentar el desarrollo de las zonas fronterizas. El artículo 2.º especifica aquellos fondos que son aplicables al caso que nos ocupa (por supuesto el FEDER), y establece, de conformidad con el artículo 130 c) del Tratado, que el FEDER en particular contribuirá a apoyar las inversiones productivas, la creación o la modernización de infraestructuras que contribuyan al desarrollo de las zonas, a desenvolver el potencial endógeno de las regiones correspondientes, así como a impulsar todo lo relativo al desarrollo regional. Analizando el Reglamento 4254/1988 del Consejo llegaríamos a conclusiones similares, que no leo porque estoy seguro de que S. S. lo conoce.

Termino, señor Subsecretario, rogándole sinceridad y claridad en las contestaciones, porque estamos en un momento muy crucial, para saber si efectivamente este trámite de preguntas no contestadas por el señor Ministro van a ser operantes o inoperantes. Me gustaría que demostrara que su presencia aquí es un trámite operante. Por tanto, le ruego que conteste exactamente a las preguntas que le he formulado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Subsecretario de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para responder a las preguntas.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Señor Presidente, independientemente de los motivos que le preocupen a S. S. procuraré contestar lo mejor que pueda a las preguntas que ha formulado, sea cual sea el motivo de su preocupación.

Comparto su opinión en alguna de las afirmaciones que ha hecho. Siento que no sea así respecto al sentimiento de ridículo, al que se ha referido al comienzo de la intervención, motivado por mi última comparecencia. Creo que en aquella ocasión le expliqué a S. S. el motivo de ese retraso, en particular en un enlace. Entonces mostraba mi satisfacción, junto con S. S., de que la Red pudiera haberlo solucionado, logrando que el tren llegara ese día sin retraso, según la información disponible. Sus conclusiones al respecto son personales y no las comparto ni las puedo asumir. En cualquier caso, creo que se produjo en un servicio ferroviario concreto entre Madrid y Cáceres, no en otros puntos, y que venía motivado por unas causas muy específicas que le expliqué a S. S.

Uno de sus ejes básicos de información (que tampoco comparto en esta ocasión), en cuanto al test que S. S. quiere establecer en base a mis contestaciones anteriores, es el relativo al conocimiento que la Red está teniendo sobre el informe. Partimos de ópticas diferentes seguramente. Cuando el Gobierno encarga a la Red de Ferrocarriles que emita ese informe es porque tenemos la total confianza de que los técnicos de que puede disponer este país —existen otros que no están en la empresa— tienen absoluta capacidad para resolver la opción elegida por el Gobierno, como es la del cambio del ancho de vía.

Tras adoptar esta opción política, hay dos caminos: Primero, interferir (entre comillas) —creo que resulta muy gráfico— los trabajos de ese informe con correcciones sobre la marcha y con conocimiento puntual del mismo; Segundo (es el que el Gobierno y el Ministerio en particular está siguiendo con la empresa), decirles que trabajen sensata y serenamente con los medios técnicos que este país pone a su alcance para afrontar y resolver este problema, y que cuando tengan su proyecto lo presenten. Entonces será el momento de que S. S. disponga de la información, lo mismo que el Gobierno y esta Cámara. Ese es el mejor camino, es el que ha elegido el Gobierno, por lo que está lejos de mi intención alterarlo, ni estoy en condiciones de hacerlo. Creo que RENFE ha puesto todos los medios en ese informe, es un encargo que la empresa debe cumplir bajo la responsabilidad de un encargo de Gobierno, que afecta a todo un país en una circunstancia muy importante, y existe la voluntad de Gobierno de acometer en profundidad el cambio de ancho —no sé si S. S. la comparte— preferentemente para el conjunto del país y en el horizonte del Plan de Transporte Ferroviario.

Este es el desafío a que el equipo técnico de RENFE se ve sometido, fuese cual fuese la toma de posición en política de transportes que el Ministerio de Transportes hubiese fijado en su momento. Hoy la decisión del Gobierno es ésa y a ella tiene que responder la empresa. No es todavía éste el momento, ni sería bueno que lo fuese —es mi posición y la del Ministerio—, para entrar en el aná-

lisis de un informe que se está haciendo de forma serena y técnica y, por tanto, vamos a esperar a sus conclusiones iniciales. Cuando lo conozcamos todos, tanto el Gobierno como la Cámara podremos entrar en su análisis, y estoy seguro de que tendremos oportunidad de hablar del tema con S. S.

Intentaré dar contestación a sus preocupaciones y, si no, le ruego que me insista. Pasando a algunos de los temas planteados respecto a que, dadas las variaciones que se han introducido en el Plan de Transporte Ferroviario, éste está muerto —por no repetir la expresión que usted empleaba— en definitiva, alterado sustancialmente y no nos vale, sabe S. S. que la filosofía del Ministerio no es coincidente, y creo que tenemos razones abundantes para decirlo. El Plan de Transporte Ferroviario, en el diseño de los grandes ejes a tomar en este país, no ha sido alterado. Se le incorpora una decisión importante en el contexto europeo económico en el que nos encontramos de introducción del ancho de vía internacional. Espero que podamos seguir afirmando que el Plan de Transporte está plenamente vigente.

No tengo inconveniente en recoger, porque es bueno tenerlo presente y el Gobierno y el Ministerio lo hacen, es que hay que revisar anualmente, como es lógico y como ocurre en todo plan, el tema presupuestario. Las actuaciones que se han emprendido a partir del diseño del PTF y de la decisión que en su día se tome a raíz del informe de RENFE sobre el ancho de vía obligarán a una revisión presupuestaria del Plan de Transporte Ferroviario. Esa revisión tiene que plasmarse ya, como en todo plan, en el presupuesto del año que viene, donde habrá una primera revisión a efectos presupuestarios, y, «grosso modo», vendrá muy condicionada por las conclusiones que se adopten una vez escuchado el informe realizado por la empresa. Resumiendo, creo que no hay un Plan de Transporte Ferroviario cambiado en su sustancia y en sus ejes básicos de definición, sino que hay que revisar los números de financiación del plan en la medida en que se van emprendiendo actuaciones que pueden suponer un mayor coste.

Respecto a la financiación privada, comprendo la preocupación de S. S. En este momento el Ministerio está estudiándolo. Ninguna instancia del Ministerio le puede dar contestación en la medida en que estamos en una fase muy preliminar. El esquema es el siguiente: ¿Por qué no plantearnos, en aquellas líneas que por su posible rentabilidad derivada del grado de masa crítica de transporte de viajeros que pueda efectuar, en definitiva por la demanda, por las condiciones específicas del corredor ferroviario que une; en aquellas líneas en las que puede tener sentido que participe el capital privado porque le puede interesar, por qué no acudir a aliviar los Presupuestos Generales del Estado y la intervención exclusiva del sector público con la participación también de financiación privada? Este es el primer planteamiento.

A partir de él, viene un proceso de análisis lógico de qué tipo de financiación sería posible. En esa fase estamos y no se ha avanzado. Lo que le puedo decir a S. S. es que no está cerrado prácticamente ninguno de los temas.

Se está contemplando tanto la participación en los costes de la construcción de las infraestructuras ferroviarias en alta velocidad entre Madrid y Barcelona, como la posible participación no sólo en el coste de construcción, sino también en la gestión o/y explotación del propio servicio ferroviario, bajo la fórmula de un consorcio en el que participase parte de capital privado, parte de la misma empresa en cuanto gestora y explotadora, y, en parte, el Estado.

Estos son estudios preliminares, estamos en la fase inicial, y lo importante a reseñar a estas alturas es que no se abandona ninguno de los elementos y todos ellos están siendo ponderados en el análisis.

Creemos, y por ello se están haciendo los estudios, que la idea no es descartable ni rechazable, sino todo lo contrario. El hecho de que se haya concretado para el tramo de Madrid-Barcelona se debe a que es el eje con una mayor densidad de tráfico, con un mayor potencial de crecimiento y donde el ferrocarril de alta velocidad podría plantearse —es el estudio que hay que hacer, entre otras cosas— como un ferrocarril que podría llegar a ser rentable, donde la participación privada tuviese algún sentido, no así en otras partes de ferrocarril donde la iniciativa privada, por mucho que la quisiéramos incentivar, no estaría dispuesta a acudir, en la medida en que esa inversión no sería rentable. Esto permitiría aliviar los Presupuestos Generales del Estado para otras necesidades de gastos sociales, de gastos de infraestructura, y, dentro también del propio Ministerio, para otras mejoras en el transporte ferroviario. Todavía no hay más información susceptible de plantear, porque es un elemento en el que estamos aceleradamente pero iniciando los trabajos.

Lo que el Ministro ha dicho a los medios de comunicación es que tenemos la intención y el empeño de conseguir este diseño de la posible financiación lo antes posible, con el resultado que sea. Es decir, es un objetivo del Ministerio realizarlo no a largo, sino a un corto o medio plazo.

No descartamos tampoco recurrir, como S. S. ha apuntado muy positivamente, a los medios de financiación europeos: el FEDER, el Banco Europeo de Inversiones. En concreto, ya hay acordada financiación para algún tramo, que ha sido posible conseguir en la conexión con Portugal, como usted mismo apuntaba. Asimismo, hay obras del acceso ferroviario al sur de Andalucía (por citar un ejemplo importante del trazado que se está haciendo) que ya están siendo cofinanciadas con fondos del FEDER, y estamos también trabajando en la línea de obtener mayor financiación para financiar las obras derivadas del acuerdo del Consejo de Ministros del 9 de diciembre. Todo ello sin olvidar que, a nivel de la política europea, la Presidencia española durante este semestre viene trabajando, junto con otros países, con ciertas dificultades, en tratar de crear un fondo específico destinado singularmente para las infraestructuras y, en particular, para las que podríamos denominar de grandes ejes de interés europeo, de los cuales España podría verse altamente beneficiada. Es algo que todavía no está conseguido ni desarrollado,

pero en esa línea se está trabajando en la creación de un fondo adicional específico para infraestructuras.

Por último, el tema de los desequilibrios territoriales. Dificilmente se puede afirmar actualmente que el ferrocarril sea, tal como están planteados los proyectos un elemento de desequilibrio territorial. Todo lo contrario, es un elemento de acercamiento, de integración y de solidaridad interregional. ¿Por qué? En primer lugar, porque el planteamiento que se le ha pedido a RENFE es de estudio; otra cosa es la resolución técnica del tema. Respecto al cambio del ancho de vía, el problema que S. S. se plantea se podría dar si hiciéramos un planteamiento raquíptico. No es ésa inicialmente la demanda del Gobierno a la Red ni se le ha hecho ese encargo y, por tanto, no debemos anticipar conclusiones ni plantear dudas razonablemente sobre que la adaptación al ancho de vía europeo perjudique o aminore el proceso de equilibrio territorial.

Una preocupación más importante podría surgir en relación con el propio diseño que hace el Plan de Transporte Ferroviario. Creo que en líneas generales, este diseño reequilibra el espacio económico en España, en la medida en que se ha optado por grandes variantes (en un caso, la Sur-Norte, por hablar de Sevilla-Barcelona-frontera francesa, ya de alta velocidad; las otras grandes variantes, también a velocidades altas, con el acceso al Norte y al Noroeste, con la mejora del corredor mediterráneo, etcétera) que son opciones que reequilibran el espacio español. Obviamente, hay otras opciones que al día de hoy están descartadas y que previsiblemente —lo digo como Subsecretario del Ministerio— deben seguir siendo descartadas en la medida en que no son lógicas en una política de transportes que debe contar con unos recursos determinados. Puede haber variantes, puede haber rutas que en el corto y en el medio plazo, es decir, en aquello que es previsible en política, no tengan cabida, sin que ello implique desequilibrios territoriales ni que con ello se planteen problemas graves para el reequilibrio territorial en la sociedad y en la economía española.

Con esto básicamente me parece que contesto a lo que usted ha planteado.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: En primer lugar, me entero por boca del señor subsecretario de que no me acompaña en el sentimiento por el hecho de que tras esa media hora más que se ahorró solamente el día de la tramitación anterior en el resto del tiempo haya vuelto RENFE a las andadas. Pero esa falta de acompañamiento en el sentimiento es totalmente discordante con su sentimiento el 5 de abril, cuando usted mismo calificó ese hecho con absolutamente distorsionante, y por eso confiaba en que la empresa iba a continuar dando ese servicio. Me extraña mucho que se produzca esa distorsión entre su falta de sentimiento hoy cuando el día 4 de abril lo lamentable fue lo que motivó que dijera esas palabras tan sentidas. Ha cambiado el señor Subsecretario.

En relación con la referencia que ha hecho al equipo que está redactando el informe que nosotros no podemos conocer en esta Comisión, a pesar de que los seis meses se están acabando ya y que, sin embargo, don Javier Pérez Sanz lo dice a toda pastilla en los medios nacionales fuera de esta Comisión, tengo que aclarar que estoy de acuerdo con el señor Subsecretario en la gran calidad profesional de los técnicos de RENFE: ¡No faltaría más! Lo que ocurre, señor Subsecretario, es que estos magníficos técnicos de RENFE han estado sometidos por los políticos adscritos al Ministerio de Transportes a unas influencias tremendas hace unos meses para que no se procediera al cambio del ancho de vía y ahora lo están para que se elabore el estudio para cambiar el ancho de vía. Son, efectivamente —estoy de acuerdo con él— de una gran categoría técnica, pero están sometidos a estas influencias políticas. Tal vez, a la vista de sus contestaciones, no tendremos más remedio que hacer una prueba, utilizar la vía del artículo 7 de este Reglamento y empezar a conocer qué debates ha habido sobre esta materia en el propio Consejo de RENFE, y a la vista de ello, ver si efectivamente estos técnicos fueron sometidos en su día a una influencia para que no se procediera al cambio y ahora están haciendo un estudio para que sí lo haya. En resumen, estoy de acuerdo con el Subsecretario en que los técnicos son magníficos —no vamos a discutir por eso en absoluto—.

En relación con el resto de las preguntas que yo he planteado, el señor Subsecretario se sale por tangente y no contesta.

La única duda que me queda en este trámite de Comisión es si en caso de que esto lo estuviera sustanciando el señor Ministro de Transportes, habría dicho algo más o no. No lo sabremos hasta que no empecemos a hacer las preguntas directamente al señor Ministro.

En relación con la financiación y los desequilibrios territoriales, estamos, como siempre, en un auténtico diálogo de besugos, porque yo mismo he intentado esforzarme en señalar de que todas las directivas comunitarias, de acuerdo con lo que previene el Tratado de Adhesión, aplican los fondos estructurales para corregir precisamente estos desequilibrios. He tratado de explicar muy someramente los objetivos prioritarios y he citado, de los cinco, solamente dos, el del subdesarrollo y el de las zonas fronterizas. Esos dos, según la Constitución española y según las directivas de la Comunidad Económica Europea, caerían de lleno, por citar uno, en el caso del Ruta de la Plata, que atraviesa una zona absolutamente subdesarrollada y además siguiendo una de las fronteras más deprimidas del conjunto de los «doce» de la Comunidad Económica Europea. He citado el caso del Ruta de la Plata por ser más conocido, por cruzar justamente por mi circunscripción, pero podíamos citar Guadix-Almendricos, Valladolid-Ariza y tantos otros, como el caso gallego. Y ahora, cuando yo creía que había quedado claro que había una cierta apoyatura política, en base a la Constitución española y a las directivas, de que había que hacer algo para dejar que estas zonas se hundan cada vez más, contesta el señor Subsecretario diciendo que no alcanzan

hasta ahí estas obligaciones. Entonces nunca nos pondremos de acuerdo, porque la única referencia que yo he hecho—a la que el señor Subsecretario ni siquiera se ha dignado a contestar— ha sido en relación a lo que se ha fijado ya como elegible de cara a los fondos estructurales, esos 90 millones de ecus, justamente a la línea de Madrid con la frontera portuguesa, cuando está claro que con el FEDER, según las directivas que yo he citado y la Constitución, se podrían atender estas cuestiones. Por ese camino, nunca nos pondremos de acuerdo y, por tanto, para qué seguir, señor Presidente; perdemos el tiempo.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Sigo insistiendo en que hay una diferencia de enfoque de base entre nosotros, y en su última intervención todavía me queda más clara, dicho con todos los respetos.

El Gobierno no ha pedido a RENFE un informe por entregas. Podía haberlo hecho y, por tanto, el Ministerio estaría en disposición de exigir a RENFE un informe por partes, pero no es eso lo que se ha pedido. Se ha solicitado un informe y, por tanto, ni se tiene ni sería lógico que se tuviera ese informe. Creemos que lo razonable es esperar que ese informe esté elaborado para, a partir de ahí, poder enmendarlo, revisarlo, pedir otro nuevo informe, lo que se estime pertinente como fruto y resultado de todas las incidencias lógicas de las diversas instancias. Pero, insisto, no se ha elegido el camino de pedir un informe en un plazo determinado. Cuando la empresa lo tenga elaborado porque lo haya podido hacer, en un nivel suficiente, será el momento de entrar en el tema. No se trata, y quiero insistir en ello, de hurtar información ni a S. S. ni a la Cámara ni a nadie, sino que se trata simplemente de que ese es el esquema planteado respecto a este informe.

Y hay otra cosa que decía S. S. respecto a la bondad de los técnicos de Renfe, que me alegra ver que comparte. Lógicamente los técnicos de Renfe, igual que los técnicos de cualquier otra empresa de transportes, en España y en la Comunidad Económica Europea, son técnicos que trabajan sobre la base lógica y elemental, y no es malo, sino que debe ser así, de aquellos esquemas y opciones de política de transportes que se elaboran a partir de informes a su vez también técnicos, de razones económicas, de razones sociales, y que se toman por las instancias que legal y democráticamente están llamadas a tomarlas.

Por tanto, dentro del juego democrático pertinente, los técnicos de Renfe hacen aquello que tienen que hacer, y cuando el Gobierno decide que está en circunstancias de plantearse el cambio del ancho de vía a nivel internacional, lógicamente los técnicos de Renfe lo que tienen que hacer es estudiarlo. Por tanto, están cumpliendo con el papel que lógicamente deben cumplir en esta empresa y en cualquier otra, y que entiendo que cumplen los técnicos en ese sentido, y esa es su función. Creo, por tanto, que tampoco se trata en este caso de hurtar nada ni de posi-

ciones en ese sentido, sino simplemente de la lógica de cómo se toman las decisiones, qué tipo de decisiones y el papel que debe cubrir cada instancia en el juego democrático de un país y en el juego de estructura de decisiones.

En cuanto a preguntas que no le haya contestado a S. S., no se me alcanza demasiado bien cuáles pueden ser. Creo que no se puede confundir lo que es el desarrollo territorial y la política de equilibrio regional, que tienen múltiples instrumentos que el Gobierno utiliza, con la política de transportes, que es un elemento dentro de la misma, pero que tiene que cubrir ese y otros objetivos. Hay un Plan de Transporte Ferroviario que atiende a una serie de objetivos de transporte ferroviario y al papel que este debe jugar dentro de los diversos modos de transporte, y dentro de ese Plan de Transporte Ferroviario que atiende a una serie de objetivos de transporte ferroviario y al papel que este debe jugar dentro de los diversos modos de transporte, y dentro de ese Plan de Transporte Ferroviario, como S. S. bien conoce, hay cosas que no se contemplan. Así, no podemos deducir—y no es que no le haya contestado, sino que simplemente creo que no coincidimos—, no podemos deducir, entiendo y entendió el Ministerio cuando elaboró el Plan de Transportes Ferroviario, que por la existencia de fondos de desarrollo regional tengan que aplicarse los fondos a determinadas opciones de política de transportes. El proceso debe ser realmente inverso: se diseña un Plan de Transporte Ferroviario y se acude a las fuentes de financiación de las que podamos disponer. Pero no son las fuentes de financiación, no es la existencia del FEDER o del BEI lo que condiciona de forma determinante cuando menos el trazado de ferrocarril en nuestro país. El ferrocarril diseñado en el PTF responde a unos determinados elementos y, efectivamente, las rutas por usted mencionadas no están completadas, como usted bien conoce, en ese plan a pesar, como usted bien dice, de la existencia de un fondo de desarrollo regional en Europa. Pero el Gobierno ha entendido, y el Parlamento que lo ha aprobado también, que no era ese el esquema de transporte que se debía plantear. Es simplemente una divergencia.

Y creo que esto es lo que básicamente quería indicar. Hay, en cambio, otras serie de actuaciones que sí están siendo financiadas con fondos de desarrollo regional y, efectivamente, en cuanto al tramo entre Madrid y Lisboa le puedo confirmar que en los Presupuestos de los fondos europeos figura una partida, cuya cantidad no tengo en la cabeza, para ese trazado.

Insisto sintéticamente y para terminar en que el informe sobre el ancho de vía es un informe en el cual debemos entrar cuando esté terminado, y que adelantaremos al mismo no tendría más sentido que un debate carente de los elementos técnicos necesarios de los elementos de valoración y decisión necesarios para hacer un debate riguroso y serio del mismo, y creo, por tanto, que deberíamos esperar para proceder a ello.

— **SOBRE NORMAS QUE SE APLICAN EN LA MARINA MERCANTE ACERCA DE CUADROS INDICADORES DE LAS TRIPULACIONES MÍNIMAS (SEÑOR LOPEZ GUERRERO, G. CP)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las preguntas siguientes, la primera de ellas formulada por el señor López Guerrero, del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, sobre las normas que se aplican en la Marina Mercante sobre cuadros indicadores de las tripulaciones mínimas. Imagino que el sentido de la pregunta es sobre los cuadros que indican cuáles son las tripulaciones mínimas.

Tiene la palabra el señor López Guerrero por diez minutos.

El señor **LOPEZ GUERRERO**: Señor Subsecretario, los temas de la mar son temas muy preocupantes y últimamente de desagradable actualidad, porque se han ocasionado víctimas en trágicos sucesos cuya responsabilidad vendrá determinada por los tribunales competentes. Pero sí podemos adelantar que la relación tripulación-problema tiene un íntimo cordón umbilical, ya que las tripulaciones son el eje funcional de los buques. Y en el capítulo concretamente de la Marina Mercante el transporte de mercancías peligrosas es —valga la redundancia— un peligro que sufren en primer lugar los propios tripulantes, ya que el 50 por ciento de la carga transportada en la actualidad por vía marítima entra en la clasificación de peligrosa, potencialmente peligrosa o perjudicial, según estimaciones de la Organización Marítima Internacional, OMI. Así, no es de extrañar que, a pesar de la reducción de la Marina Mercante que hubo en la Comunidad Europea (porque sabe el señor Subsecretario que entre 1978 y 1988 las flotas nacionales de los doce países que hoy día son miembros de la CEE se redujeron de 10.424 buques, con 119.1 millones de toneladas, a 5.887, con 59.2 millones de toneladas, es decir prácticamente la mitad), los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas de los buques mercantes para soltar amarras sigan siendo en el momento una de las cuestiones que más polémica ha levantado en 1988 y en los meses que llevamos de 1989; y por ahí va la pregunta.

En el fondo se trata del cumplimiento estricto de una norma desfasada del Ministerio de Comercio, y me refiero a la orden de 14 de julio de 1964, en virtud de la cual se decía que las comandancias de marina no despacharían ningún buque que no llevara completa su tripulación mínima. La aplicación de esta norma del 14 de julio de 1964 está relacionada con sus modificaciones posteriores, de 3 de julio de 1965 y de 12 de febrero de 1971. Se ha de tener también en cuenta el Real Decreto 2091/83, de 28 de julio, sobre la regulación de la jornada de trabajo, jornadas especiales y descansos, y también los convenios internacionales, los cuales no podemos eludir, como el de la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, SOLAS 74/78, y el de la formación, titulación y guardia de la gente del mar, STCV-78. Estos objetivos entiendo que deben basarse en una dotación suficiente y competente, criterios no

bien desarrollados en los convenios y germen de divergencias por cuanto la suficiencia y la competencia se pueden considerar bien en relación a la evolución tecnológica de los buques o a la evolución formativa de los tripulantes, consolidándose los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas vigentes en 1964 en su caso o en función de la automatización del aparato motor, del piloto automático, de cierre de escotillas, etcétera. La persistencia de las normas de 1964 incide negativamente en los gastos corrientes de explotación, sobre todo para buques de menos de 1.600 toneladas de registro bruto, y también incide peligrosamente en el mantenimiento de puestos de trabajo, por ajustes de los cuadros indicadores de tripulaciones mínimas, condiciones laborales a bordo, períodos de descanso, etcétera.

La sociedad estatal de planes de viabilidad y la Dirección General de la Marina Mercante tienen aquí una magnífica ocasión de desarrollar buenas dosis de imaginación y de flexibilidad para sentar las bases de un futuro conjunto de normas internas, más en línea con las normas internacionales y con la realidad de nuestro tiempo, con la competencia y con el número de tripulantes para que deban ser apropiados al tipo, al tamaño, a las máquinas y a los equipos de los buques. Y así ha de ser con el personal titulado de puente, con el personal titulado de máquina, con el personal de fonda, con el personal titulado del servicio radioeléctrico, con el personal de maestranza y subalterno, con el personal subalterno de máquinas y tanto para buques mercantes como para buques de pesca. Como quiera que la aplicación de las normas de 1964 provoca detenciones de buques y malestar en los navieros, bueno sería que las dotaciones suficientes y competentes se actualizaran, siendo los Estados llamados a ello, como se dice en el Convenio sobre el derecho del mar.

Hecho este exordio, señor Subsecretario, mi pregunta concreta es: ¿qué normas se aplican en la Marina Mercante sobre cuadros indicadores de las tripulaciones mínimas antes de soltar amarras?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el Subsecretario de Transporte, Turismo y Comunicaciones.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Sintéticamente e intentando no alargarme demasiado, yo no puedo por menos que estar, creo, aunque la intervención oral me puede hacer confundir en algún punto, prácticamente de acuerdo en la totalidad de lo expuesto por S. S. en el diagnóstico de la situación y en el planteamiento del problema.

Debo reconocer que esto es así, es decir, que estamos ante un sector en el que la normativa vigente, que data del año 1964, es anticuada, es atrasada; anticuada y atrasada esencialmente por la evolución del propio sector, evolución que se sigue produciendo, evolución que se está dando en el momento presente, que se ha dado bajo formas particulares en los dos o tres últimos años y que ha afectado, como S. S. señalaba bien, por una parte, al propio proceso de selección y formación de personal, es de-

cir, al propio proceso de reciclaje del personal, dicho de una forma rápida, y por otra, yo creo quizá la más importante, ha afectado al tipo de buque y a las condiciones en las que se opera dentro del mismo.

Esta evolución tecnológica en la que no me voy a extender trae como consecuencia que la legislación que se debe aplicar, y se aplica —contestando a su pregunta—, que data del año 1964, la Orden Ministerial a la que usted ha hecho referencia, con alguna modificación posterior, plantee problemas en su aplicación, en la medida en que en casos puntuales el cumplimiento de esa Orden entre en un agudo desfase con la realidad del tipo de barco que se debe despachar.

Ello ha hecho, y creo que la contestación debe ir en ese sentido, que por la Dirección General de Marina Mercante en estos momentos y por la sociedad estatal de planes de viabilidad para la Marina Mercante, pero básicamente por la Dirección General, que en última instancia es la competente en la materia, se esté en una fase muy avanzada, entiendo que bastante avanzada, de estudios y de acuerdos con los sectores afectados, básicamente con la parte empresarial y, por otro lado, con la parte sindical, con las dos partes básicamente afectadas, en cuanto que la propia Dirección ya es garante en sí misma, como Administración Pública debe serlo, de las condiciones de seguridad, del cumplimiento de convenios internacionales, etcétera, pero se trata de llegar a poner de acuerdo —y en eso estamos trabajando yo creo que a un ritmo bueno, a pesar de las dificultades que el tema tiene— para poder producir o bien una nueva normativa con carácter general, tema que está en estudio, o bien una revisión por tipos de barcos, es decir, hacer una clasificación o una tipología que posibilitará una adecuación de la normativa a bloques de casos singulares.

En todo caso, éste es un tema todavía no decidido, pero lo que sí está es el Director General al frente de la cuestión con el objetivo de, a corto plazo, poder llegar a solucionar el tema de una orden ministerial cuya aplicación efectivamente está planteando problemas, porque la evolución del sector ha sido muy importante y lo está siendo.

Reconozco, por tanto, que ese es una especie de desafío en el que estamos en busca del cumplimiento del objetivo, y no me cabe más que decirle a S. S. que espero que en un plazo prudente —es un tema que desde luego es complicado, porque hay intereses lógicamente contradictorios en juego respecto a cuál sea la tripulación, por la incidencia en los costes de explotación de las empresas que ello tiene— seamos capaces de buscar una alternativa que garantice en primer lugar y sobre todo la seguridad de la operación y compatibilice una explotación adecuada del sector y el mantenimiento de las condiciones de trabajo que, en todo caso, los convenios internacionales y la reglamentación laboral española también exigen y el Gobierno defiende respecto a las condiciones de trabajo de los afectados. La compatibilización de estos tres elementos no es fácil, en ella estamos y espero que en corto plazo podamos tener alguna respuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor López Guerrero por cinco minutos.

El señor **LOPEZ GUERRERO**: No los voy a agotar, señor Presidente, porque sólo quiero dar las gracias al señor Subsecretario. Quedo francamente tranquilo y lo que sí le rogaría es que activaran ese plazo prudencial lo más posible, porque es un sector que está, como usted muy bien ha dicho, atravesando una profunda crisis, y necesariamente tienen que habilitarse unas normas, porque tenemos ahí a muchos conciudadanos a quienes afecta el problema.

— **SOBRE TRAZADOS FERROVIARIOS DE VIA RÁPIDA EN LA PROVINCIA DE GUADALAJARA (SEÑOR RUIZ RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE COALICION POPULAR)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta final de esta sesión formulada por el señor Ruiz Ruiz, del Grupo parlamentario de Coalición Popular, sobre los trazados ferroviarios de vía rápida en la provincia de Guadalajara.

Para su formulación tiene la palabra el señor Ruiz Ruiz por diez minutos.

El señor **RUIZ RUIZ**: Señorías, señor Subsecretario de Transporte, como usted bien sabe existe un proyecto de infraestructura y vía de la variante Yunquera-Baides, tramo Yunquera-Muduex, línea Madrid-Barcelona. En junio de 1988, en un proyecto, cuyos autores son don Jorge Nasserre y don Victor Huarte, se contempla la variación de la vía actual. En Guadalajara nos enteramos de este proyecto el día 5 de agosto, cuando vemos publicado en los diarios de tirada nacional el concurso-subasta de dicha obra, con lo cual nos causa una gran preocupación que ni ayuntamientos ni propietarios de este trazado tuvieran noticia alguna sobre este tema, sobre todo siendo una zona que es muy rica en el sector agrícola y donde hay un proyecto para hacer un segundo canal de regadío que podía coincidir perfectamente con este trazado, llevarse a cabo.

Con esto quiero decirle que Guadalajara no se opone a un nuevo trazado, pero sí hay que dialogar con los ayuntamientos, hay que dialogar con los afectados y, sobre todo, que la provincia de Guadalajara se entere, porque con este trazado actual, si no se varía, la verdad es que puede afectar lo que le decía del segundo canal del Henares, que es un proyecto que efectivamente viene a través de compensaciones trasvase Tajo-Segura y esperamos que se pueda hacer.

Después, no sé por qué motivos, yo presenté una pregunta oral y se me contestó por escrito, y en la contestación se dan una serie de argumentaciones, pero, en definitiva, se viene a decir que dentro de estas alternativas de trazado independiente de la traza actual de alta velocidad que discurre por la provincia de Guadalajara se contemplan opciones y otras soluciones situadas más al Norte. Es lo que el Gobierno viene a contestar.

Pero tanto, sea una variante o sea otra, si efectivamente se va más hacia el Norte y no pasa por la provincia de

Guadalajara, la duda se nos plantea: ¿se va a hacer el ancho de vía de la vía actual, que puede quedar? ¿se va a modificar eso? También se nos plantean muchísimas preguntas más. La primera, por supuesto, si se piensa sacar, si se va a dar opción al público para que en la provincia de Guadalajara todos los afectados puedan enterarse, por una parte. Por otra parte, si se van a respetar los apeaderos que hay existentes y, en definitiva, qué va a pasar con el trazado actual, porque, como bien sabe usted, a Yunquera no le afectaría; afecta al apeadero de Maluque, Humanes, Cerezo, Montarrón, Espinosa, Carrascosa, Jadraque, Matillas, etcétera, con lo cual considero que, si efectivamente está sin decidir todavía cuál va a ser el nuevo trazado, lo que se piensa hacer, lo que sí le pido yo, señor Subsecretario, es que lo mediten bien, que consulten con los ayuntamientos para, entre todos, hacer el trazado idóneo para todos. Que no nos tengamos que enterar por los medios de comunicación, el día 5 de agosto, que la subasta de esta obra sería el 12 (que me parece que no se ha producido); y que no nos encontremos también en los medios de comunicación con las declaraciones de un alto cargo de RENFE, don Antonio Lozano Moral, hablando de la velocidad del tren, del año 1991-1992, etcétera. Por eso le pido, señor Subsecretario, que mire esto con cariño porque nos puede afectar mucho. No es que nos opongamos a que pase el tren de alta velocidad; pero tampoco queremos perder lo que tenemos y si hay unos proyectos de segundo canal, que se de información, que se dialogue con los ayuntamientos y que se llegue a soluciones concretas por el bien de todos.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): Creo que le puedo tranquilizar en dos o tres aspectos. El primero es que en este momento estamos en un proceso de estudio de dos grandes alternativas para el trazado de alta velocidad de Madrid a Barcelona, como usted señalaba, estudio a nivel 1:20.000; es decir, bastante preliminar. Una de esas opciones pasaría por la provincia de Guadalajara iría hacia el sur, siguiendo el corredor del Henares; la otra opción es más al norte, iría hacia Soria. Estas dos opciones, repito, están en fase preliminar de estudio. Todavía falta mucho —aunque el término mucho o poco es muy relativo—, para estar en condiciones de una toma de decisión.

Comprendo perfectamente su preocupación. En cualquier caso quiero tranquilizarle en el sentido de que, aparte de que lo hagamos así, estamos obligados, no nos queda más remedio, primero tiene que haber un período de información pública. Además, se ha aprobado recientemente una normativa en la cual todos los temas de impacto ambiental, del tipo que usted ha planteado, pasan a un primer plano; es decir, a través del Ministerio de Obras Públicas, tanto las Comunidades Autónomas, como los Ayuntamientos y demás entidades tendrán la oportunidad prevista y basada en la legislación vigente, que hemos adecuado hace poco, para exponer todos los problemas que este tipo de trazados pudieran plantear. Por tanto, no es cuestión solamente de que hay voluntad políti-

ca, sino de que, además, va a haber mecanismos para que lo que usted plantea se tenga necesariamente en cuenta.

De momento, repito, todavía estamos en una fase preliminar; están en estudio esos dos recorridos alternativos. tomo nota de su expresión en el sentido de que usted no se opone al tema; lo que le preocupa es que tenga el impacto más adecuado o menor.

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

El señor **RUIZ RUIZ**: Me alegro de que el Ministerio vaya a recoger todo esto, de la información adecuada, se reuna con los ayuntamientos y lleguen a unas soluciones.

Otro tema que nos puede llegar a preocupar, aparte del transporte humano es el transporte de mercancías. Somos conscientes de que el tren de alta velocidad no va a parar en los pueblos; pero hay una segunda vía. Por tanto, hay que dar solución a los apeaderos que hoy existen, a las estaciones de estos pueblos y este es el tema que nos preocupa.

Estoy totalmente de acuerdo con la normativa y en este caso son los ayuntamientos y sobre todo la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha los que tendrían que aprobar este tema.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabras el Subsecretario de Transportes.

El señor **SUBSECRETARIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Pérez Touriño): He olvidado antes contestarle sobre un tema que es importante y se que le preocupaba.

Indudablemente una línea de estas características de alta velocidad entre Madrid-Zaragoza o Madrid-Barcelona, no debe tener paradas intermedias. Esta es la propia definición de alta velocidad si es que pretendemos que sea verdaderamente de alta velocidad.

Lo que sí le puedo asegurar es que, de acuerdo con el plan previsto, la línea actual no sufriría ninguna merma, ni ningún aspecto negativo por el hecho de que se vaya a hacer una línea de alta velocidad. Es decir, los servicios ferroviarios de tipo regional y los servicios ferroviarios de mercancías en el caso que usted ha planteado, seguirán funcionando como lo están haciendo hasta el momento presente. Se seguirá manteniendo el mismo esquema de servicio de transporte en relación con lo que usted plantea.

Respecto al otro tema que usted anunciaba, tengo que darle la misma respuesta que he venido dando, porque no hay otra, ni tendría lógica que hubiese otra a estas alturas. Me refiero al tema de la conversión al ancho europeo de los esquemas actuales. Vamos a esperar al informe que nos haga la empresa y, a partir de ahí, hablaríamos y tomaríamos las decisiones oportunas. En cualquier caso, con el ancho existente, se garantiza que el servicio seguirá existiendo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias señor Pérez Touriño por su presencia en esta Comisión y por la información que nos ha facilitado.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961