



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 68

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 10

celebrada el miércoles, 4 de abril de 1990

Página

ORDEN DEL DIA

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a reconsiderar el expediente sancionador por el que se solicita una multa de 8 millones de pesetas a Acció Cultural, por la puesta en funcionamiento de reemisoras de TV3, así como para que se permita la recepción de las citadas reemisoras (Grupo Parlamentario IU-IC) («B. O. C. G.», Serie D, número 3, de 15-12-89) (número de expediente 161/000005) 1878
- Relativa a la reapertura y puesta en servicio de la estación de RENFE de mercancías Onteniente-Albaida (Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.», Serie D, número 14) (número de expediente 161/000023) 1884
- Por la que se insta al Gobierno a que la Administración de Correos realice un estudio sobre las necesidades del servicio de Correos y Telégrafos en la ciudad de Sabadell, a fin de planificar las posibles inversiones y actuaciones tendentes a solucionar las graves deficiencias actuales del servicio de esta

	Página
ciudad (Grupo Parlamentario Catalán, <i>Convergència i Unió</i>) («B. O. C. G.», Serie D, número 14) (número de expediente 161/000026)	1888
— Relativa a la desaparición de la barrera urbanística de la línea de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) Valencia-La Encina a su paso por determinados municipios de la provincia de Valencia (Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.», Serie D, número 29, de 23-2-90) (número de expediente 161/000049)	1889
— Relativa a la potenciación del aeropuerto de Gerona-Costa Brava (Grupo Parlamentario del CDS) («B. O. C. G.», Serie D, número 36) (número de expediente 161/000063)	1891
— Relativa a la mejora y potenciación de las comunicaciones ferroviarias de Galicia (Grupo Parlamentario de IU-IC) («B. O. C. G.», Serie D, número 17, de 2-2-90) (número de expediente 161/000033)	1896

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

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se abre la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, cuyo orden del día se refiere a proposiciones no de ley.

Antes de iniciar el orden del día, quiero informar a SS. SS. que en la semana de Pascua, los días 17, 18 y 19, en sesiones de mañana y tarde, vamos a comenzar el debate sobre la Ley del Suelo, con la pretensión de tramitar ese proyecto de ley a lo largo de la semana hasta su finalización. Lo digo para que SS. SS. hagan las previsiones correspondientes a viajes, estancias, etcétera.

El Grupo parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya me ha solicitado que cambiemos el orden del día, en el sentido de que la proposición no de ley relativa a la mejora y potenciación de las comunicaciones ferroviarias de Galicia, en vez de ir en cuarto lugar, se haga en último lugar. Por mi parte no hay problema. ¿Hay alguna objeción por parte de algún grupo parlamentario? (**Denegaciones.**)

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A RECONSIDERAR EL EXPEDIENTE SANCIONADOR POR EL QUE SE SOLICITA UNA MULTA DE 8 MILLONES DE PESETAS A ACCIO CULTURAL, POR LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE REEMISORAS DE TV-3, ASI COMO PARA QUE SE PERMITA LA RECEPCION DE LAS CITADAS REEMISORAS (GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA) (Número de expediente 161/000005)**

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, comenzamos con la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a reconsiderar el expediente sancionador por el que se solicita una multa de 8 millones de pesetas a Acció Cultural, por la puesta en funcionamiento de reemisoras de

TV-3, así como para que se permita la recepción de las citadas reemisoras.

Por el Grupo parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Vázquez Romero.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Señor Presidente, señorías, voy a tratar un asunto bastante conocido por casi todos nosotros, sobre todo por quienes tenemos como lugar de referencia la Comunidad Valenciana.

Haciendo una breve historia de la situación, habría que empezar hacia finales de 1985, en que, a través de unas conversaciones, el Gobierno no puso impedimento alguno a la recepción de la TV-3, televisión catalana, en las comarcas valencianas.

En una reunión celebrada en septiembre de 1985, en la presidencia del Gobierno, entre el Director General de Medios de Comunicación y el Secretario General de Acció Cultural, se acordó que no habría impedimentos oficiales a la instalación de reemisoras que permitieran la recepción de TV-3 en la Comunidad Valenciana. Con esta luz verde, Acció Cultural, con el apoyo de decenas de miles de ciudadanos y, sobre todo, de más de 80 ayuntamientos, procedió a lo largo de los meses a la instalación de los repetidores necesarios. De esto hace más de cuatro años. La TV-3 se vino recibiendo sin problema alguno y con una importante aceptación, con una audiencia acumulada de, aproximadamente, dos millones de personas. Es decir, se estaba ayudando a desarrollar el artículo 20 de la Constitución, que protege el derecho a comunicar o recibir libremente información, así como todas las declaraciones y convenciones internacionales en el mismo sentido, además de lo que significaba de ayuda importante a la recuperación y normalización lingüística de la Comunidad Valenciana.

Pasado este tiempo, en agosto cambiaron las cosas. Fueron otorgadas a la nueva televisión TVV, Canal 9, las mismas frecuencias que ya utilizaba TV-3 en territorio valenciano. El motivo que se adujo para ello y para la posterior desconexión de los reemisores de la televisión catalana, fue la imposibilidad técnica de obtener otras fre-

cuencias libres, imposibilidad que, como más tarde se ha demostrado, no es —digamos— estricta.

Inmediatamente a esta situación, Acció Cultural, preocupada por la inminente desaparición de TV-3, se dirigió al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, señor Barrionuevo, al Presidente de la Generalitat Valenciana, honorable señor don Joan Lerma, y a diferentes Ministros y personalidades institucionales, incluido el propio Vicepresidente del Gobierno. Sin embargo, estas gestiones no han fructificado. El 11 de septiembre de 1989, efectivos de la Guardia Civil procedieron al cierre y precintado de los repetidores.

Ante esta situación, hubo una reacción, por parte de la sociedad valenciana, que significó movilizaciones y una serie de acciones. A este tipo de acciones se sumaron, en forma de propuestas no de ley, los Parlamentos de Cataluña, Valencia y Baleares, todas las centrales sindicales de los tres territorios, los Rectores de las Universidades, más de 1.100 periodistas, más de 500 interventores de prestigio y más de 2.500 cargos públicos municipales y autonómicos. En realidad, nunca había cuajado en nuestra sociedad un movimiento tan amplio de rechazo a una situación que considerábamos injusta.

La protesta creció con estas reacciones populares y dispongo de actas de más de 100 ayuntamientos, en cuyos Plenos se pide la vuelta a la situación anterior. En los tres Parlamentos (catalán, valenciano y balear) se han aprobado por unanimidad resoluciones pidiendo la posibilidad de ver en los tres territorios tanto la TV-3, la televisión catalana, como la televisión valenciana, la TVV, Canal 9.

Ante esta situación, presentamos la proposición no de ley que ustedes conocen, en la que pedimos una serie de cosas. La primera de ellas es que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones reconsidere el expediente sancionador, en el que se solicita una multa de 8 millones a Acció Cultural por la puesta en funcionamiento de las reemisoras de TV-3. Habría que precisar que en este momento, ya no es una multa de 8 millones, sino que ya son dos multas de 8 millones y una de 15.000 pesetas. Una de 8 millones por el repetidor de Alicante, otra de 8 millones por el repetidor de Valencia y una de 15.000 pesetas por el reemisor de Castellón. No entiendo demasiado bien por qué el de Castellón es mucho más barato.

La segunda es que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones retire los precintos de los repetidores para facilitar y hacer normal su recepción; y, tercero, que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones no ponga obstáculos en adelante de tipo técnico o administrativo que puedan impedir la actual reciprocidad en la disposición de TV-3 y TVV a la Comunidad Valenciana, Cataluña y Baleares.

Hay que decir que si las razones que se aducen o que se adujeron en un principio para impedir la recepción en la Comunidad Valenciana de las emisiones de TV-3 eran de índole técnica, actualmente tanto la TV-3 se sigue viendo en el territorio de la Comunidad Valenciana como la propia televisión valenciana se sigue viendo en Cataluña a través de unos emisores que se han colocado por una so-

ciudad de amigos de TVV en Cataluña. Es decir, que esos problemas técnicos están resueltos en la práctica y, en cualquier caso, si los problemas fueran de índole técnica, independientemente del costo que pudieran tener, y coste que se podría discutir en otro punto, tienen sin duda solución. Es por lo que pedimos a esta Comisión que apruebe esta proposición no de ley que permita la reciprocidad en Cataluña, en la Comunidad Valenciana, en las Islas Baleares de las dos televisiones autonómicas, la TV-3 y la TVV.

El señor **PRESIDENTE**: No hay presentadas enmiendas a esta proposición no de ley.

¿Grupos parlamentarios que deseen intervenir para fijar posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Simplemente queremos mostrar nuestro total acuerdo con el proponente y con el contenido de la proposición que acaba de defender. En todo caso, señalar que esto lo hacemos, además de porque creemos que entra dentro de la defensa estricta de lo que es la libertad de expresión, por el hecho de ser coherentes con nuestra posición también en las Cortes Valencianas y por una serie de acciones que hemos emprendido conjuntamente con otras fuerzas políticas y sociales en la Comunidad Valenciana con el fin de defender este derecho.

Creemos que, en el fondo, están poniéndose de manifiesto ciertas deficiencias de la LOT (Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones). Si el mismo sentido estricto de vigilancia y de policía se hubiera ejercido sobre estas actividades que la LOT considera irregulares, probablemente hoy medio mundo de la comunicación estaría sujeto a un expediente de infracción. Creo que esto debe de hacer reconsiderar al Ministerio su posición.

Es más incluso por un principio de igualdad en el trato, tengo que decirle que por la zona sur de la Comunidad Valenciana, como supongo que ocurrirá en todas las zonas fronterizas, la televisión regional de Murcia pasará a ser parte del patrimonio visual de los habitantes de la Comunidad Valenciana. Por tanto, como siempre se ha dicho, con la LOT y con todo este tipo de fenómenos, es imposible ponerle puertas al campo.

Por tanto, nos unimos a la petición que hace Izquierda Unida y creemos que con ello facilitaremos una salida al Ministerio de Transportes para que reconsidere su posición con esta manera de instar que son las proposiciones no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán, Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Nuestro Grupo parlamentario querría destacar la importancia de la proposición del Grupo parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en tanto en cuanto lo que está intentando es dar una respuesta legal, o una respuesta des-

de los poderes públicos, a lo que es una sensibilidad importante dentro de la Comunidad Valenciana. Una sensibilidad que en el año 1985, y por iniciativa de Acció Cultural del País Valencià, dio lugar al inicio de la instalación de una serie de reemisoras que permitían la captación de TV-3 en dicha Comunidad autónoma.

Hemos de entender que existía una gran sensibilidad social cuando, inmediatamente, tras esa iniciativa, fueron una gran cantidad los ayuntamientos valencianos y también los particulares y entidades, en definitiva, representantes de la sociedad civil, que se volcaron en favor de la misma. Evidentemente que se conocía en ese momento que se estaba forzando la legalidad y, por ello, en conversaciones con el entonces Director General de Medios de Comunicación Social del Gobierno Central, señor Virseada, se planteó por el Secretario General de Acció Cultural del País Valencià, por un Senador socialista, la viabilidad de la iniciativa que se había puesto en marcha y la respuesta —según consta en un acta que se protocolizó notarialmente— del representante del Gobierno fue que no había ninguna intención por parte del Gobierno de ir contra la instalación de reemisores de TV-3 en la Comunidad Valenciana, especialmente teniendo en cuenta el precedente de Mallorca y la importancia del medio para la recuperación y normalización de la lengua.

Acció Cultural del País Valencià continúa con la labor iniciada de instalación de repetidores, hasta que en el año 1989, en el mes de agosto, se otorgan a la naciente televisión valenciana las mismas frecuencias por las que hasta aquel momento estaba emitiendo TV-3. Hemos de entender, sin ser mal pensados, que ésta no era única y exclusivamente una decisión técnica, sino que tenía como objetivo oculto, al menos es lo que entiende este Grupo parlamentario, el impedir la recepción de TV-3.

En septiembre de 1989, como se ha dicho antes por el portavoz del Grupo proponente, se procede al precinto de los reemisores de TV-3. Yo quiero destacar que este precinto se produce precisamente cuatro años después del inicio de la recepción de las primeras emisiones de TV-3 en la Comunidad Valenciana, cuatro años después en los cuales evidentemente hubo, por parte del Gobierno, un cambio de su actitud política al respecto de este problema.

No hay que resaltar que esta decisión comportó una repulsa de la sociedad civil valenciana y de sus instituciones políticas, cuando las Cortes Valencianas se habían manifestado a favor de lo que se citaba antes como la reciprocidad, es decir, la recepción de TV-3 en la Comunidad Valenciana y de la televisión valenciana en Cataluña. El parlamento de Cataluña, en el mes de noviembre de 1989, aprobó también una moción en idéntico sentido. A continuación, Acció Cultural decide reabrir los reemisores, empujada, creo yo, por toda una serie de entidades que habría detrás y por toda una serie de instituciones públicas, especialmente administraciones locales, y se decide por parte del Gobierno central imponer las multas de ocho millones y la de 15.000 pesetas.

Nosotros hemos de entender que ha habido, o que debe haber en este momento en la Administración central un

nuevo cambio de actitud, por cuanto en esta misma Comisión, en la comparecencia del Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, el pasado 24 de enero y a pregunta de este Diputado y del Diputado portavoz de Izquierda Unida, el Ministro manifestó que estaba dispuesto a permitir la recepción de TV-3 en Valencia. Nosotros, evidentemente, con lo expuesto queda claro que vamos a votar a favor de la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en sus términos, porque estamos total y absolutamente de acuerdo con lo que allí se propone y porque lo consideramos de estricta justicia, como lo han considerado de estricta justicia tres Parlamentos de comunidades autónomas y multitud de ayuntamientos y entidades integrantes de la sociedad civil.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Vasco (PNV), tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Intervengo para expresar la posición de nuestro Grupo respecto a esta proposición no de ley.

Nosotros apoyamos lo que señala esta proposición no de ley, y lo único que tengo que manifestar es que nos duele que a estas alturas tengan que debatirse en esta Cámara asuntos como éste, que la verdad es que parece que nos retrotraen a tiempos pasados.

Entendemos que es de justicia el hacerlo de este modo, y además de ello nosotros queremos obrar coherentemente, porque ya en el Parlamento Europeo hemos presentado una propuesta de resolución al respecto y hemos apoyado la de otros grupos. Por otra parte, hay un clamor en Euskadi al respecto y se han adherido tanto la Academia de la Lengua Vasca (Euskaltzaindia), como otras entidades importantes. Nosotros mismos hemos presentado en ayuntamientos de nuestra Comunidad algunas mociones al respecto y, en coherencia con todo ello, vamos a apoyar entusiásticamente lo que señala esta proposición no de ley porque, como digo, creemos que es de justicia y de coherencia hacerlo de esta forma.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Milián Mestre.

El señor **MILIAN MESTRE**: Señor Presidente, voy a ser ligeramente más extenso que mis compañeros, en función de algunos matices que nosotros pretendemos introducir en esta proposición no de ley.

En primer lugar, como valenciano de origen y Diputado por la provincia de Barcelona, entiendo que estoy a caballo de las dos situaciones que se plantean en este conflicto, al propio tiempo que existen condiciones personales, en orden a mi profesión de periodista, para atender algunas peculiaridades del mismo. Todo lo cual me permite un conocimiento bastante preciso acerca de una serie de elementos que se entremezclan en el planteamiento que hoy se hace en esta proposición no de ley.

Existen o se conjugan elementos culturales, como son los idiomáticos; elementos técnicos, como es el uso y la viabilidad de las frecuencias; elementos legales, como es

la normativa existente en nuestro Estado; elementos jurídico-administrativos como son los expedientes sancionadores que se han llevado a término, y elementos políticos, como es, obviamente, la voluntad del Gobierno al aplicar en sentido restrictivo y literalista una legislación que no se corresponde, entendemos nosotros, con el signo de los tiempos. Todo ello con evidentes derivaciones económicas que los afectados, no sin cierto eufemismo, tratan de cifrar en torno a una supuesta pérdida de 5.000 millones de pesetas, que nos parece ligeramente exagerada.

Como experto en estos temas de comunicación, tal visión restrictiva y pacata del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones me parece claramente contradictoria no ya con el contenido y el articulado de nuestra Constitución, sino con la evidente realidad de nuestro tiempo. Aquí vale el principio metafísico «De esse ad posse valet illatio», es decir, lo que es puede ser. Consecuentemente, retrotraerse a un planteamiento de revisión creemos que es una pura exageración en el planteamiento legalista de la cuestión.

Nuestras leyes están desbordadas por el imperativo tecnológico. Ni la limitación de las cadencias posibles, ni la estrechez de las autorizaciones oficiales a cadenas privadas, ni la misma reciprocidad entre las cadenas de televisión de dos autonomías yuxtapuestas geográficamente nos parecen en este momento cuestiones de consideración, a la vista de los avances tecnológicos, como demuestra el hecho de que por vía satélite se puede introducir en casa del vecino cualquier tipo de información que «de facto» se produce en el mundo en este momento.

Por otra parte, existe otra razón importante, que es la simultaneidad y la repentización de la información en los procesos comunicativos modernos, puesto que de todos es conocido el principio de que el mundo moderno es una aldea global y, consecuentemente, en esta aldea global la comunicación se produce de forma instantánea y difícilmente se pueden poner puertas al campo, como dijo en su día mi compañero Pedro Agramunt al tratar esta cuestión en un Pleno recientemente.

Quisiera decir que en este sentido es importante que consideremos, en primer lugar, que, según el artículo 20 de la Constitución Española, se reconoce y protege el derecho de comunicar y recibir libremente la información.

En segundo lugar, que desde finales de 1985 el Gobierno español toleró la recepción de emisiones de televisión catalana, TV-3, en la Comunidad Valenciana y Mallorca, con conocimiento explícito de hechos y una tácita autorización, desde el momento en que no recurrió hasta meses después a esta realidad.

En tercer lugar, la aplicación de la Ley del Tercer Canal supuso una modificación de frecuencias que, obviamente, se interfirió en los planteamientos previos que se habían hecho a través de los repetidores que había financiado, promocionado, realizado e instalado Acció Cultural del País Valencià.

En cuarto lugar, Acció Cultural del País Valencià instaló una red de transmisores y reemisores que posibilitaron la difusión de la señal de TV-3 en toda la Comunidad, sin expresa autorización o licencia administrativa explí-

cita, y utilizando frecuencias nunca concedidas ni autorizadas por la administración competente. Por tanto, eso dio pie a una apertura de expediente que, desde el punto de vista legal, no ofrece dudas.

En quinto lugar, al iniciar las emisiones el 9 de octubre de 1989 por el Canal 9, o Televisión Valenciana, ésta lo hace por las mismas frecuencias, que no voy ahora a repetir, que las anteriores.

En sexto lugar, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, por las razones que fueran, bien políticas o bien técnicas, otorga al Canal 9, Televisión valenciana, idénticas frecuencias a las utilizadas por los reemisores que difunden la señal de TV-3 en la Comunidad Valenciana. Por otra parte, precinta estos reemisores de Acció Cultural, privando a los valencianos de su derecho a recibir la Televisión catalana, cuya aceptación era muy amplia, cuantificada en algunos casos hasta en cerca de dos millones de telespectadores.

Sin embargo, aquí se pasa de una situación de tolerancia tácita a otra situación de razón de una carencia de intereses por parte del Canal 9 de Televisión valenciana y Acció Cultural. Lo que para la primera son unos derechos, para la segunda son unas conveniencias, en razón de un proyecto cultural y lingüístico en la Comunidad Valenciana, de todo tipo laudatorio, dada la naturaleza del problema lingüístico y su tratamiento injusto en el pasado no demasiado remoto.

Pero entrar por esta vía del discurso sería, probablemente, una manera de desenfocar la naturaleza del problema. Así pues, y según hizo constar nuestro Diputado Pedro Agramunt en su intervención en la sesión de preguntas al Gobierno el pasado 7 de marzo, es evidente que las emisiones —y cito textualmente— de TV-3 en la Comunidad Valenciana, vulneran la legislación vigente en materia de televisión, además del Estatuto de la Comunidad Valenciana, y también de la Comunidad Catalana, según dice él. Probablemente también —y éste es un añadido importante— la Ley de Defensa de la Competencia, la Ley General de Publicidad y la Ley de Propiedad Intelectual.

Existen, pues, razones de contratación de programas, de contratación publicitaria, de uso del mercado, etcétera, que avalan una afirmación tal. Sin embargo, nuestro punto de vista como Grupo parlamentario atiende exclusivamente la actual legalidad, en función de un principio elemental de respeto al derecho, si bien cuestiona la actual legalidad en función de unos legítimos derechos, de información plena y libre y de comunicación abierta, que son reconocidos ampliamente por la Constitución Española y en este caso tutelan, además, las características culturales y de identidad de nuestro pueblo, cuya lengua ha sufrido en el pasado innegables atropellos.

La posición, pues, de nuestro Grupo parlamentario será muy clara. En primer lugar, aceptaremos la Ley en orden a la distribución regularizada de frecuencias en las emisiones de radiotelevisión. Consecuentemente, entendemos la necesidad de tutelar los derechos correspondientes que de la aplicación de la Ley se derivan.

En segundo lugar, no acertamos a comprender las ra-

zones del Gobierno para dotar a Televisión Valenciana de unas frecuencias que toleraba previamente a Acció Cultural del País Valencià. En consecuencia, creemos que existen fórmulas de paralización de ambas posibilidades que hubieran podido evitar el conflicto en cuestión.

En tercer lugar, es imprescindible que se clarifique la actual situación de hecho, usando todos los recursos técnicos al alcance del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, para posibilitar no sólo la reciprocidad en la captación de los canales autonómicos catalán y valenciano en las respectivas autonomías, tal como han solicitado las Cortes Valencianas, el Parlamento Balear y el Catalán, así como innumerables entidades, instituciones, municipios, personalidades de ámbito cultural valenciano y catalán, sino también potenciar la libertad de información televisiva hasta las mismas fronteras establecidas por la técnica.

En cuarto lugar, este Grupo se pronuncia abiertamente en favor de la libertad plena de creación de canales de televisión privada, ampliando para ello la actual legalidad y estableciendo los soportes técnicos necesarios para el buen uso de este legítimo derecho.

En quinto lugar, coherentes con lo manifestado previamente por nuestro Grupo en la Comunidad Valenciana, así como por nuestro parlamentario Leopoldo Ortiz Climent en el Parlamento Europeo, el 14 de diciembre de 1989, postulamos la total reciprocidad de la difusión de TV-3 en la Comunidad Valenciana y del Canal 9, Televisión Valenciana, en Cataluña, dentro del espíritu de una televisión sin fronteras no sólo nacionales, sino autonómicas. Creemos que la ley del mercado y no los reglamentos intervencionistas son, a la postre, quienes discriminan y sancionan el uso del derecho.

Por todo lo cual, mi Grupo fija su posición en el siguiente sentido y en el supuesto de poderse votar separadamente los tres puntos que plantea la proposición no de ley. Primero, se abstiene, en el supuesto de no ser retirado, en el punto primero de la proposición no de ley, por entender que pueden existir razones legales para la sanción, si bien nosotros somos del parecer que tales razones deberían desaparecer en una nueva normativa más ajustada al principio de la plena libertad de información.

En segundo lugar, votamos a favor de los puntos segundo y tercero de la proposición no de ley, instando no sólo a que se retiren cuanto antes los precintos de los susodichos reemisores, sino que se normalice cuanto antes también la reciprocidad de tales televisiones autonómicas, aportando para ello toda suerte de soluciones técnicas entre Cataluña y la Comunidad Valenciana.

Cataluña, Valencia y Baleares poseen una identidad cultural y una afinidad histórica que en modo alguno pueden ser coaccionadas por un entendimiento limitativo de la Ley o por unas razones políticas del Gobierno socialista que se nos escapan y que pudieran buscar acomodo, bajo el pretexto de razones técnicas, en el procedimiento de la telecomunicación.

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

El señor **MORLAN GRACIA**: Señor Presidente, intervingo para fijar la posición del Grupo Socialista.

He de indicar, antes de entrar a considerar cada uno de los apartados que contempla la proposición no de ley, que mi Grupo está al menos a la misma altura que los demás a la hora de defender, debatir y articular un debate en torno a la libre circulación de la información y a la intercomunicación entre las Comunidades autónomas. En definitiva, estamos a favor de todo aquello que esté relacionado con la profundización en el ejercicio de las libertades y con todo aquello que contribuya a desarrollar y conocer los valores culturales, educacionales, históricos, etcétera, de nuestros conciudadanos y de nuestros pueblos.

Pero, señorías, aquí hay una cosa fundamental, y es que frente a estas hermosas declaraciones de principios que todos pretendemos y que todos seguimos, está la realidad dura y clara que viene a decir que el ejercicio de esas libertades tiene que tener un camino marcado por unas normas de rango suficiente para que todos las respetemos y para que todos funcionemos dentro de esos cauces legales que todos nos hemos dado desde esta Cámara.

Siguiendo la pauta de la proposición no de ley, y descendiendo al terreno de la realidad, cuando en su punto primero solicita del Ministerio de Transportes que la multa de ocho millones de pesetas a Acció Cultural, por la puesta en funcionamiento de los reemisores de TV-3 sea retirada, y a pesar de reincidir un poco en la historia que Diputados de otros Grupos han puesto de manifiesto en su intervención, tengo que decir que, en 1985, Acció Cultural promovió la instalación en territorio de la Comunidad Valenciana de emisores y reemisores del tercer programa de televisión de Cataluña, no disponiendo de asignación de frecuencia por parte de la Administración; por tanto, su puesta en funcionamiento constituía una ocupación ilegal del dominio público radioeléctrico, no se trata de cualquier dominio particular del sector privado, era del dominio público radioeléctrico.

Esto dio lugar a que existiera por parte de la Dirección General de Telecomunicaciones un expediente sancionador a esta asociación, que trajo consigo la imposición de una sanción que fue recurrida.

La anterior Audiencia Territorial, la Sala de lo Contencioso Administrativo, desestimó el recurso presentado por la asociación, por Acció Cultural del País Valencià, y dejó claramente perfilada la prueba inexcusable de una ilegalidad en la actuación de Acció Cultural y la procedencia del expediente incoado por la Dirección General de Telecomunicaciones.

A pesar de ello, y atendiendo a la inexistencia en aquel momento de canal de televisión propio de la Comunidad Valenciana, y teniendo en cuenta que las frecuencias que utilizaban los citados repetidores no interferían las señales de Televisión Española, se optó por demorar la ejecución de la resolución dictada hasta que esa comunidad efectuara la puesta en funcionamiento del tercer canal de televisión en su ámbito territorial, desarrollando la Ley del Tercer Canal aprobada en 1983.

En estos momentos, señor Presidente, señorías, nos encontramos con un expediente sancionador no resuelto, no

definitivo, con un antecedente claro de una sentencia de un tribunal, de la Audiencia Territorial, como antes he indicado, en la que queda perfectamente aclarado que existe una actuación ilegal por parte de la mencionada entidad.

Si reconsiderar ese expediente, como se plantea en el punto de la proposición no de ley, quiere decir la anulación y por tanto establecer un trato discriminatorio respecto a otros posibles expedientes incoados, piensa mi Grupo que no puede llevarse a cabo por lo que supone de premiar una reincidencia con un indulto administrativo sobre una resolución todavía no dictada. No podemos olvidar que este expediente sancionador lo es por la instalación de reemisores en Jijona y Chiva, es decir, por las mismas causas que motivaron la sentencia antes mencionada dictada por la Audiencia Territorial.

Creo, señorías, por lo que respecta a este punto, que hay que dejar que se dicte la resolución definitiva del expediente; si no se está de acuerdo con el contenido de las causas que motivaron esa resolución, cabe la posibilidad de plantear las modificaciones legislativas que se estimen oportunas, pero no cabe actuar como si nada hubiera pasado.

En cuanto al segundo punto que plantea la proposición no de ley, en el sentido de que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones retire los precintos de los repetidores para facilitar y hacer normal su recepción, he de indicar que tanto la Ley reguladora del Tercer Canal de Televisión, como la posterior Ley de Ordenación de las Telecomunicaciones, y aquellas otras normas o preceptos legales que contemplan la difusión, emisión o transmisión de imágenes por vía de las ondas, marcan bien claramente el carácter de dominio público del espectro de frecuencias radioeléctricas que existen, así como de la propia concesión administrativa para alcanzar su utilización.

En este caso concreto, estos reemisores han funcionado en tanto en cuanto no han producido incompatibilidades con los otros canales legalmente concedidos y, por tanto, no han concurrido en una misma frecuencia radioeléctrica y han funcionado, en definitiva, hasta que, en aplicación de la Ley del Tercer Canal, la Comunidad Valenciana inició sus primeras emisiones, y ello ha sido reconocido por todos los Grupos en esta Cámara. Ello no ha impedido que las emisiones se siguieran produciendo utilizando distintas frecuencias.

El no estar de acuerdo con el planteamiento de este segundo punto viene motivado por las mismas razones que en el primero; es decir, la razón del cierre de los emisores y reemisores está en función del expediente administrativo incoado. Por tanto, por la misma razón que nos oponemos a que hasta que no esté resuelto ese expediente se pueda hacer caso a lo que se pretende en el primer punto, pretendemos que no se tenga en cuenta lo que se pide en el segundo de los puntos de la proposición no de ley respecto a que se retiren los precintos en los emisores y reemisores para facilitar y hacer normal su recepción.

En cuanto al tercero de los puntos de la proposición, mi Grupo quiere significar lo siguiente. Sabemos que por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones

se está trabajando seriamente para solucionar el problema de la reciprocidad que se plantea. Apoyamos la búsqueda de una solución satisfactoria para todos en el sentido que plantea el tercer punto de la proposición no de ley, pero pensamos que hay problemas técnicos bastante serios como para que en estos momentos podamos hablar de una solución a corto plazo.

A pesar de ello, apoyamos que esto debe ser así, que esta búsqueda de la solución satisfactoria tiene que producirse y que si las frecuencias o los canales que hay en estos momentos en España son escasos o no son todos los que algunos de los sectores sociales plantean que deberían ser, sí es cierto que con las nuevas regulaciones que se van a producir en un futuro, ya anunciadas por el Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones, respecto a la regulación de la televisión local, de la televisión por cable y de la televisión por satélite, es casi seguro que muchas de las pretensiones que están planteándose en estos momentos tengan su vía de solución.

En definitiva, señorías, señor Presidente, nosotros no nos oponemos a que exista esa reciprocidad entre la Comunidad Valenciana y Cataluña; pero sí es cierto que, tal como está la proposición no de ley, nos es imposible votarla afirmativamente. Por tanto, vamos a mantener nuestra postura contraria a la misma, dejando bien claro en esta Comisión que seguimos apostando porque esa solución se produzca, porque esa reciprocidad pueda existir con los suficientes planteamientos técnicos que posibiliten que los ciudadanos de ambas Comunidades puedan ver con toda perfección y calidad cualquiera de los canales de televisión que hay en estos momentos funcionando.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Morlán. (El señor Vázquez Romero pide la palabra.)

No hay un segundo turno, señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Es simplemente para hacer una precisión, si usted me lo permite.

El señor **PRESIDENTE**: Si es simplemente para indicar a esta Presidencia si están de acuerdo con votar separadamente cada uno de los puntos y para hacer una breve observación, tiene la palabra S. S.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: En aras a conseguir la posible unanimidad, en el seno de esta Comisión, de apoyo a esta proposición no de ley, retiramos el primer punto, que habla de reconsiderar el expediente sancionador, con lo que, sin duda, los argumentos que se acaban de dar por parte de todos los Grupos están satisfechos e incluso los que ha dado el propio Partido Socialista. Es decir, retiramos el primer punto, que hace referencia a lo que ha ocurrido hasta que se cierran los emisores en septiembre de 1989, y mantenemos el segundo punto y el tercero. Creo que eso es coherente con lo que han dicho los tres Grupos y sería difícil entender que alguno de los Grupos que ha intervenido votara en contra de la proposición en estos términos. Retiramos el primer punto y mantenemos los otros dos.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación. ¿No hay problema para que se voten los puntos dos y tres? ¿Pide el Grupo Popular que se voten separadamente?

El señor **MILIAN MESTRE**: Hecha esta rectificación, anunciada esta retirada, no hay problema.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, retirado el punto uno, votamos conjuntamente los puntos dos y tres de esta proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada esta proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA REAPERTURA Y PUESTA EN SERVICIO DE LA ESTACION DE RENFE DE MERCANCIAS ONTENIENTE-ALBAIDA (GRUPO POPULAR) (Número de expediente 161/000023)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente proposición no de ley, relativa a la reapertura y puesta en servicio de la estación de RENFE de mercancías Onteniente-Albaida, presentada por el Grupo parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Agramunt.

El señor **AGRAMUNT FONT DE MORA**: Señorías, la compañía RENFE ha cerrado la estación de mercancías de Onteniente el 30 de septiembre de 1989, que pertenece a la línea Alcoy-Játiva, si bien se mantiene la propia estación para el servicio de pasajeros.

A través de esta estación de mercancías de RENFE, Onteniente-Albaida, se canaliza una gran parte de la producción textil y de otras muchas industrias, así como productos agrícolas de estos municipios y otros de gran parte de la comarca de la Vall d'Albaida, hasta el punto de contabilizar una facturación media anual por encima de los 20 millones de kilos, lo que la convierte en una de las más importantes estaciones de mercancías de España en función del volumen transportado. Se da, además, la circunstancia de que la orografía de la zona no ha permitido hasta el momento dotar a esta importante comarca industrial de la Comunidad Valenciana de unas carreteras adecuadas al gran volumen de tráfico existente, con el agravante de que las lluvias de los años 1982 y 1987 dejaron en pésimo estado las pocas carreteras existentes.

Todo esto convierte a la línea férrea Játiva-Onteniente, y a la estación de Onteniente-Albaida más concretamente, en una pieza clave para el desarrollo de la economía de la comarca, que se verá muy gravemente afectada en el caso de que no se proceda a la inmediata reapertura de la citada estación.

RENFE de la Comunidad Valenciana está procediendo al cierre de todas las concesiones de despacho de mercan-

cías que tenía establecidas en esta línea de ferrocarril y que afectan a un núcleo industrial valenciano de gran trascendencia, que se ubica en el Valle de Albaida y en la comarca de Alcoyá, que incluyen poblaciones tan importantes como Alcoy, Bañeres, Biar, Cocentaina, Onteniente, Ibi, etcétera, núcleos donde, con independencia de otros sectores industriales, se localizan más de 560 empresas textiles, cuya dependencia del ferrocarril para el movimiento de sus mercancías es ineludible.

No podemos admitir que la decisión de cierre la motive el balance de resultados económicos de la explotación de la línea, ya que, comparativamente y en lo que a movimiento de mercancías se refiere, puede que sea una de las primeras de España, y el volumen aún podría ser mayor si el servicio que RENFE presta fuera más eficaz y más rápido.

A título de ejemplo, el movimiento de la estación de mercancías de Onteniente, desde su puesta en funcionamiento en mayo de 1977 ha sido, en 1977, de 11.327 toneladas; en 1979, de 29.295 toneladas; en 1983, de 24.451 toneladas; en 1986, 1987 y 1988 se mantuvo esta media de 20.000 ó 21.000 toneladas, lo cual contrasta con las cifras en estos mismos años de 1986 a 1989, de otras estaciones importantes de España; por ejemplo, Salamanca, 10.000 toneladas; Zaragoza, 9.000; Huelva, 1.150; Girona, 4.200; La Coruña, 3.800; Cantabria, 1.300, es decir, bastante menos de la mitad de tráfico que la estación cuya reapertura defendemos.

Con nuestros datos, no comprendemos la decisión que toma RENFE en el cierre de la estación de mercancías de Onteniente, puesto que, si bien RENFE dice que los vagones salen medio vacíos de esta estación, nuestros datos nos dicen que están muy por encima de la media nacional. En concreto, por poner algunos años, en 1977, la media por vagón fue de 3.873 kilos; en el año 1980, fue de 4.036 kilos; en 1985, de 3.416; en 1988, de 3.205, es decir, siempre por encima de 3.000 kilos de media, cuando la media nacional de carga por vagón es de 1.600 kilos; la media de todos estos años es de 3.500 kilos en el caso de Onteniente, siendo además la carga normalmente de mantas, colchas, edredones, etcétera, mercancías de poco peso y de mucho volumen. Además, los vagones suelen salir completos y van a destino definitivo, sin hacer transbordo en ninguna estación, lo cual incluso mejora la rentabilidad de esta línea.

La industria ubicada en la zona precisa, por tanto, del mantenimiento de este servicio por muy diversos motivos. Su competitividad, hoy sometida a una dura prueba por el incremento de importaciones, se verá reducida por el aumento de costos que la supresión y consiguiente obligación de transportar por carretera supondrá. De otro lado, la notoria deficiencia de las vías terrestres, como ya he dicho, que unen las localidades afectadas con capitales de provincia, acentuarán el ya peligroso sobretáfico actual. Hay que pensar que en estas carreteras es casi imposible el tránsito de «trailers» o de camiones con doble eje. El sobrecoste estimado de transporte sería superior al actual en un 30 por ciento, lo cual tiene una gran importancia en un mercado interior y exterior de oferta di-

fácil y por circunstancias ajenas a la que nos ocupa, que inciden muy directamente en el costo: los tipos de interés, la fortaleza de la peseta, la competencia de países de bajo coste, etcétera. Debe entenderse, por tanto, que la supresión del transporte de mercancías de la línea de ferrocarril Játiva-Alcoy puede originar serios perjuicios a todo un sector industrial de decisiva importancia en la economía de las localidades donde se ubica.

Este Diputado preguntó recientemente al Ministro de Transportes por escrito sobre los motivos del cierre, y la verdad es que las contestaciones son dignas de unas simpáticas matizaciones. Contesta que una de las razones es la continuada pérdida de cuota de mercado, al haber pasado de 23.000 toneladas en 1985, lo cual es cierto, a 13.000 en el año 1989, lo cual es cómico porque en 1989 se cerró la estación en el mes de septiembre y ya se advirtió de ello en el mes de junio, con lo cual prácticamente medio año no tuvo actividad y es lógico que tuviera la mitad de mercancías transportadas que los años anteriores.

Además, dice que, como consecuencia de esto, no es un modo de transporte idóneo para las empresas de la comarca, lo cual contrasta con la enorme campaña que las asociaciones de empresarios de la comarca de la Vall d'Albaida están realizando desde hace unos meses como consecuencia del cierre de esta estación y, como luego explicaré no sólo de los empresarios de esa zona.

También dice que una de las razones es mejorar la gestión interna del servicio. Desde luego, cerrarla es una buena forma de mejorar la gestión interna; cerrándola, no hay gestión y probablemente sea menos negativa que la anterior, si es a eso a lo que se refiere.

En la contestación tan curiosa que estoy comentando, el Gobierno dice finalmente que el cierre de la estación no va a suponer ninguna carencia para el transporte y que queda asegurada la permanencia de RENFE y de su servicio de mercancías en la comarca, lo cual es tremendamente curioso cuando precisamente se ha cerrado la estación. Se está sustituyendo en este momento el servicio de RENFE con servicio de transporte por carretera por una empresa de transportes llamada TACSA, cuyo consejo de administración está formado íntegramente por empleados de RENFE, por personas que están en la nómina de RENFE. Suponemos que se trata de una filial de RENFE, aunque no lo sabemos exactamente. Lo curioso es que esta compañía, al parecer, ni siquiera tiene flota propia de camiones y se dedica a alquilar camiones de conductores autónomos e incluso en algún caso —tenemos los datos— furgonetas sin conductor.

Para terminar el panorama descrito, he de añadir que toda la sociedad de esta comarca está reclamando la reapertura de la estación, con especial énfasis las asociaciones de empresarios, y tengo aquí cartas, recortes de prensa, artículos e incluso felicitaciones de las asociaciones empresariales de esta zona por la preocupación del Partido Popular por la reapertura de esta estación. Pero también las centrales sindicales —y esto es más curioso— están reclamando esta reapertura, y aquí tengo documentación de Comisiones Obreras, por ejemplo, donde recla-

man con mucho énfasis que se reabra esta estación, desde luego, además, desde todas las instituciones públicas de la Comunidad Valenciana, empezando por los ayuntamientos, e incluso los de mayoría socialista, con alcalde socialista, como el de Onteniente, quienes han protestado muy airadamente por este cierre y han pedido su reapertura. Reapertura en la que todavía confían en esta comarca, y han depositado sus esperanzas en esta Cámara para que pueda resolverse. Por ello, pido a todos los Grupos presentes en esta Comisión nos den el voto afirmativo a esta proposición no de ley.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, seré breve.

Creo que los argumentos expuestos por el proponente son exactos y deben ser apoyados en estricta justicia en esta Cámara. Como él ha dicho, ya se ha expuesto en otras instancias, y en la Comunidad Valenciana, todos los Grupos políticos hemos apoyado la reapertura de la estación de ferrocarril. Simplemente creo queda por añadir uno a los argumentos que se han ofrecido.

La gran discusión que hay —no sólo respecto a un problema local, para trascenderlo y elevarlo a nivel nacional—, o una de las grandes discusiones que existen en el tema del transporte ferroviario, si no la única, es si España apuesta única y exclusivamente por lo que serían los grandes proyectos de alta velocidad de forma prioritaria o, por el contrario, si también apuesta por los proyectos de restauración y de potenciación de los transportes de mercancías y de aquellos que se refieran a las cercanías, dentro del territorio nacional.

Me da la impresión de que, después de muchos vaivenes de la dirección de RENFE y del propio Ministerio, hoy se ha impuesto la tesis de que este país primero tiene que resolver sus problemas de transporte ferroviario de cercanías y, posteriormente, o paralelamente, habrá de pasar a las grandes inversiones de alta velocidad.

En todo caso, no se puede disponer de unas grandes líneas de alta velocidad teniendo unas pésimas líneas de cercanías.

En este punto es donde creo que hay que poner el acento de la discusión, para que nadie piense que estamos defendiendo un aspecto estrictamente local de la Comunidad Valenciana. Estos mismos argumentos se pueden aplicar a diferentes puntos geográficos.

Por tanto, creo que los Diputados, sean de la circunscripción que sean, representamos a todos los españoles, y teniendo en cuenta estos argumentos deberían apoyar la reapertura de esta línea de ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Presidente, la Vall d'Albaida es una comarca especialmente querida por to-

dos los valencianos, cariño que se han ganado fundamentalmente por su laboriosidad, que es la fuente de riqueza de esa comarca que ha logrado superar obstáculos naturales muy importantes, fundamentalmente de naturaleza comunicacional, debido a su orografía.

En este sentido, el transporte ferroviario desempeña un papel importante en las posibilidades de desarrollo económico de dicha zona, tal como se ponía de manifiesto en los datos a que se hacía referencia por parte del proponente.

Creemos que en un momento en el que el sector textil está atravesando una situación difícil, como otros sectores laborales, pero agudizado en el caso textil por circunstancias específicas, como puedan ser las condiciones climatológicas (invierno muy benigno, las posibilidades que se plantean con la apertura de fronteras a la competencia por parte de otros países que presentan mejores condiciones de mano de obra, etcétera), la amenaza de que se cierre la estación de mercancías de Onteniente agudiza la crisis que se plantea el sector. Nos parece que sería oportuno, aunque sólo fuera coyunturalmente, el retraso de la referida decisión adoptada.

También existe un segundo aspecto del debate, al que ya se ha hecho referencia, que es el tema de la ordenación de los transportes ferroviarios en este país. Lanzarse a la aventura de los grandes medios de comunicación, como son el tren de alta velocidad, etcétera, cuando no se ha dado solución a las imperiosas necesidades que plantean determinados medios de comunicación que desempeñan un papel económico vital en comarcas importantes en todo el Estado español, nos parece que no es una decisión correcta. Creemos que no hacen falta más razones para manifestar nuestro total apoyo y nuestra plena solidaridad con las razones y con la proposición no de ley que estamos discutiendo.

En este sentido anunciamos nuestro voto favorable a la misma.

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

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: En todos los países industrializados a lo largo de los años, se ha creado alrededor del tren —creo que lo hemos debatido muchas veces— una cultura, la del ferrocarril, que provoca que cualquier incidencia negativa que sufra una línea, una estación, sensibilice a todo el mundo, y desde ese punto de vista entendemos perfectamente que exista sensibilidad en la Vall d'Albaida y en toda la población de la zona, en los grupos políticos, en las instituciones, porque una estación de mercancías se cierra en Onteniente.

Dicho esto, entiendo la sensibilidad que supone la cultura del tren desde hace muchos años, tenemos que centrar el debate de hoy en lo que es lo fundamental. A mi Grupo le parece que lo fundamental no es que una estación de mercancías esté abierta o cerrada, sino si el servicio de mercancías se presta, y adecuadamente, ventajosamente para la población de la Vall d'Albaida, para los clientes.

Yo creo que todos los grupos políticos hacen bien —el nuestro también lo hace— en reivindicar que RENFE preste un servicio en las mejores condiciones de calidad y precio posibles. Desde ese punto de vista nuestro Grupo, si se enfocara así la cuestión, concidiría plenamente con los demás. Pero la cuestión se plantea de otra manera, colateralmente, entendiendo la sensibilidad que despierta cualquier modificación que se produce en el ferrocarril cualquiera que sea la zona de que se trate.

Me parece conveniente que veamos si RENFE está prestando el servicio de transporte de mercancías en la Vall d'Albaida o no, y si es así, si lo realiza en condiciones de calidad y de precio adecuadas o no. Como el señor Agramunt me dice con la cabeza que no, le contestaré con la cabeza que sí, según mi información, y ésta es contrastada porque estos días me he preocupado de hablar con personas de todo tipo de aquel lugar, donde ha habido siempre, como es lógico, discrepancia de opiniones, aunque la mayoritaria dice que el servicio se está prestando correctamente. Espero poder explicarlo a lo largo de mi intervención.

Por tanto, para ver en qué situación estábamos y en la que estamos en la actualidad, conviene que hagamos un poco de historia, aunque no sea mucha.

Como decía el señor Agramunt, la línea se cierra por acuerdo del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984. RENFE decide impulsar el mantenimiento de la línea, conviniendo con la Comunidad Valenciana —no sólo en esta línea sino en algunas más— en su mantenimiento. Naturalmente, siempre estamos hablando desde la perspectiva de viajeros y no de mercancías. Desde que se toma esa decisión, RENFE no está obligada a mantener el transporte de mercancías, pero continúa. Quiero recordar la fecha: septiembre de 1984. No está obligada a mantener el transporte de mercancías, por el que ya no recibe ningún tipo de ayuda del Estado y éste no puede obligar a RENFE a mantenerlo a través de esa línea. Sin embargo, repito, RENFE lo hace desde el año 1984 a costa de mantener un transporte de mercancías deficitario para la propia empresa en lo comercial, en lo económico, por tanto, para los bolsillos de todos los españoles.

Se va manteniendo desde ese momento un déficit de explotación de la línea del transporte de mercancías que RENFE va asumiendo. La obligación de RENFE —que le recordamos permanentemente todos los grupos de esta Comisión, ustedes y nosotros— es hacer rentables sus servicios, es realizar una buena gestión empresarial y una buena gestión comercial. La dirección de RENFE tiene la obligación —no porque se lo exijamos los grupos parlamentarios— de procurar que, prestando el servicio en las mejores condiciones posibles, ese servicio deje de ser deficitario y pase a ser positivo, desde el punto de vista económico.

¿Cómo estaba la situación con anterioridad al cierre de la estación de mercancías de Onteniente? Se realizaba el transporte por carretera desde toda la zona hasta la estación centro de Onteniente, donde se removía toda la mercancía y se cargaba en los vagones que eran transportados al día siguiente a la estación centro de Valencia, don-

de, a su vez, se distribuían en los trenes nacionales, que iban a parar a su destino correspondiente. Este era el funcionamiento que tenía RENFE en aquel momento, que estaba suponiendo una media de 13 a 13,5 millones de pesetas anuales de déficit, de pérdidas. ¿Qué es lo que RENFE hace ahora? El mismo día que la estación centro de mercancías de RENFE se cierra, se pone en marcha un nuevo sistema de transporte de mercancías. Por tanto, se atiende, sin solución de continuidad; la demanda de los clientes de RENFE en la zona. ¿Cómo se atiende? Eliminando el transporte de mercancías por ferrocarril desde Onteniente a Valencia, haciéndolo por carretera. Es decir, el sistema es recoger la mercancía en los centros de la comarca la La Vall d'Albaida, llevándola a la estación centro de Valencia, que, como ustedes saben, tiene unas posibilidades infinitamente mayores de manipulación que las que tenía la estación centro de Onteniente. Allí se produce el removido de la mercancía y se carga en los trenes para el destino nacional que tuviera esta mercancía. ¿Qué significa esto? Significa que por el sólo hecho de poner en marcha transporte por mercancías y eliminar el transporte ferroviario desde Onteniente hasta Valencia, RENFE está ganando una fecha en poder atender a sus clientes, tanto en la mercancía que sale de La Vall d'Albaida hacia el exterior como en la que entra. Es decir, se gana un día, y eso, se quiera o no, es mejorar la calidad del servicio, puesto que el servicio de mercancías, entre otras cosas, requiere un transporte lo más rápido posible.

Esto también supone otras ventajas. Supone la utilización de unas mejores instalaciones en la estación centro de Valencia, con un menor costo de manipulación y con una mayor seguridad para la mercancía. Eso también es mejorar la calidad. En la estación centro de Valencia se eliminan muchos robos y muchos extravíos que se producían por las malas instalaciones que existían en la estación centro de Onteniente. Además de eso, se puede utilizar un proceso de informatización para la gestión integrada de la mercancía de detalle que supone mayor seguridad, mayor comodidad y, desde luego, ventajas económicas para RENFE, es decir, manipular la misma mercancía a menor costo. Supone, también, el mayor aprovechamiento de los vagones de RENFE, porque aunque S. S. —me estoy refiriendo al portavoz del Grupo Popular— decía que los vagones desde Onteniente a Valencia salían llenos, no es verdad. Los vagones de los trenes de Onteniente a Valencia salían medio vacíos, y espero demostrarlo a continuación con los datos que le daré. Ahora dos camiones diarios transitan desde Onteniente a Valencia llevando la misma mercancía. Por cierto, el que se diga que dos camiones diarios más son los que producen los atascos en la carretera, no hay quien lo entienda. Además, esos dos camiones los utiliza RENFE en una sola dirección, porque de regreso ya los venía utilizando. No creo que produzcan en la carretera ningún problema especialmente grave. Si fueran 25 ó 3.000 camiones diarios más, quizás fuera probable.

Debo añadir que RENFE ha mantenido el precio de la mercancía a sus clientes. Por consiguiente, si se ha ganado una fecha, si hay menores riesgos y se mantiene el pre-

cio, creo que la conclusión es que la calidad ha mejorado. Así lo han corroborado algunas personas de La Val d'Albaida con las que he hablado.

¿Cuál era la participación de RENFE en el mercado? RENFE ha venido perdiendo cotas de participación año tras año. Eso lo dejaba entrever en su intervención el señor Agramunt. De las 200.000 toneladas métricas, aproximadamente, que en el año 1989 han salido de La Val d'Albaida, 14.600 han sido las que ha transportado RENFE, es decir, un 7,5 por ciento frente a un 92,5 por ciento por carretera. ¿Por qué digo 14.600 no siendo cierta esa cantidad, como usted ha puesto de manifiesto? Porque hemos cogido los datos de los primeros seis meses de 1989 y los hemos multiplicado por dos. Usted dice que se cerró en septiembre. Es cierto. Pero si coge los primeros seis meses de 1989, en los que no estaba cerrada, ni siquiera anunciado su cierre, y resulta que le dan 7.300 toneladas de transporte, me contará usted si puede pensar que a final de año va a conseguir 35.000 ó 40.000. Lo normal es pensar que, prorrateado a lo largo del año, tenga usted una cifra semejante a ésa. Eso significa un 7,5 por ciento, vía ferrocarril, respecto a un 92,5 por ciento, vía carretera. Pero es que, además de la mercancía de entrada a la comarca de La Val d'Albaida, RENFE no solamente no participa de un 7,5 por ciento, como la de salida, sino que escasamente llega al uno por ciento.

Quiero decir, por tanto —y termino, señor Presidente—, que en este momento, con el nuevo sistema, además de mantener el servicio, dar mejor calidad y mantener el precio en La Val d'Albaida, RENFE ha conseguido que su cuenta de resultados, que era negativa en 13 millones anuales, aproximadamente, pase, estimando lo que dé el año 1990, a conseguir un resultado positivo de alrededor de 45 millones 500.000 pesetas. Eso también es algo que los grupos parlamentarios exigimos permanentemente a la empresa pública —y es lógico—, es decir, buena gestión, que no nos esté costando continuamente dinero a los españoles y, a ser posible, que no nos cueste nada.

Creo que a la conclusión a la que hay que llegar es que el servicio se mantiene, que se ha mejorado y que además, ahora le reporta beneficios a RENFE, cuando antes le reportaba pérdidas. Cuando el Ministerio le respondió con esa que usted llama contestación curiosa, no hizo más que ponerle de manifiesto todo eso. Otra cosa es que usted no lo quiera entender así. Repito lo que dije al principio: entendiendo la sensibilidad que existe hacia el ferrocarril, no sólo en La Val d'Albaida o en su comunidad autónoma, en toda España, hay que terminar diciendo que el ferrocarril, en concreto RENFE, tiene la obligación de hacer rentable sus servicios en la medida que le sea posible, pero, al mismo tiempo, prestando el servicio público, como lo está haciendo en La Val d'Albaida. Cosa distinta es que con el cierre de la estación de mercancías —no la de viajeros— ustedes pretenden decir otras cosas, que como no han dicho, no podemos entrar a valorar.

Por todo lo expuesto, nuestro Grupo se va a oponer a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular. **(El señor Agramunt Font de Mora pide la palabra.)**

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

El señor **AGRAMUNT FONT DE MORA**: Señor Presidente, es que me ha contradicho repetidamente. (**Ru-mores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Me parece que sería mal precedente establecer un debate porque la tramitación de las proposiciones no de ley solamente las podemos hacer con cierta rapidez, poniendo bastantes proposiciones en el orden del día, si somos un poco rígidos en la interpretación del Reglamento. Usted tiene estrictamente un turno para fijar su posición respecto a las enmiendas presentadas, y no hay enmiendas presentadas.

Tiene usted la palabra; sea breve, por favor.

El señor **AGRAMUNT FONT DE MORA**: Treinta segundos, solamente, señor Presidente. Quiero decirle al portavoz del Partido Socialista que yo tengo una respuesta escrita del señor Ministro de Transporte donde no me explica todo eso de las multiplicaciones y de las divisiones, por lo visto él tiene acceso a esa documentación. Aquí, desde luego, no pone eso, pone que se hicieron 13.000 toneladas en 1989 y en el año 1989 la estación fue cerrada en el mes de septiembre. Que quede claro.

Respecto a si es o no deficitario, quiero recordarle que RENFE, en general, es deficitaria en todo. Si hemos de pagarlo en la ciudad de Onteniente, de acuerdo, pero ustedes son los responsables.

El señor **PRESIDENTE**: Pasemos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada esta proposición no de ley.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE LA ADMINISTRACION DE CORREOS REALICE UN ESTUDIO SOBRE LAS NECESIDADES DEL SERVICIO DE CORREOS Y TELEGRAFOS EN LA CIUDAD DE SABADELL, A FIN DE PLANIFICAR LAS POSIBLES INVERSIONES Y ACTUACIONES TENDENTES A SOLUCIONAR LAS GRAVES DEFICIENCIAS ACTUALES DEL SERVICIO DE ESTA CIUDAD, PRESENTADA POR EL GRUPO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO) (Número de expediente 161/000026)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tramitación de la siguiente proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que la Administración de Correos realice un estudio sobre las necesidades del servicio de Correos y Telégrafos en la ciudad de Sabadell, a fin de planificar las posibles inversiones y actuaciones tendentes a solucionar las graves deficiencias actuales del servicio en esta ciu-

dad, presentada por el Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Para su defensa, tiene la palabra el señor Casas.

El señor **CASAS I BEDOS**: Señor Presidente, anuncio que voy a retirar la proposición no de ley aunque voy a explicar por qué se presentó y por qué se retira. Se retira porque el Gobierno se ha dado por instado con la simple presentación de la misma, ya que el estudio que pedía mi Grupo Parlamentario se ha empezado a realizar hace seis días. Por tanto, damos por instado el Gobierno y esperamos que el estudio funcione.

Me permitirá el señor Presidente que explique por qué se pedía ese estudio y cuál es la posición de nuestro Grupo en relación a este tema. Desde hace varios años mi Grupo viene insistiendo en la necesidad de que se reorganice el servicio de Correos de la zona del Vallés occidental, es decir, Sabadell y Tarrasa, porque son dos ciudades muy importantes, con un volumen industrial de todos conocido. Hay situaciones que son difíciles de comprender como, por ejemplo, que estas dos ciudades, que tienen alrededor de 200.000 habitantes, estén clasificadas como de segunda categoría, y ciudades como Reus, a la que mi Grupo Parlamentario respeta mucho, evidentemente, porque el señor Sedó es Diputado de Reus, sea clasificada de primera categoría...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Casas. El problema es que si se retira la proposición no de ley pero la defiende, no me quedará otro remedio que dar la palabra también a los demás grupos para que fijen su posición. Si se retira creo que con una breve exposición sería suficiente, y creo que sería lo más adecuado. Pero si entra en materia, lógicamente a esta Presidencia no le quedará otro remedio que dar la palabra a otros grupos para que fijen su posición.

El señor **CASAS I BEDOS**: Señor Presidente, creo que es importante que se explique por qué se ha presentado y que se retira porque el estudio que se pide se ha hecho; porque esta iniciativa empieza ahora y seguirá con otras cosas que la Comisión debe saber con tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: Si lo hace con brevedad, se lo agradecería.

El señor **CASAS I BEDOS**: El hecho es que como hay un defecto estructural importante en las administraciones de Correos de Sabadell y Tarrasa, este Grupo Parlamentario solicita a la Cámara que este estudio que se ha empezado a hacer, coincidiendo en el tiempo con la presentación de esta iniciativa, sea remitido por el Ministerio a la Comisión de Industria para que los distintos grupos parlamentarios, y concretamente el que en su día lo pidió, puedan hacer su valoración y, a partir de aquí, sugerir a la Comisión y al propio Ministerio las iniciativas o mejoras que crea oportunas a partir de este estudio.

Agradezco la sensibilidad del Gobierno al atender esta petición que hace mi Grupo Parlamentario y espero que

sea el primer paso para dar solución a una muy deficitaria situación de la Administración de Correos.

— **RELATIVA A LA DESAPARICION DE LA BARRERA URBANISTICA DE LA LINEA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) VALENCIA-LA ENCINA A SU PASO POR DETERMINADOS MUNICIPIOS DE LA PROVINCIA DE VALENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 161/000049)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley relativa a la desaparición de la barrera urbanística de la línea de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles Valencia-La Encina, a su paso por determinados municipios de la provincia de Valencia, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa tiene la palabra el señor Agramunt.

El señor **AGRAMUNT FONT DE MORA**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, espero de SS. SS. cierta comprensión por el hecho de que hoy defienda una segunda proposición no de ley relativa a RENFE, a los ferrocarriles en la Comunidad Valenciana, pero parece que RENFE nos persigue a los valencianos, o su gestión en nuestra tierra es francamente desastrosa.

Pedimos el apoyo de la Cámara para que el Gobierno arbitre las medidas necesarias que conlleven a la desaparición de la barrera urbanística que representa la línea de ferrocarril Valencia-La Encina, a su paso por ocho pueblos de la provincia de Valencia, concretamente Benetuser, Alfafar, Masanasa, Sedaví, Catarroja, Albal, Beniparrell y Silla.

El ferrocarril Valencia-La Encina, a su paso por estos municipios, plantea desde hace tiempo graves problemas en el desarrollo de esta importante área metropolitana. Tanto las asociaciones de vecinos como los respectivos ayuntamientos, casi todos ellos gobernados por el Partido Socialista, conocedores de la realidad de su hábitat defienden tradicionalmente soluciones definitivas para este problema que fundamentalmente se centran en el soterramiento de las vías, permitiendo que la zona de superficie afectada se destine a equipamiento comunitario, especialmente a zona verde.

La Compañía RENFE propone la construcción de varios pasos transversales inferiores en algunos de estos municipios, pero que ha de interpretarse como una renuncia tácita de la Compañía RENFE a soluciones de futuro que contemplen el problema globalmente y no sólo en aspectos puntuales, como parece desprenderse de la actuación reseñada.

De otra parte, las Cortes valencianas, sensibles a lo que supone, una vez más, la discriminación en materia de infraestructuras viarias a que está siendo sometida la Comunidad Valenciana en relación con situaciones similares del resto de España, aprobó con fecha 23 de junio de 1989 una resolución con el objeto de hacer desaparecer

definitivamente la barrera urbanística producida por la línea Valencia-La Encina a su paso por los municipios mencionados. Quiero recordar que esta proposición aprobada en las Cortes valencianas, a propuesta del Partido Popular, contó con una enmienda que fue aceptada por el Partido Popular y como consecuencia del voto positivo del Grupo Socialista en las Cortes valencianas.

La Compañía RENFE insiste en sus proyectos originales haciendo caso omiso de lo que los vecinos, municipios y la más alta representación del pueblo valenciano, sus Cortes, le demandan, pudiendo crear con su actitud situaciones irreversibles. Para que SS. SS. se hagan una idea del problema, explicaré que estos ocho pueblos suponen una población de aproximadamente unos 100.000 habitantes, y forman en realidad un núcleo urbano todos ellos, sin solución de continuidad, con la ciudad de Valencia. Realmente podríamos decir que son parte de la ciudad de Valencia, pues no hay espacios libres entre ésta y los propios municipios de referencia. Es ésta una zona de expansión metropolitana con gran importancia económico-social. Por ejemplo, se ubica en esa zona la mayor parte de la industria del mueble de la Comunidad Valenciana, que, como todos ustedes saben, es la más importante de España.

Actualmente, la línea de que hablamos soporta un tráfico ferroviario muy importante, aproximadamente 233 trenes diarios, pues es la línea Madrid, Alicante, Albacete y Andalucía. Para ilustrarles sobre la congestión de tráfico que allí se produce les pondré sólo un ejemplo: por un paso a nivel concreto, en la calle Gómez Ferrer de Alfafar, discurren diariamente entre 7.000 y 8.000 vehículos. Toda esta barrera urbanística, por cuya desaparición abogamos, desde el casco urbano de Valencia hasta el pueblo más alejado, Silla, tiene aproximadamente unos 12 kilómetros de distancia. Deben pensar, señorías, que esta línea divide los pueblos en dos partes, lo que supone que ciertos barrios quedan aislados por la carencia de servicios públicos como ambulatorios, mercados, colegios, etcétera, para llegar a los cuales los vecinos han de desplazarse varias veces al día a través de distancias considerables. A todo esto hay que añadir el peligro que este tráfico ferroviario supone para los niños que juegan en sus inmediaciones, colegios que están pegados a las vías, etcétera.

Finalmente, daré unos datos económicos ilustrativos. El Estado va a invertir en el plan de Atocha de Madrid, aproximadamente, unos 70.000 millones de pesetas, en la red ferroviaria de Sevilla para la Expo-92 unos 180.000 millones de pesetas, en la red de Barcelona para las Olimpiadas unos 50.000 millones de pesetas. Con todo esto estamos de acuerdo, pero el coste del proyecto que estamos proponiendo no se acerca ni de lejos a estas cifras y podría, incluyéndose el traslado a los muelles de carga, acercarse a los 20.000 millones de pesetas. Hemos de considerar que la estación central o del Norte de Valencia se va a quitar de donde está y ello va a suponer unos ingresos importantísimos para RENFE, muy superiores a los costes de estas obras.

La realidad es que la sensibilidad social en esta zona

respecto a este problema es altísima y dura ya demasiado tiempo. Para terminar quizá de calentar los ánimos —y aquí tengo una enorme cantidad de documentos de prensa, de circulares, de escritos, de acuerdos municipales—, el Conseller de Obras Públicas y Urbanismo de la Generalidad de Valencia, Enrique Burriel, que era Delegado del Gobierno hasta hace poco tiempo, compareció ante las Cortes valencianas el pasado día 26 de marzo, en cumplimiento de la resolución a que hice alusión al principio de mi intervención, y dijo que no descartaba la posibilidad de resolver este problema, pero que pasarían decenios, y hay que recordar que su mismo partido, unos meses antes, había votado a favor de que se resolviera este problema.

Recuerdo que el Partido Socialista, hace unos meses, votó a favor de esta proposición en las Cortes valencianas y espero que, siendo consecuentes consigo mismos, también lo hagan hoy, igual que el resto de los Grupos Parlamentarios, pues es una cuestión de justicia con muchos ciudadanos españoles.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir en el debate? (**Pausa.**)

Por el Grupo Mixto, el señor Oliver tiene la palabra.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Mi intervención es para apoyar total y absolutamente la propuesta que ha hecho el Grupo Popular. Evidentemente, el representante de dicho grupo, señor Agramunt, creo que si han pecado de algo es de no decir más cosas de las que se pueden decir de toda esta línea, que realmente está partiendo en dos un núcleo urbano que, como ha dicho, comprende una serie de municipios distintos, pero que no hay sucesión de continuidad entre las viviendas, todo está entrelazado en una gran masa urbana y con una población realmente impresionante.

No es concebible que el Estado siga, como hemos dicho muchas veces ya, desgraciadamente, desde que los señores Ministros tuvieron a bien comparecer ante esta Cámara en el mes de enero, con las inversiones dedicadas fundamentalmente al famoso eje de Barcelona-Madrid-Sevilla, cosa que, como ha dicho también el representante del Grupo Popular, nosotros no estamos en contra de ello, pero sí de que parezca que el resto de España ha de sufrir un parón, por lo menos hasta el año 1993. Entendemos que ésta es una necesidad social imperiosa y el Gobierno de la nación y el grupo que le sustenta debe apoyar esta iniciativa que, además, es reivindicada por todos y cada uno de sus representantes en cada uno de los municipios. Otra cosa es que, a veces, por disciplina de partido, se sea más prudente de lo que se debiera, pero la realidad es que no hay un solo ciudadano en toda aquella zona que no apoye esta reivindicación.

Otra cosa también en la que únicamente matizaría algo lo que se ha dicho aquí a la hora de defender esta proposición no de ley, es el tema de que parece ser que la estación de Valencia se va a eliminar, pero resulta doloroso que mientras que en otras zonas RENFE o el Ministerio de Obras Públicas ha cargado con los gastos, allí, una vez

más, tengamos que ser los valencianos los que, vendiendo los terrenos que ocupa ahora, financemos la obra, algo que no está ocurriendo en otras regiones de España.

Por tanto, nuestro apoyo total y absoluto, sin ningún tipo de restricciones, a la propuesta del Grupo Popular.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Una vez más estamos ante una cuestión de justicia. Rápidamente voy a señalar cuatro cuestiones, señor Presidente.

La primera es que las infraestructuras que se ubican en la Comunidad Valenciana, igual que en otras de alto desarrollo, se han visto rápidamente congestionadas por los crecimientos urbanos y, en muchas ocasiones, se han visto rodeadas por un crecimiento urbano desordenado que las ha convertido —no sabe uno qué ha sido antes, si el huevo o la gallina— en verdaderas barreras urbanísticas que existen hoy actualmente, y éste es un problema serio que tiene la Administración española.

En segundo lugar, creo que a estas alturas del siglo XX en el que estamos es fácil determinar por la Administración cuándo estamos ante una barrera urbanística, qué solución técnica tiene y qué evaluación económica hay que hacer para resolverla. No creo que sea competencia del Parlamento determinar las soluciones técnicas, si se hace por una solución deprimida, por trinchera o cualquier otro tipo.

¿Qué nos arrojaría esto? Una vez hecha esta evaluación, que supongo que RENFE la debe tener, diría que hay que hacer unas grandes inversiones y priorizarlas. Y, desde luego, vuelvo a intentar sacar esta cuestión de su ámbito local para trasladarla a una discusión de ámbito general. Como hay que priorizar las inversiones, en general, en todo el país, y tenemos un problema de infraestructura serio, las zonas deprimidas siempre van a argumentar, con toda razón, que el único mecanismo de desarrollo es que les pongan infraestructuras y las zonas muy desarrolladas van a decir, con razón, que si no se resuelven suficientemente aquellos cuellos de botella que yugulan su desarrollo, éste se va a paralizar.

En todo caso, ya digo, señor Presidente, que esto nos llevaría a una discusión muy importante, muy interesante, pero cuestiones como las que hoy se plantean aquí deben ser inmediatamente respondidas por la Administración con un estudio serio, técnicamente responsable, riguroso, que nos hiciera ver cuál es el montante de inversiones que tiene que realizar la Administración del Estado y nosotros estableceríamos las prioridades, sabiendo que la gran discusión está ahí, qué zonas deprimidas necesitan de infraestructuras para salir de esa depresión y en cuánto tiempo, y que zonas desarrolladas no pueden yugular su crecimiento.

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

El señor **PERALTA ORTEGA**: Voy a ser muy breve, se-

ñor Presidente. Solamente quiero manifestar la posición de nuestro grupo favorable a esta proposición no de ley que estamos discutiendo en estos momentos. Simplemente quisiera poner de manifiesto la sorpresa que le produce a nuestro grupo comprobar cómo, sistemáticamente, por las Cortes valencianas se adoptan determinadas posiciones que luego en este Parlamento son distintas por parte de determinados grupos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Irma Simón.

La señora **SIMON CALVO**: Verdaderamente es muy conocida esta problemática que presenta la existencia de los pasos a nivel, a lo largo de la vía férrea Valencia-La Encina, a su paso por distintas ciudades valencianas, con el consiguiente efecto-barrera que se produce en las relaciones y comunicaciones urbanas en cada municipio.

Pero antes de empezar a decir todo esto, me gustaría que mis compañeros Diputados valencianos, al referirse a las Cortes valencianas, por lo menos se hubiesen leído lo que era la resolución, porque ésta dice que «el Consell inste al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones para que la Compañía Renfe estudie la inclusión en sus planes de actuación del enterramiento u otras posibles soluciones alternativas que supongan la desaparición de la barrera urbanística de la línea Valencia-La Encina».

Intentaré explicarme, señorías. Ha habido un gran interés y especial esfuerzo entre la Generalidad valenciana y el Ministerio para la obtención de unos niveles cada vez más elevados de seguridad ferroviaria, y se demuestra con intervenciones llevadas a cabo en materia de supresión de pasos a nivel. Desde hace tiempo, Renfe ha estado negociando con la Generalidad y autoridades competentes en la materia para solucionar el problema de la integración de la infraestructura ferroviaria en el territorio, desde una perspectiva global y no de una forma aislada. Y, así, la suscripción en el mes de mayo en 1989 de un nuevo convenio entre la Generalidad y Renfe, en orden a la supresión de pasos a nivel y permeabilización del trazado de la red ferroviaria de Renfe en la Comunidad valenciana.

En base al mismo, ambas instituciones han abordado, de modo conjunto, la realización de un plan de construcción de pasos a distinto nivel en la Comunidad valenciana, con un presupuesto superior a los cuatro mil millones de pesetas y destinado tanto a la eliminación de puntos negros para la circulación ferroviaria en pasos a nivel, con carreteras de titularidad autonómica o estatal, como a la permeabilización urbanística de su trazado.

Se ha optado, pues, por la alternativa del tratamiento de pasos a nivel, y en el convenio recibe, como ustedes saben, señorías, un tratamiento especial el tramo Valencia-Silla, por su especial problemática. Así pues, se va a construir una pasarela peatonal, un paso inferior y un camino en enlace, en Silla, un camino de enlace en Albal; una pasarela peatonal y dos pasos inferiores, en Catarroja; dos pasos inferiores y un camino de enlace, en Masanasa; un

paso superior y viales, en Alfafar, más un camino de enlace y un paso inferior, en Sedaví.

En consecuencia, las soluciones estudiadas, de acuerdo con los municipios y la comunidad autónoma, consisten en procurar la máxima integración del ferrocarril en su tránsito urbano, pretendiendo asimismo la máxima permeabilidad mediante el tratamiento de sus bordes y la eliminación de los pasos a nivel.

Señorías, la construcción subterránea del ferrocarril presenta grandes dificultades, no sólo a nivel de inversión, que sería cuantiosa, sino dificultades técnicas para su ejecución debido al nivel freático y la inevitable construcción de unas vías provisionales que afectarían a las edificaciones urbanas colindantes, con elevados costes de expropiación y plazos largos para su ejecución, y el desvío, por tanto, del ferrocarril supondría un mayor coste, con el agravante de que el resultado final implicaría un alejamiento de las estaciones de los centros urbanos, lo que significaría el empeoramiento del servicio de cercanías en relación con tráficos tan importantes como son Valencia-Silla-Gandía o Valencia-Silla-Játiva. Además, en el término municipal de Silla existe, como ustedes saben, una terminal de contenedores, siendo impensable construirla en subterráneo, y hay un convenio firmado entre RENFE y el Ayuntamiento de Silla, en 1986, sobre la nueva línea Silla-Cullera, que ha sido construida recientemente de acuerdo con dicho convenio y que estaría afectada por la variante ferroviaria que ahora se propone.

Finalmente, respecto al planeamiento urbano de todos estos términos municipales, se está calificando el trazado actual del ferrocarril como sistema general ferroviario, compareciendo RENFE en la tramitación de los planes generales para concretar alguna actuación particular o algún aspecto puntual. Creemos, por todo ello, señor Presidente, que no procede aprobar esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la votación de esta proposición no de ley, puesto que no tiene enmiendas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 14; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA POTENCIACION DEL AEROPUERTO GERONA-COSTA BRAVA (Grupo CDS)**
(Número de expediente 161/000063)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente proposición no de ley relativa a la potenciación del aeropuerto Gerona-Costa Brava, presentada por el Grupo Parlamentario del CDS.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, la proposición no de ley que pretende convencer

a 19 Diputados, porque 14, probablemente, estén convencidos, se basa en el siguiente problema.

Creo que está en el ánimo de muchas personas que es conveniente revitalizar el aeropuerto de Gerona-Costa Brava. Ha habido muchas declaraciones de los poderes públicos exponiendo sus buenas intenciones en este sentido. Nosotros queremos que se dé un paso más, lo cual supondría la parte sustancial de la proposición no de ley, es decir, que se pase a un estudio de viabilidad serio y riguroso, como antes pedí para otras cuestiones de infraestructura. No creo que un problema de infraestructura se pueda resolver —insisto— sin que haya previamente un estudio serio de viabilidad.

¿Qué argumentos a favor aduce el CDS para revitalizar este aeropuerto? En primer lugar, porque la trayectoria del aeropuerto, si nos tenemos que fiar de lo que es la pura clasificación administrativa, lo cual no quiere decir muchas veces nada en relación con la realidad, es que se abrió por Orden Ministerial de 3 de marzo de 1967, para que tuviera una actividad mucho mayor que la que tiene, con pasajeros de ámbito nacional, internacional y mercancías. Sin embargo, después una Orden del año 1975 lo clasificó de 1.ª categoría a ciertos efectos y, posteriormente, otra Orden del año 1978 lo clasificó dentro de los aeropuertos de 1.ª categoría. Esto suponía no solamente una medalla de chocolate, sino que, además, las órdenes que estoy citando traían consigo una serie de obligaciones para los poderes públicos y para la Administración respecto a la consideración que debía tener el aeropuerto y todos sus servicios complementarios, indudablemente, porque esta clasificación se hace, entre otras cosas, además de para funciones estrictamente técnicas, para llevar al ánimo de la Administración que se compromete frente a los ciudadanos a mantener esa categoría con una calidad de servicio adecuada a la condición que se le da. Sería tanto como decir, esto es una autopista, y que tuviera la condición real de camino vecinal. Y esto es lo que pasa con el aeropuerto de Gerona.

Es cierto que Iberia tiene malas experiencias y sus estudios arrojan una falta de viabilidad. También es cierto que otros técnicos opinan que Iberia, cuando instauró el vuelo Gerona-Madrid, lo hizo de una forma desorganizada, complementándolo mal con el Puente Aéreo Madrid-Barcelona, Barcelona-Madrid. El tercer punto de referencia sería lo que ha hecho la compañía EAS (European Air Service), que el día 14 de abril del presente año pretende abrir un vuelo, Gerona-París, ampliando su vuelo de Perpignan-París, puesto que tiene estudios serios que demuestran que más de 300.000 personas al año, ciudadanos españoles principalmente procedentes de Cataluña, utilizan el vuelo Perpignan-París. Es decir, hay una compañía privada que está dispuesta a arriesgar en este sentido, puesto que sus estudios técnicos arrojan esta intención de vuelo, y parece raro que habiendo tantas personas dispuestas a utilizarlo con carácter internacional, no lo hubiera con carácter nacional.

Una tercera razón sería la ordenación integral de las comunicaciones. No es normal, por lo que decíamos antes de las zonas desarrolladas, que se tenga una buena red de

comunicaciones por autopistas, como es el caso de Gerona, que sea un punto estratégico en la red de comunicaciones por ferrocarril y no tenga el complemento necesario en materia de aeropuertos.

Cuarta razón, los Juegos Olímpicos de 1992 van a suponer indudablemente, entre otras cosas, un «test» para las infraestructuras del país y, lógicamente, el aeropuerto de Barcelona, entre otros, no va a ser suficiente para responder a la demanda.

Un quinto argumento que no quiero dejar pasar es que, cuando se habla de revitalizar o instaurar por primera vez una infraestructura en alguna zona —en este caso, revitalizar—, siempre se pregunta: ¿Crean ustedes que va a potenciar realmente esa comarca, esa zona o ese área territorial? Podríamos decir de una forma voluntaria que sí, pero hay un dato objetivo que todos tendríamos que tener en cuenta: la industria turística. La industria turística de la Costa Brava no tengo que repetir aquí cuál es su valor, ni mucho menos. Lo que tengo que decir es que el sistema de aeropuertos españoles se ha establecido en función de la industria turística, y que casi el 80 por ciento de los aeropuertos españoles se les considera internacionalmente como aeropuertos «charter», por tanto, volcados en la actividad turística. No es normal que el aeropuerto de Gerona quede fuera de este rango. Es más, cuando se clasifican los aeropuertos en España y se ordenan como de especial categoría o de 1.ª categoría, podrán ustedes comprobar que la mayoría de ellos son aeropuertos de tipo «charter» o turístico; es decir, de categoría especial o de 1.ª especial son Málaga, Palma de Mallorca, Tenerife, Las Palmas, evidentemente, están todos vinculados a la industria turística. Por consiguiente, si no se utiliza más el Aeropuerto de Gerona, si asumimos todos que objetivamente hay una industria turística fortísima en la Costa Brava —cosa que no es objeto de discusión—, es porque no hay las suficientes inversiones de infraestructura en el aeropuerto de Gerona y porque éste no reúne las condiciones de garantía suficientes como para ser utilizado, pero que potencialmente le rodea toda una industria turística que lo utilizaría, es indudable, o, por lo menos, así lo ha hecho España siempre. Puedo citar más cosas. Puedo decir que en España, cuando se quieren establecer unos elementos auxiliares en un aeropuerto, la prelación que se instaura es que sea un aeropuerto de características turísticas por encima de las comerciales. En un orden se dice, exactamente, que para la prestación de servicios del aeropuerto se tendrán en cuenta las siguientes prelaciónes: En cuarto lugar, aeronaves de turismo; quinto, aeronaves de comercio.

Finalmente tengo que decir que la entrada en vigor del Acta Unica europea va a suponer un cambio sustancial respecto a la utilización de determinados aeropuertos.

Por tanto, yo espero que estas seis razones hayan sido suficientes para convencer a SS. SS. con el fin de que, al menos, se pueda hacer algo tan sencillo que nos pueda permitir una toma de decisiones importantes, como es un estudio riguroso y serio de revitalización del aeropuerto de Gerona. Si bien la proposición no de ley contiene más puntos mi Grupo estaría dispuesto, si algún Grupo así lo

manifiesta, a quedarnos en lo que es el estudio de viabilidad y rentabilidad del aeropuerto de Gerona-Costa Brava para poder proceder, en una ocasión posterior, a aprobar los puntos siguientes, si es que ese estudio demuestra que lo que nosotros decimos es cierto.

El señor **PRESIDENTE**: No habiéndose presentado enmiendas ¿qué Grupos desean intervenir? (Pausa.)

Por el Grupo Catalán, Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Muy brevemente para manifestar el voto favorable de este Grupo Parlamentario a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario del CDS.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Lacalle.

El señor **LACALLE COLL**: El señor Martínez-Campillo ya lo ha dicho. Yo, por mi parte, voy a intentar, como se dice en términos deportivos, emplearme a fondo con el fin de ilustrar lo mejor posible a la Comisión sobre un tema importante para la provincia de Gerona e, incluso, para la ciudad de Barcelona. Yo como Diputado por Barcelona, pero hijo de gerundense, creo que conozco un poco mejor este problema, y voy a intentar también, señor Presidente que esta tarde la aprovechemos para abordar un asunto importante para una provincia española; tarde en la que las señorías del Grupo Socialista, y dicho con toda cordialidad, están en un tono bastante negativo en cuanto al voto.

Me permitirá, señor Presidente, que me alargue un poco más, porque tengo un informe muy detallado sobre este asunto.

El señor **PRESIDENTE**: Siempre, dentro del tiempo reglamentario.

El señor **LACALLE COLL**: Sí señor Presidente.

Antes de entrar en el tema en cuestión, quisiera hacer una serie de consideraciones previas.

Un problema grave en la gestión de los aeropuertos españoles es la disparidad de organismos que intervienen. Mientras que en los aeropuertos franceses la gestión comercial es competencia de las cámaras de comercio respectivas, y la gestión técnica de la Administración estatal, y así se separa claramente la gestión pública de la privada, en el caso español se produce una confusión constante entre los diversos entes estatales.

En los aeropuertos españoles nos encontramos con un personal que depende de la Dirección General de Aviación Civil, otro que depende de la empresa pública Aeropuertos Nacionales y otros que pertenecen al cuerpo de funcionarios del Instituto de Meteorología, y así, todo un continuo de cuerpos públicos o dependientes de organismos públicos.

Ante esta dispersión de centros de control sería necesaria una unificación de la gestión siguiendo el ejemplo

francés, con la creación de un organismo encargado de la gestión comercial y otro de la gestión de tipo técnico. Esta gestión demasiado superpuesta ha provocado que el Estado se plantee la transformación del régimen jurídico de la empresa de Aeropuertos Nacionales, con el fin de agilizarla y previéndose para los presupuestos del Estado de 1990, si no estoy mal informado, el que se contemple la modificación del marco legal de actuación de la empresa pública Aeropuertos Nacionales, que actualmente actúa demasiado rígida por una muy seria normativa administrativa, que deja muy poca autonomía a los directores de los aeropuertos y que centraliza todas las decisiones y tomas de acuerdo en la Dirección General de Madrid. El personal destinado en los diferentes aeropuertos se limita a cumplir y a ejecutar las órdenes recibidas, sin la más mínima autonomía.

Aunque esta transformación del organismo autónomo Aeropuertos Nacionales en una empresa pública con actividad tutelada por el Estado, pero de hecho privada, puede ser en sí una mejora —si se lleva a término la eficacia gestora de Aeropuertos Nacionales—, es evidente que para una mejor y más correcta gestión se tendría que ceder la administración de los aeropuertos a las cámaras de comercio, siguiendo el modelo francés, en las respectivas zonas de influencia en los aeropuertos, que está dando en Francia muy buenos resultados después de muchos años de funcionamiento.

Dentro de este marco, para poder entender más todavía la situación irregular en la que se encuentra el aeropuerto gerundense, podemos observar las cifras de pasajeros que han utilizado algunos de los 39 aeropuertos españoles durante el año 1988 que son las siguientes. Por poner ejemplos cercanos: Alicante con 701.800 pasajeros nacionales y 2.332.373 internacionales; Málaga, 1.227.087 pasajeros nacionales y 4.078.603 internacionales; Reus y Gerona, por poner dos ejemplos concretos y cercanos en Cataluña, Reus, 241 pasajeros nacionales y 391.015 pasajeros internacionales, en tanto que Gerona, 1.705 pasajeros nacionales y 723.882 internacionales.

A partir de estos datos constatamos la importancia de los pasajeros extranjeros en el aeropuerto de Gerona. Solamente un 0,22 por ciento de los usuarios del aeropuerto gerundense son de nacionalidad española, mientras que la media, por el total de aeropuertos nacionales, se sitúa en torno al 42,36 por ciento.

Entre los aeropuertos con un tráfico extranjero más importante destacan el de Reus, donde los extranjeros representan un 99,94 por ciento del tránsito aéreo; el de Gerona con un 99,77; el de Almería, con un 81,27 y los de Alicante, Málaga y Palma de Mallorca con un 77 por ciento.

Respecto al tráfico de mercancías, el aeropuerto de Gerona-Costa Brava tendría que recuperar el movimiento de mercancías que había tenido hace unos años y, además, superar aquellos niveles. Pero la recuperación del tráfico de mercancías pasa, ineludiblemente, por la constitución, en las dependencias del aeropuerto de Gerona, de una oficina de aduanas de mercancías. La concepción de esta oficina aduanera se encuentra actualmente en tramitación

y parece muy probable que sea finalmente concedida. Si se consiguiera tener una aduana de mercancías se posibilitaría un salto adelante en el número de aviones que aterrizan en el aeropuerto gerundense y, además, generaría movimiento de aeronaves a lo largo de todo el año, paliándose así el fuerte descenso de tráfico que se experimenta en los meses de invierno. El aeropuerto de Barcelona ha mantenido una evolución de crecimiento hasta el año 1978, el cual llega al límite con más de 61.000 toneladas. A partir de aquel año experimenta un ligero descenso, para recuperarse en el último año con un incremento del 25 por ciento respecto a 1987. Por lo que respecta al aeropuerto de Gerona, la evolución ha sido más irregular, ya que, aunque fue creciendo hasta el mismo año que el aeropuerto del El Prat, el ritmo de crecimiento no fue tan constante como el del aeropuerto barcelonés. Además, el aeropuerto de Gerona, a partir de 1968 empieza a ver disminuir el número de toneladas transportadas hasta la total desaparición de este tipo de tráfico aéreo en el año 1985. En el momento más álgido para el tráfico de mercaderías en el aeropuerto de Gerona, el volumen transportado sólo representaba un 0,93 por ciento de la mercancía que pasaba por Barcelona. Hace falta recuperar el nivel de tráfico de mercancías de finales de los años 70, como ha hecho durante el año 1988 el aeropuerto de Barcelona; pero esta recuperación sólo es posible con la concesión al aeropuerto gerundense de la aduana de mercancías. El problema que se puede producir es el hecho de que el aeropuerto de El Prat, según un estudio elaborado por el Ayuntamiento de Barcelona, dispone todavía de una importante capacidad de carga que no está totalmente aprovechada. Esta circunstancia puede dificultar seriamente la implantación, a nivel gerundense, de una central de mercancías en el aeropuerto, no obstante, habría fórmulas a aplicar.

Otro hecho que acentúa más la importancia de tener vuelos de mercancías en el aeropuerto de Gerona es que una buena parte de los aviones que realizan estos trabajos son de vuelo regular. Lo cual facilita el trabajo de realización y funcionamiento del aeropuerto. Los principales productos transportados por los vuelos regulares internacionales de mercancías durante el año 1987 fueron productos químicos, con 991 toneladas; papel, 1.440; textil, 1.048 y maquinaria con 1.363. Productos que coinciden muchísimo con la estructura del comercio exterior de las comarcas gerundenses del año 1988, ya que estos cuatro grupos de productos suponen casi el 30 por ciento del volumen en toneladas del comercio exterior gerundense.

Por ello, nuestro Grupo entiende que deberíamos ir hacia una complementariedad respecto al aeropuerto de Barcelona. Es necesario que el aeropuerto de Gerona pueda fijar libremente sus tarifas, siguiendo bajo la supervisión final del Estado, como se hace en los aeropuertos franceses. Esta es una de las formas para que el aeropuerto de Gerona pueda sacar parte de la cuota del mercado catalán al aeropuerto de El Prat. Lo más grave del caso es que sólo ante situaciones de saturación del aeropuerto barcelonés haya sido utilizado el aeropuerto de Viloví como complementario. El ejemplo lo tenemos en el re-

ciente vuelo Barcelona-Florença que, por problemas de saturación, ha sido desviado durante algún tiempo al aeropuerto gerundense, para volver enseguida hacia el aeropuerto barcelonés.

Esta situación de saturación, sin duda, aumentará a medida que se acerque la celebración de los Juegos Olímpicos, ya que si ante un acto multitudinario como la final de la última Copa de Europa de Fútbol en Barcelona el aeropuerto de El Prat quedó colapsado durante unas cuantas horas, la celebración de los Juegos Olímpicos puede suponer un caos. Además, se ha de tener presente que la mayoría de las obras de ampliación y remodelación de la terminal y los accesos al aeropuerto de El Prat todavía no han empezado y cuando esto suceda es muy posible que sea necesario desviar otros aviones. La única forma de poder retener estos aviones desviados desde Barcelona sería ofreciéndoles los mismos servicios que presta el aeropuerto de El Prat, pero con unas tarifas aeroportuarias más reducidas, que serían factibles debido al menor gasto de infraestructura del aeropuerto gerundense.

La iniciación de estas obras de remodelación y mejora del aeropuerto barcelonés ha provocado que las compañías aéreas que lo utilizaban se hayan quejado de la situación caótica en que se ven obligados a trabajar. La Asociación de Líneas Aéreas considera que, a lo largo de tres años que tienen que durar las obras de remodelación de la terminal barcelonesa, los pasajeros no recibirán el trato necesario y propio de un aeropuerto importante como es el de Barcelona. Esta Asociación considera que la terminal ya es insuficiente para el actual número de pasajeros que tiene que recibir y, dado que muchas partes de la terminal tendrán que cerrarse al público, esto hará que para los pasajeros todavía sea más desagradable su estancia.

Ya que en los últimos años el número de vuelos «charter» y regulares del aeropuerto de El Prat ha ido aumentando, el número de mostradores y de oficinas de atención al público también lo ha hecho, por lo que ha quedado mucho más reducido el espacio destinado a los pasajeros en el aeropuerto barcelonés.

La propuesta de la Asociación de Líneas Aéreas de colocar una carta provisional para pasajeros no parece una solución muy correcta. La solución tendría que pasar por trasladar parte de los vuelos de Barcelona a instalaciones de Gerona, actualmente infrautilizadas. Esta solución viene avalada, en parte, por una propuesta llamada Plan Estratégico Social, Barcelona 2.000 que capitanea el Grupo Socialista, dirigido por el Alcalde, Pascual Maragall, que considera necesario desviar hacia aeropuertos de Gerona y de Reus los vuelos «charter» para poder hacer frente a la creciente demanda que tiene el aeropuerto de El Prat, demanda que se prevé que continúe aumentando.

Además, este Plan Estratégico, Barcelona 2.000, prevé la construcción de una tercera pista en el aeropuerto de Barcelona, pero esta tercera pista parece muy difícil que finalmente se pueda llevar a término, ya que no hay el espacio necesario cerca de las actuales instalaciones de El Prat, siempre que se quisiera preservar la desembocadura del Llobregat y no se quisiera deteriorar, todavía más,

la calidad ambiental de la ciudad de Prat del Llobregat.

Esta tercera pista es necesaria, según el plan Barcelona 2.000, para poder llegar a absorber el tráfico aéreo previsto para el año 1995 en la ciudad de Barcelona. La propuesta comprendería el traslado a los aeropuertos de Gerona y de Reus de los vuelos «charter» y al de Sabadell de los vuelos pequeños de aviones civiles y de transportes de mercancías. La propuesta no se puede considerar del todo correcta desde el punto de vista del aeropuerto gerundense, ya que así lo que se hace es aumentar, todavía más, la situación de estacionalidad provocada por los vuelos «charter».

Es necesario que el aeropuerto de Gerona disponga de vuelos regulares que sean vuelos regionales, los llamados de tercer nivel, con aeronaves de cerca de 50 plazas, con la descongestión y el traslado de vuelos del aeropuerto de El Prat hacia el de Gerona.

Para finalizar, señor Presidente, con el advenimiento del mercado único europeo del año 1993, se tienen que liberalizar los vuelos interiores. Se tendrán que crear las compañías de tercer nivel especializadas en vuelos de tipo regional (habituales en estos momentos en muchos países europeos que tienen una tradición en la navegación aérea mucho más importante y unos costes estructurales mucho más reducidos que las grandes compañías transcontinentales) que comunicarán las segundas ciudades de los diferentes países europeos. Entonces se podrá pensar en una mayor utilización del aeropuerto de Gerona como verdadero complemento de Barcelona.

Pero esta complementariedad viene condicionada, en parte, por el hecho de que la línea ferroviaria TGV, o cualquiera vía rápida y directa de comunicación con Barcelona, tenga una estación en el aeropuerto de Viloví. Esta mejora de las comunicaciones permitiría el traslado de los pasajeros desde el aeropuerto de Barcelona hasta Barcelona en mucho menos tiempo del que actualmente es necesario para ir desde el aeropuerto de El Prat hasta el centro de Barcelona o, por ejemplo, el que es necesario para ir desde Londres o París a sus respectivos aeropuertos. Este menor número de minutos perdidos, unido a las tasas aeroportuarias más reducidas, dada la menor infraestructura del aeropuerto de Gerona respecto al de Barcelona, permitiría a este aeropuerto complementar y competir con el aeropuerto barcelonés.

En definitiva, señor Presidente, nuestro Grupo considera que, a veces, es mucho mejor copiar bien que continuar mal. Es un modelo que aplican sus compañeros del país vecino. Aprovecho esta oportunidad para solicitar, una vez más, que de una vez por todas se termine con el actual plan pendiente de aeropuertos nacionales prometido desde el año 1987.

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

El señor **GARCIA QUER**: El Grupo Socialista se va a oponer a la proposición no de ley del Grupo del CDS.

El aeropuerto de Gerona-Costa Brava tiene una capacidad anual de cuatro millones de pasajeros. Lo que sucede

es que desde el año 1973, los pasajeros recibidos en el aeropuerto de Gerona fueron 1.100.000, en los últimos doce meses solamente han entrado 600.000, la mayoría de ellos del Reino Unido y en vuelos «charter».

En cuanto a lo que dice el representante del CDS, respecto a la categoría de aeropuertos, no es verdad. El aeropuerto de Gerona-Costa Brava tiene capacidad para vuelos regulares, vuelos internacionales regulares, vuelos «charter» y carga. Lo que sucede es que los representantes de las compañías no quieren arriesgarse. No es Iberia solamente. Iberia tiene establecido un plan, llamado Plan, Indebo, que lo va desarrollando poco a poco. Hace aproximadamente un año se ha fundado la compañía tercer nivel en Canarias, y pronto se va a inaugurar en Andalucía y en Baleares.

Estoy de acuerdo con el representante del Grupo Popular en cuanto a que pueda haber vuelos regulares de pocas plazas una vez se negocien, porque cuando Iberia inauguró la línea Gerona-Madrid había oferta, pero no demanda y sigue sin haberla.

Con respecto a las compañías de «charter», sólo viene la Dan Air Britania, del Reino Unido, pero no está viniendo la LTU alemana, aunque, al parecer, las comunicaciones son bastante buenas en la Generalitat y no es debido a que haya crisis turística, porque vienen más de 1.500.000 pasajeros, pero vienen por las autovías, por las carreteras, y por el ferrocarril. Eso quiere decir que no es rentable, no sólo para el Gobierno socialista. Hay que ver la realidad. Desde que está el Gobierno socialista, Cataluña y muchas autonomías estamos mejorando en las comunicaciones. Eso quiere decir que posiblemente haya muchos aeropuertos. Habría que establecer un debate sobre los 28 aeropuertos nacionales y no sólo sobre uno. Que más quisiéramos nosotros que el segundo aeropuerto fuera el de Costa Brava. Pero no se trata del primero ni del segundo aeropuerto, se trata de que el Grupo Socialista está potenciando todo el turismo con respecto, no sólo al país catalán, sino a todos las nacionalidades de zona turística.

En cuanto a revitalizar el estudio al que se refiere el CDS, entendemos que debieran ponerse de acuerdo con la Generalitat de Cataluña que es quien ordena el territorio. El Grupo Socialista entiende que la dirección de aeropuertos no centraliza nada, al contrario, descentraliza, porque hay que entender que desde que está el Gobierno Socialista han cambiado la dirección de los aeropuertos. Ya no son los militares en el sentido estricto, sino Ingenieros Aeronáuticos y funcionarios y eso lo tenemos que tener en cuenta. El Gobierno Socialista está descentralizando todo y lo apoya el Grupo Socialista.

Con respecto a la carga en el año 1993 va a haber una liberalización del transporte aéreo. Cada país va a poder hacer lo que quiera siempre y cuando sean rentables las líneas. Hablamos de una gestión en las empresas públicas; si hay oferta, que entren las empresas privadas, pero demanda hay muy poca. Cada vez se viaja menos a Gerona.

En cuanto al aeropuerto de Barcelona es peligroso descentralizar. El aeropuerto de Barcelona posiblemente ten-

ga actualmente congestión de tráfico, pero la tercera pista se va a hacer donde lo pida, tanto en la parte urbana como física, aunque tiene que existir demanda. Mientras no haya demanda de pasajeros no podemos crear situaciones de pérdida ya que si no la oposición dirá que no hay rentabilidad. En 1993 podrá actuar cualquier compañía que lo quiera hacer. Desde ahora lo puede solicitar a la Dirección de Aviación Civil.

Lo sentimos mucho, pero vamos a votar en contra de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario del CDS.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo enmiendas presentadas, pasamos a la votación de esta proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 12; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— **RELATIVA A LA MEJORA Y POTENCIACION DE LAS COMUNICACIONES FERROVIARIAS DE GALICIA, DEL GRUPO IU-IC (Número de expediente 161/000033)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tramitación de la última proposición no de ley de esta tarde, que es la relativa a la mejora y potenciación de las comunicaciones ferroviarias de Galicia, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Antes de dar la palabra al representante del grupo proponente, quisiera decir a SS. SS. que convendría que hubiera una mayor atención; los Diputados que quieran conversar lo pueden hacer fuera de la sala para que no haya distracciones y podamos seguir atentamente las intervenciones de SS. SS.

Tiene la palabra el señor Núñez, por tiempo de diez minutos.

El señor **NUÑEZ CASAL**: Señor Presidente, inicio la defensa de esta proposición no de ley con cierto optimismo de que pueda prosperar debido a la racionalidad y comedimiento con que está formulada. Son medidas racionales, dignas de ser aceptadas y que no cometen exageración alguna en su contenido.

Quizás pueda decirse: bueno, la ingenuidad también es posible en la vida parlamentaria y dejémosle que sea ingenuo; pero por una vez puede romperse la repetición del hecho de que la mayoría rechaza la proposición de no de ley y puedo tener cierto éxito. Por eso comenzamos a concretar nuestra defensa.

Parte la proposición no de ley de un hecho real: Galicia, una vez más, también en la infraestructura ferroviaria, se encuentra claramente marginada; se la margina además en la infraestructura de un medio que consideramos fundamental dentro de una política progresista de los transportes. El ferrocarril es un medio de transporte

que en el futuro tiene grandes posibilidades de desarrollo, puede ser una gran solución a los tremendos problemas que plantea hoy día en nuestra sociedad el tráfico, tanto de mercancías como de pasajeros. Por ello es muy grave para un país como Galicia que pueda producirse una clara marginación, que tiene una realidad, sin discusión, en las concreciones del Plan de Transporte Ferroviario que se ha puesto en marcha por el Gobierno.

¿Efectos negativos que tiene este Plan? Está claro que pueden definirse a través de diversas coordenadas, pero fundamentalmente por lo menguada que es la previsión de gasto realizada en Galicia; la puesta incorrecta —a nuestro entender claramente incorrecta—, de una red de carácter radial, planteando, por tanto, un olvido de las necesidades de comunicación transversal para Galicia y especialmente respecto a la cornisa cantábrica. No entrar a considerar una conexión —al igual que habíamos mantenido respecto a las carreteras, también ocurre en los ferrocarriles—, como es la del norte de Portugal, que es muy importante en la perspectiva del año 1993.

Otro factor fundamental de marginación de Galicia, es la clara ausencia de inversiones previstas en infraestructuras, lo que abre irremediamente el camino —y no a muy largo, sino a medio plazo— para un deterioro total del transporte ferroviario de nuestra región.

Las velocidades previstas por el PTF para las líneas de Madrid-Galicia, no superan la media nada más que de la línea prevista para Madrid-Almería. Eso no quiere decir, muy al contrario, que no respetemos profundamente los derechos de la vía Madrid-Almería; simplemente decimos que compartimos, lamentablemente con ellos, el último puesto en cuanto a velocidades previstas.

Otra consideración a realizar es que los únicos beneficios que obtenemos los gallegos no son a través de la consideración de nuestro país, sino a través de las repercusiones de la variante del Guadarrama, que beneficia a otras Comunidades, cosa muy loable, pero que para Galicia no tiene ninguna consideración determinada que responda a las necesidades concretas que tiene.

Por último y entiéndase bien en qué sentido lo queremos decir, Galicia queda marginada completamente del tren de alta velocidad. Decimos que se entienda bien en qué sentido lo queremos decir porque no vamos a plantear polémica sobre tren de alta velocidad para Galicia sí o no; simplemente decir que ni siquiera se contemplan las medidas necesarias de relación con las redes de tren de alta velocidad que se planteen dentro de la península.

Por todo ello, la proposición no de ley, con una notable modestia, plantea simplemente cuatro puntos, totalmente posibles de aceptar —insisto—, a nuestro entender, que se pueden resumir en: Primero, reparar el grave error cometido respecto a no formular alternativa en cuanto a la cornisa cantábrica. Segundo, mejorar la conexión respecto a Portugal. Tercero, desarrollar esa alternativa que permita una conexión con la red de alta velocidad. Por último, unas cuestiones muy concretas; algunas de ellas están previstas ya en el PTF pero es necesario volver a repetir las aquí para encajarlas en una sistemática adecuada. Contemplamos la duplicación de la línea, especial-

mente entre León y Monforte. La modificación de la estructura viaria para conseguir velocidades de 140 kilómetros/hora. La electrificación a medio plazo del conjunto de la red ferroviaria en Galicia con atención inmediata y prioritaria a los tramos Monforte-Lugo, La Coruña-Ferrol y La Coruña-Vigo. La extensión del control de tráfico centralizado. La implantación de ASFA y comunicación tren-tierra en toda la red. La eliminación progresiva de los pasos a nivel que todavía existen en nuestra comunidad. La superación de las limitaciones de peso (hay un error en la redacción del boletín que recoge la proposición no de ley, se dice «pase» y debe decir «peso») que existen en la red gallega, como, por ejemplo, el ramal de El Ferrol y el de la frontera portuguesa. Es un poco incomprensible que no pueda haber trenes que pasen por el puente de Tuy por problemas de peso y que el recorrido quizás más largo, sin cometer ningún tipo de exageración, en toda Europa, es el que comprende las estaciones de Guillare y de Tuy, que no rebasando los tres kilómetros de distancia sin embargo se superan con creces en ocasiones los treinta minutos de tiempo para hacer el recorrido.

Por último, planteamos también la recuperación de niveles de plantilla que permitan un correcto funcionamiento del desarrollo del ferrocarril en Galicia, porque también los gallegos hemos sufrido una disminución de la plantilla y de la mano de obra; se han provocado distorsiones e impactos graves en poblaciones como Monforte de Lemos y se ha trasvasado plantilla desde allí a Orense dejando también los talleres de Orense con muy poca capacidad en cuanto a mano de obra.

Por todo ello, repetimos nuestra ingenuidad del principio; a lo mejor por una vez se quiebra la mecánica de los números y los gallegos podemos encontrar la satisfacción de que el esfuerzo realizado con esta proposición no de ley redunde en beneficio de nuestra Comunidad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir en este debate? (Pausa.)

Por el Grupo Mixto el señor Oliver tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Me sobran casi los diez minutos. Solamente quiero expresar mi apoyo a la proposición no de ley de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS tiene la palabra el señor Santos.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Señor Presidente, señorías, para comunicar que mi grupo va a dar su apoyo a esta proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida y dar unas pequeñas razones que justifican nuestra postura.

Consideramos que Galicia, al igual que otras regiones, como Canarias, han permanecido siempre un tanto discriminadas en cuanto a inversiones públicas.

Es indudable que en Canarias no hay trenes pero en Galicia sí, es uno de los medios fundamentales de transporte que, además, habría que potenciar. Pero no debemos remitirnos única y exclusivamente al transporte ferrovia-

rio; deberíamos ir mucho más allá y mejorar toda la red de comunicaciones hacia Galicia, de la que tan necesitada está.

Tanto a una como a otra región siempre nos han dicho que somos las que estamos continuamente clamando del Gobierno central ayudas y más ayudas; pero nos vemos obligados a hacerlo porque el Gobierno no nos atiende. Hemos sido discriminados permanentemente. Yo creo que tiene razón la proposición no de ley y esa es una causa fundamental por la que vamos a apoyarla.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra doña María Jesús Sainz.

La señora **SAINZ GARCIA**: Señorías tomo la palabra para fijar la postura de mi grupo de esta proposición no de ley.

Sin duda alguna los gallegos vemos con preocupación el alejamiento de nuestra comunidad de los centros de desarrollo económico, tanto en España como en Europa. Sin duda también la política ferroviaria es otra muestra clara del olvido del Gobierno hacia Galicia.

El Plan de Transporte Ferroviario nos remite una vez más al problema de las comunicaciones de Galicia, como nos remite al problema de las salidas hacia el exterior por ferrocarril y al de la conexión de las ciudades gallegas entre sí. No puede ser de otra forma porque el objetivo de ese Plan de Transporte Ferroviario se centra, en el caso de Galicia, sólo en reducir mínimamente el tiempo de recorrido entre Galicia y Madrid con unas velocidades que, por cierto, y aún aplicando las actuaciones previstas en el Plan de Transporte Ferroviario, vienen a ser de las más bajas de todas las líneas de RENFE. Creemos, por tanto, que es preciso modificar la programación en infraestructura ferroviaria que se reserva para Galicia con actuaciones claras de mejora no sólo en RENFE sino también en FEVE y consideramos que es lógico, por tanto, establecer unas prioridades.

Sabemos también perfectamente que todo no se puede hacer al tiempo, pero, sin duda, hay que mejorar claramente el transporte ferroviario hacia Galicia y en Galicia.

En cualquier caso desde el reconocimiento de la necesidad de mejorar las infraestructuras del transporte ferroviario que contiene la proposición no de ley, nuestro grupo va a votar a favor de la misma; pero lo vamos a justificar de forma breve.

Resulta obvio, en primer lugar y, en relación con el apartado primero de la proposición no de ley, el interés claro de mejorar el eje de la cornisa cantábrica, tanto por el beneficio que de ello se derivaría para las relaciones económicas intercomunitarias como también por el hecho de poder constituir una de las vías naturales de acceso a Europa.

Las deficiencias estructurales son todas las posibles hoy en esa línea que, como saben SS. SS., cubre FEVE. Estamos de acuerdo, desde luego, con cuantos consideran que es necesario potenciar el eje atlántico para que, junto al eje mediterráneo, tenga su desarrollo de forma armónica y equilibrada.

Con referencia al punto segundo destacaremos una vez más que resulta fundamental para los intereses de Galicia, sobre todo desde esa perspectiva del mercado único que determinará, queramos o no, una integración sin duda a escala claramente regional.

Respecto a la petición de aumento de las inversiones previstas para el Plan de Transporte Ferroviario para Galicia que se contemplan en la proposición no de ley, recordemos algunas cosas importantes para justificar nuestro apoyo. Dicho Plan sólo contempla actuaciones en 86 kilómetros de los 902 de la red de Galicia y las mejoras del Plan, en cambio, afectarán a 7.000 kilómetros. Quiero hacer además también aquí una llamada. Hay un riesgo añadido incluso y es que con esas actuaciones fuera de nuestra red se aumente negativamente el diferencial en cuanto a infraestructuras con respecto a otros territorios.

Voy a hacer una precisión que podría ser importante que SS. SS., conociesen. El desdoblamiento de la vía en el tramo Monforte-León supondría un ahorro de hora y cuarto. Creemos que tenemos derecho también a que se hagan esos esfuerzos en las vías de acceso ferroviario hacia nuestra Comunidad Autónoma.

Nuestra red de ferrocarril es especialmente sinuosa y lo que se pueda hacer, sin duda, es el aumento de los radios de curvatura, la disminución de la inclinación de las rasantes etcétera, etc., propuestas que se contemplan y que contribuiría a mejorar la circulación y a incrementar precisamente esa velocidad que hoy, como decíamos antes, es terriblemente baja. La electrificación por supuesto también. Mejorar, como no, también el actual sistema, por ejemplo, entre Monforte y León para conseguir superar, lo que hoy no se puede, los 120 kilómetros por hora.

También voy a hacer una referencia a la recuperación de los niveles de plantilla. Ayer se pedía precisamente en el Parlamento gallego que se solicitase por parte del Gobierno de la Xunta la reposición de trenes entre Orense y Vigo. A menudo dice RENFE que el ferrocarril es poco utilizado en determinadas líneas por lo que reduce las frecuencias o suprime las expediciones, pero las soluciones, a nuestro juicio, deben ser positivas de voluntad de servicio eficaz al ciudadano. Para ello es preciso mejorar la calidad de la prestación de los servicios ferroviarios; mejorar la técnica y en este sentido se inscribe la petición de nuestro grupo de adecuación de plantillas, adecuación de los horarios, etcétera.

Termino ya, señorías, diciendo que nuestro grupo señaló reiteradamente que la política ferroviaria era una muestra clara de imprevisión, de falta de criterio en una planificación. Algo tan importante como el ancho de vía en la red de alta velocidad y ampliar el estudio al resto de la red todavía no se contempla en ese Plan.

Seguimos todavía sin conocer, el efectivo, el coste total. Tal vez algunas de SS. SS., lo sepan o indudablemente en estos momentos lo conozca el Gobierno. En cualquier caso tampoco conocemos claramente el cómo, sí sabemos, en cambio, que se habla de miles de millones. En cualquier caso este no es hoy el asunto pero si hay cambios, si estamos en un momento de revisión, existe clara-

mente una comunidad, la de Galicia, que necesita mejoras urgentes en su red ferroviaria.

En estos momentos ¿qué nos falta? Falta voluntad política para superar esos problemas. Esperamos que exista una reconsideración y que el proyecto de modernización que nos anuncia RENFE y el departamento, el Ministerio de Transporte, Turismo y Comunicaciones, se traduzca también en esas mejores infraestructuras ferroviarias y en esa mayor rapidez de las comunicaciones para Galicia.

Nuestro grupo, señor Núñez, apoya en este caso también con ilusión la propuesta. Bien sabemos, por otra parte, que la ilusión es la primera condición para alguien que pretende conseguir un objetivo; en este caso el nuestro, el del Grupo Popular, es el de mejorar las infraestructuras viarias de Galicia.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, señorías, es evidente que hablo en nombre del Grupo Socialista y representante no sólo de Galicia sino de toda España, pero permítaseme en este caso llamar como créditos a mi intervención el que sea gallego por elección, Diputado por Galicia y además usuario de RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gracia, Diputado por Pontevedra si no me equivoco.

El señor **GRACIA PLAZA**: Diputado por Pontevedra, que es una circunscripción de Galicia, como sabe S. S.

Digo que viene al caso porque alguna de las intervenciones hechas anteriormente dan la impresión de desconocer profundamente el tema del que estamos hablando. En consecuencia cuando una cuestión como ésta tan importante se plantea desde el desconocimiento se corre el riesgo de caer en el error, que es lo que ha ocurrido anteriormente.

Una cosa es lo que se ha mantenido como filosofía, con la que podemos estar de acuerdo, y otras lo que se plantea en la proposición no de ley que es un cúmulo de insensateces o simple y llanamente de falsedades.

Como muestra de cómo se tratan estos temas, ayer el Parlamento gallego aprobó por unanimidad una serie de medidas, una serie de temas como los que se están tratando aquí referidas a actuaciones de RENFE en Galicia. Se aprobó por unanimidad porque se planteaba desde un punto de vista sensato y dentro del marco del Plan de Transporte Ferroviario del que esta Cámara ha dotado al Gobierno como directiva para actuar en el tema de RENFE.

Pues bien, la sensatez de ayer no se corresponde con las intervenciones de hoy y con la proposición que estamos tratando. Voy a intentar demostrarlo brevemente.

En primer lugar indicar como argumento que para potenciar el eje atlántico hay que hacer un ferrocarril por la cornisa cantábrica tiene cierta coherencia. Me da la impresión que la coherencia brilla por su ausencia.

En segundo lugar otro argumento que se utiliza respec-

to a la supresión de frecuencias, trenes y demás, si las mismas personas que claman por la supresión de trenes los utilizarán, RENFE no tendría que plantearse en muchas ocasiones la supresión de determinados servicios; simplemente que utilizaran los trenes en número y en calidad las mismas personas que vienen a protestar por la supresión de los servicios que ellos no utilizan.

Dada la hora, vamos a entrar brevemente, si les parece a SS. SS., en el análisis de los fundamentos de la proposición no de ley y en la realidad de esos fundamentos.

En primer lugar, no son 90.000 millones de pesetas los que hay que comparar con 2,1 billones de pesetas; son 99.575 millones de pesetas, de 1988, los que hay que comparar con 1,2 billones de pesetas, ya que comparamos inversión de infraestructura con inversión de infraestructura. Evidentemente si incluimos en la inversión global el material móvil y no hacemos lo mismo con la parte que corresponde a Galicia, la proporción es desmesurada. Así pues, queda demostrado que el primer argumento no sólo es falso sino que está absolutamente mal planteado.

El PTF sí apuesta por un modelo radial de ferrocarriles, excepto en el caso de Galicia. Precisamente en el caso de Galicia es donde se presenta la única excepción al planteamiento radial, en el eje Vigo-Barcelona; y se utiliza el eje Vigo-Barcelona con alta velocidad prácticamente en el 90 por ciento del recorrido, en un eje transversal, con lo cual, el segundo argumento queda totalmente desvirtuado.

Respecto a la conexión ferroviaria de Galicia con el norte de Portugal, valga el argumento que dije antes, para no repetirme: si las mismas personas que lo piden simplemente lo utilizaran, no habría que plantearse potenciaciones, la potenciación vendría por sí misma.

En cuanto a la velocidad propuesta por el PTF para Galicia, hay que hacer un salvedad. Los 110 kilómetros por hora no son velocidad tipo ni velocidad media, son velocidad comercial, incluyendo paradas. Hay una diferencia sustancial entre un término y otro.

Respecto a que se margina a Galicia, digo lo siguiente: es verdad que en este momento Galicia está marginada. Si se cumplen las peticiones y propuestas del PTF, dejará de estarlo. En consecuencia, la posición de mi grupo es que se cumplan las previsiones del PTF.

Entrando en el tema de las propuestas concretas, las que son sensatas ya están contempladas, en este momento en la ejecución; léase duplicación de la línea entre León y Monforte; léase electrificación entre Monforte y Lugo.

No sería sensato establecer electrificación entre La Coruña y Vigo, porque el tipo de tráfico que se da entre La Coruña y Vigo exige unidades pequeñas, con alta frecuencia, y no son precisamente adecuadas las de tracción eléctrica, sino que están perfectamente representadas en tracción diésel. Hay que decir que en este momento existe ya una línea de enlace con dos trenes diarios, entre La Coruña y Vigo, con paradas en Pontevedra y Santiago, que hacen el recorrido en tiempos competitivos con el automóvil propio, en dos horas y media, que está en estudio, posiblemente para después de Semana Santa y, desde luego para este verano, la creación del tercer tren que haría el recorrido entre estas ciudades. En consecuencia, esto viene a demostrar que pedir la electrificación en este tramo sería contrario a los intereses de los usuarios del mismo, que están perfectamente atendidos, mejor atendidos, con tracción diésel.

Por último, quiero señalar un par de cosas más. ¿Cuándo nos vamos a enterar de que no existe red europea de alta velocidad? En Europa, en 1992, no se llegará a 1.400 kilómetros de tren de alta velocidad, que, además, tiene tres tracciones diferentes, con tres voltajes distintos e, incluso, con frecuencia eléctrica diferente, así como los sistemas de control y de señalización. No existe red europea de alta velocidad ni, en lo que es previsible, de aquí a final de siglo va a existir, por lo que intentar integrar, algo en una cosa inexistente no tiene sentido alguno.

Por último y para terminar, como la marginación de Galicia en el tema de los ferrocarriles, acabará cuando se cumplan las previsiones del Plan de Transporte Ferroviario, mi grupo va a votar en contra de esta insensata proposición no de ley (**Rumores.**), para hacer que, a partir de ahora, cuando se presenten iniciativas como las que se presentaron en el Parlamento gallego, insisto, logremos el acuerdo por unanimidad, como se logró en Galicia.

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

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

Se levanta la sesión hasta el próximo día 17.
Muchas gracias.

Eran las seis y cincuenta y cinco 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