



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 120

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 18

celebrada el martes, 26 de junio de 1990

Página

### ORDEN DEL DIA

#### Proposiciones no de ley:

- |  |      |
|--|------|
| — Relativa a medidas a adoptar en los Astilleros y Talleres del Noroeste (ASTANO) de Perlío, Fene, en La Coruña, con motivo de su reconversión naval (Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.», Serie D, número 36) (número de expediente 161/000064) ..... | 3608 |
| — Relativa a la mejora de los accesos ferroviarios de las Comunidades Autónomas (Grupo Parlamentario IU-IC) («B. O. C. G.», Serie D, número 29) (número de expediente 161/000051) .....  | 3612 |
| — Relativa al restablecimiento del servicio ferroviario en el tramo Vilamarxant-Ribarroja de la línea Valencia-Lliria (Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.», Serie D, número 36) (número de expediente 161/000067) .....                                | 3620 |

**Debate y votación, en su caso, de las propuestas de resolución, presentadas por los Grupos Parlamentarios, en relación con los Informes del primero y segundo semestre de 1989 del Consejo de Seguridad Nuclear (números de expedientes 401/000001 y 401/000002) .....**

**3624**

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, cuyo orden del día comprende, en primer lugar, la tramitación de tres proposiciones no de ley.

Hay una propuesta del Grupo Parlamentario Izquierda Unida de modificar el orden de debate de las proposiciones no de ley. ¿Hay inconveniente por parte de los grupos de la Cámara en modificar el orden en el sentido de retrasar la tramitación de la primera proposición, que precisamente es del Grupo de Izquierda Unida, y pasarla a tercer lugar?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, a las doce tengo que ausentarme y desearía que se tuviera en cuenta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿En que proposición tiene interés en estar presente S. S.?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: En la primera, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Podemos pasarla entonces a segundo lugar?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: ¿Habrá terminado a las doce?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, a las doce habremos terminado.

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

**— RELATIVA A MEDIDAS A ADOPTAR EN LOS ASTILLEROS Y TALLERES DEL NOROESTE (ASTANO), DE PERLIO, FENE, EN LA CORUÑA, CON MOTIVO DE SU RECONVERSION NAVAL (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR) (Número de expediente 161/000064)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos entonces a tramitar en primer lugar la proposición no de ley relativa a medidas a adoptar en los astilleros y talleres del Noroeste (Astano), en La Coruña, con motivo de su reconversión naval.

Para su defensa, tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Durante el año 1984 el Gobierno puso en práctica la reestructuración del sector naval. En concreto en El Ferrol, supone que Astano abandone la construcción de buques y pase a ser un astillero dedicado al mercado «shore», carenas y desguaces, para lo que se propone la construcción de dos plataformas semisumergibles. Como consecuencia de lo anterior, se reduce la plantilla de la empresa de 2.200 trabajadores y se califica a otros 3.414 como excedentes estructurales, obligándoles a ingresar en el Fondo de promoción de empleo por un período de tres años, desde 1985 a 1987.

A cambio de esta reducción drástica, el Gobierno se comprometía en ese momento a recolocar el cien por cien de los excedentes, a potenciar el departamento de reparaciones, a poner en práctica la actividad de desguace, dentro de la empresa, y a crear 900 puestos de trabajo a través de la segregación de la división industrial y de la instalación de un taller de tubos. Además, se llevaría a cabo un saneamiento económico y financiero de la empresa.

Paralelamente a esto se crean las zonas de urgente reindustrialización para llevar a cabo la propia reindustrialización de la comarca de Ferrolterra.

Vistos los incumplimientos tanto de la segunda plataforma, con el taller de tubos, del número de trabajadores de la división industrial, que hoy en día es Imenosa, así como el saneamiento financiero de Astano, el Gobierno durante el año 1987 prorrogó los fondos de promoción de empleo por un período de 18 meses más, manteniendo, al mismo tiempo, las ZUR como mecanismo de recolocación de los excedentes. Durante este tiempo no se crea ninguna empresa que recoloque a los trabajadores de Astano y las únicas recolocaciones que se produjeron fueron a través de la movilidad geográfica y las bajas voluntarias.

Durante el año 1988, una vez constatado nuevamente el fracaso de las medidas adoptadas por el Gobierno, se llega a un acuerdo con las secciones sindicales Comisiones Obreras, UGT y USO, cuyo contenido fundamental es que se llevarían a cabo unas jubilaciones anticipadas y a cambio de las mismas se incorporarían al astillero 588 trabajadores procedentes de los fondos de promoción de empleo, se instalaría la fábrica de viderio SIV en terrenos de Astano, recolocando 340 trabajadores, y se emplearían en empresas públicas de la zona un total de 233 trabajadores.

Paralelamente, el Gobierno crea en El Ferrol la zona industrial en declive para desviar a esta zona la implantación de nuevas industrias en la comarca de Ferrolterra. Posteriormente la instalación de la fábrica de vidrio pasa

por una serie de negociaciones entre el Gobierno de la nación y la SIV, llegando a un acuerdo entre ambas partes sobre la instalación definitiva en terrenos de Astano. No obstante, la SIV no cumple el acuerdo de recolocación de 340 trabajadores, recolocando en principio solamente 240. En la actualidad, los acuerdos de mayo todavía no están cumplidos al cien por cien —esto decía la proposición no de ley presentada en el mes de febrero pasado— y tampoco en lo que respecta a las recolocaciones de las empresas públicas de la zona.

Por ello, hay actualmente 482 trabajadores que no tienen puesto de trabajo, de ellos, 240 están seleccionados para ingresar en la Sociedad Italiana del vidrio. Estos trabajadores, una vez finalizaron su estancia en los fondos de promoción y empleo, en junio de 1989, se encuentran en un expediente de suspensión de contrato que finaliza —ha finalizado ya— el 28 de febrero del año 1990, en el que por Astano se les abonan las mismas percepciones que venían cobrando de los fondos de promoción de empleo.

Al mismo tiempo que todas estas medidas, la dirección del astillero fue aplicando una serie de medidas tendentes a reducir la plantilla —bajas incentivadas, incapacidades laborales—, situándose en la actualidad en 1.840 trabajadores.

Ante esta situación y después de transcurridos más de cinco años, el Grupo Popular con carácter urgente ante la cercanía de la fecha del 28 de febrero del año en curso —ponía en la proposición no de ley presentada entonces—, en que caducan los contratos de los trabajadores, plantea al Gobierno español las siguientes propuestas.

La primera, que los 242 trabajadores que no tienen ninguna oferta de trabajo se incorporen definitivamente a la plantilla de Astano, con lo que se acabaría la reconversión del astillero en cuanto a excedentes.

Segunda, que Astano pueda compatibilizar el mercado fijado por el Gobierno con el de construcción de buques, teniendo en cuenta que la actividad asignada a Astano —el mercado «off shore»— está atravesando una grave crisis. Así se daría ocupación a toda la plantilla, eliminando definitivamente los excedentes de regulación de empleo, que se vienen duplicando desde el año 1983.

Y tercera, por último, que la instalación de otras industrias en las proximidades no signifique reducción de la capacidad de trabajo del astillero, y por el contrario contribuya a solucionar los problemas de los trabajadores que se encuentran en contratos suspendidos.

Este era el texto de la proposición no de ley presentada el día 21 de febrero. Tengo que lamentar que se vea a estas alturas del año, aunque nunca es tarde si la dicha es buena.

Por tanto, nuestra proposición no de ley va encaminada a dos apartados principalmente. El primero de ellos, que exista una recolocación de los excedentes, es decir, de los trabajadores que todavía no están colocados o, lo que es lo mismo, de los trabajadores que no han encontrado trabajo desde la reconversión naval del año 1984 —este primero es referido a lo laboral—, y otro apartado, el segundo, referido al aspecto industrial. Hay diferentes puntos de vista —el que mantiene el Gobierno es completa-

mente distinto al que mantiene el Partido Popular—, pero si el fin es el mismo, es decir, que vuelva a haber una industria naval floreciente en España y que se alcancen cuotas de mercado, independientemente de las que nos fije la Comunidad Económica Europea, que supongan una equitativa distribución de la carga de trabajo en los astilleros que hay en España, en los del Sur, en los del Norte, en los gallegos. En ese sentido es en el que el Partido Popular quiere plantear esta proposición no de ley: recolocación de excedentes y zanjar definitivamente el proceso de reconversión naval, entre otras cosas para poder afrontar de mejor manera lo que se nos puede avecinar ahora de cara a las expectativas formuladas por la Comunidad Económica Europea y a un nuevo mercado, es decir, a la recuperación del mercado del astillero Astano en construcción de buques, que es lo que se está pidiendo constantemente en aquella zona de España.

El señor **PRESIDENTE**: Grupos que desean intervenir en esta proposición no de ley. **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Gracia Plaza.

El señor **GRACIA PLAZA**: Muy brevemente, señor Presidente. Antes de fijar la posición del grupo, quisiera una introducción de antecedentes distinta a la que se ha hecho y que se hace en la proposición no de ley; una interpretación de lo que ha ocurrido a través del proceso que se describe en esa proposición no de ley.

La interpretación, a nuestro leal saber y entender, es que Astano y otros astilleros siguen siendo astilleros porque ha existido un proceso de reconversión, que solamente ha traído beneficios a Astano y a otros astilleros como empresas.

Segundo tema respecto a la protección de trabajadores. Conviene recordar en esta Comisión, cuando se habla del tema de reconversión, que una de las preocupaciones que los Ponentes en su día pusimos en la Ley, y que se ha venido aplicando desde entonces hasta aquí, es que los trabajadores afectados por la reconversión estuvieran permanentemente protegidos. Hoy, en junio de 1990, una afirmación que se puede hacer es que todos los trabajadores afectados por la reconversión han tenido hasta este momento protección económica, protección social y protección profesional, intentando su readaptación a un mercado cambiante y a un cada vez más complicado mundo de los astilleros y su entorno.

Sí es verdad —esto tenemos que reconocerlo— que no todo lo previsto ha salido bien y que, en consecuencia, ha habido que ir sobre la marcha haciendo pequeños arreglos o ha habido que ir renegociando cosas. En este sentido, la proposición no de ley en su punto primero establece una condición que perjudicaría seriamente al astillero y perjudicaría seriamente a los trabajadores del astillero porque en este momento el astillero no es capaz de absorber más plantilla y porque los trabajadores afectados que están todavía en el Fondo de Protección de Empleo, tienen canalizado su futuro a través de empleos que pueden resultar con mucho más futuro que volver a su an-

tiguo puesto de trabajo, poniendo en dificultad la propia existencia de la empresa por su baja productividad.

Así lo han entendido los interlocutores sociales y hay una negociación con los sindicatos y con los propios trabajadores que ha hecho que muchos de ellos estén orientando en este momento su recolocación hacia otras empresas del sector público existentes en la zona.

Respecto al punto dos, simplemente decir algo. Si Astano no hubiera atendido el mercado «off shore» que ha atendido, Astano también habría tenido gravísimas dificultades para sobrevivir. Como la evolución de la dedicación a ese mercado se puede establecer en números, yo quiero dejar constancia en el acta de la Comisión de lo que indican estos números respecto al acierto de haber dedicado a Astano a lo que se dedicó.

En 1989 Astano va a tener en funcionamiento una carga de trabajo de 774.000 horas que van a dar ocupación al 57 por ciento de la plantilla. En 1990 serán 958.000 horas y, en 1991, 1.247.000 horas. Si sumamos a estos números las horas que se hacen en lo que es el dique de reparación naval, vemos que estamos en este momento por encima del millón y medio de horas de trabajo, es decir, porque se acertó en la elección del producto a fabricar, la evolución ha sido positiva y, en consecuencia, en este momento, en junio de 1990, no parece necesario cambiar algo que se ha mostrado acertado.

Por último, la proposición no de ley en su tercer apartado lo que indica es obvio. Nadie va a pretender que, a través de la instalación de otros proyectos se perjudique a la capacidad de producción de Astano y en consecuencia, como esto es absolutamente lógico y nadie lo va a pretender, es absolutamente innecesario tener que votar este apartado.

Como en la proposición no de ley, al igual que otras iniciativas parlamentarias lo que se vota es precisamente el contenido, y el contenido creo que ha quedado demostrado por la exposición del Grupo Parlamentario Socialista, que perjudica a la propia empresa y los trabajadores, intenta cambiar una línea que se ha mostrado acertada, o intenta que se vote lo que es innecesario, nos vamos a oponer a los tres puntos de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación. (El señor Fernández de Mesa pide la palabra.) Señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Simplemente quiero contestar a las...

El señor **PRESIDENTE**: No hay turno previsto en el Reglamento.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Es para hacer unas aclaraciones y unas matizaciones a la intervención del señor portavoz del Partido Socialista, porque ha hecho una serie de afirmaciones que no se ajustan a la realidad, señor Presidente.

Yo puede venir y presentar una proposición no de ley,

simplemente la que se ha presentando en el mes de febrero, se me puede contestar...

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra para un turno breve.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Independientemente de que la postura del Partido Popular esté en contraposición o no con la que mantiene el Partido Socialista, que es lógico, el Partido Popular no puede mantener silencio ante las afirmaciones que se acaban de hacer por parte del portavoz Socialista.

No es cierto que Astano siga siendo un astillero al 100 por cien. El astillero Astano ha dejado de construir buques en España; se ha dedicado a un mercado, que dice el señor Diputado que es tan floreciente, y en el mercado de plataformas petrolíferas, el mercado «off shore», se ha construido una desde el año 1984 que ha costado mucho trabajo sacar adelante, que, en definitiva, no ha servido para nada y que sigue amarrada a los diques de Astano. Astano no ha construido nada más que una sola plataforma «off shore».

Ayer se han votado dos flotadores de 3.200 toneladas, señoría, cuando Astano está habituada a construir buques de más de 200.000 toneladas. Por tanto, no es que se dé una carga de trabajo al astillero Astano que esté perfectamente contemplada desde la proposición socialista, ni muchísimo menos. Si el Partido Socialista tuviera voluntad de redistribuir la carga de trabajo, el tonelaje de registro bruto nacional que se está repartiendo en España entre Astilleros, como en Puerto Real, AESA, Sestao, y entrar Astano dentro de esa carga de trabajo, Astano podría volver a recolocar a esos excedente que desde el año 1984 no están trabajando. No puede olvidar el Partido Socialista que no sólo estamos hablando de los trabajadores que trabajan en el Astillero. Sabe S. S. perfectamente que en un astillero el 30 por ciento del personal que se dedica a la fabricación de barcos está dentro del astillero y el 70 por ciento es circundante, son trabajadores ajenos al astillero. De ese 70 por ciento restante no se habla de recolocación. De lo único que estamos hablando es de recolocar definitivamente a los excedentes de Astano que si bien es verdad que están cobrando un sueldo desde el año 1984, sufriendamente lo han hecho porque ha llegado a tratarse los como parados de lujo. Esta es una de las cargas y taras que están soportando los trabajadores de Astano más fuertes desde que el año 1984 se inició la reconversión.

El Partido Popular está de acuerdo con que se recolquen en Astano, sería lo idóneo, lo ideal, pero no me hable usted que la carga de trabajo. Procure el Gobierno de la nación dar suficiente carga de trabajo al astillero de Perlío, de Astano, para que tengan cabida esos 150 ó 200 trabajadores que faltan por recolocar. Métaseles en el mercado nacional (hay al respecto una pregunta presentada al Ministro de Industria) donde este año alcanzamos los dos millones de toneladas de registro bruto, compensadas en España, de construcción de buques, con más de quince barcos de 120.000 toneladas, distribuidos por Es-

pañía entera, entre el País Vasco y Andalucía, y a Galicia no le ha tocado absolutamente nada.

Nos preocupa esa última propuesta de la que se ha hablado de recolocación en la Empresa Nacional Bazán de los excedentes de Astano. Pese a la buena voluntad que muestran los sindicatos, que es lógica, no se olvide usted (así lo ha reconocido además el Partido Socialista en boca de su Ministro de Industria) que la tecnología de la empresa Nacional Bazán, es completamente distinta a la tecnología de astilleros y Talleres del Noroeste, Astano, con un grave problema para ellos.

¿Qué quiere decir? Que para que estos excedentes entren en la Empresa Nacional Bazán tendrá que haber jubilaciones anticipadas o bajas incentivadas y, mucho ojo con eso. Nosotros no estamos en contra de ello, pero hay que hacerlo con cierto cuidado, porque no se olvide, señoría, que jubilaciones anticipadas de personal altamente cualificado en un astillero dedicado íntegramente a la defensa nacional no es lo mismo que entren personas que lleven cinco o cuatro años parados y que van a tener que reintegrarse sin esa alta cualificación tecnológica. Es sumamente peligroso.

Aparte de ello tenemos que saber si de esos 5.000 millones de pesetas que puede costar esta operación, el Ministerio de Trabajo estaría dispuesto a asumir 1.500 millones de pesetas y el resto estaría dispuesto a asumirlo el INI.

Por tanto, nosotros no nos oponemos ni vamos a echar por tierra ninguna pretensión del Partido Socialista, en absoluto, cooperaremos con él al máximo; lo que pretendemos es que de una vez por todas se recolocuen los excedentes desde el año 1964 —y aunque esté fuera de su momento, porque esto se presentó en febrero, lo digo ahora en el mes de junio— máxime cuando hay ese anuncio por parte del Ministerio de Industria y de la Comunidad Económica Europea que para no salirnos de los topes que marca la Comunidad, habrá que tener mucho cuidado con las nuevas contrataciones y con el personal existente en los astilleros de España.

Yo no sé si se va a traducir o no en la pérdida de 2.000 puestos de trabajo; lo que sé es que los trabajadores del sector naval en España entera están preocupados con ese tema, pero en la zona de Galicia, en El Ferrol concretamente, están muchísimo más preocupados porque todavía no se ha cerrado el proceso del año 1964.

Por último, señoría, quiero decirle que si la carga de trabajo de astilleros es del 57 por ciento, eso no tiene que servir de halago para nadie, ni muchísimo menos, pues podía ser del 100 por cien. Los diques están vacíos, no hay reparaciones. Los desguaces prácticamente no existen y en cuanto a la fabricación de plataformas «off-shore» dígame usted cuántas hay contratadas y cuántas se han realizado desde el año 1964. Una, única y exclusivamente hay una que está amarrada a los muelles del astillero Astano.

Para terminar señalaré que dice usted —me tranquiliza, por supuesto, es obvio— que con la instalación de otra industria (sin lugar a dudas y sin temor a pronunciarla nos estamos refiriendo a la sociedad Italiana del Vidrio que todavía no sabemos cuándo va a empezar a instalar-

se allí, aunque las previsiones son buenas y pos supuesto yo me alegro y así se transmitirá en aquella ciudad) no va a haber ningún problema con otros talleres del Astillero Astano. Tenga por seguro, señoría, que el taller de bloques planos corre grave peligro. Es el «alma mater» de la construcción del astillero, es el taller del que salen todos los bloques con los que se construyen barcos y, por tanto, si la Sociedad italiana del vidrio, que se va a ubicar en las proximidades de ese taller, no va a ser ningún problema, yo lo celebro y espero que sea así.

Por tanto, señoría, lo único que el Partido Popular pretende con la presentación de esta proposición no de ley es que se recolocuen los trabajadores, se cierre el proceso del año 1964 y que no existan más problemas para que algún día Astano pueda recuperar el mercado que ha perdido, todavía no sabemos por qué, en la construcción de buques, que es además, para lo que el astillero ha sido concebido.

Nada más.

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

El señor **GRACIA PLAZA**: Voy a intervenir más brevemente que mi preopinante.

Efectivamente hay una diferencia entre el Partido Popular y el Partido Socialista. Los socialistas creemos en el futuro de Astano y el Partido Popular está lleno de temores respecto al futuro de Astano. Esa es la diferencia fundamental.

Por otro lado, bienvenido sea ese apoyo que se ha puesto en boca de S. S. Ningún apoyo va a ser rechazado y todos los apoyos serán bienvenidos. Les damos la bienvenida a nuestras posiciones, agradecemos la ayuda y la colaboración, que, sin duda, nos va a prestar en el futuro, ya que el pasado no es el ejemplo que nosotros tenemos. Fruto de esos temores son algunas afirmaciones que él hace y pone en mi boca.

Respecto a las que él hace le diré que no hay ningún taller fundamental de Astano que en estos momentos esté en peligro. Usted hace esa afirmación, yo hago la mía y dentro de un par de años veremos quién tiene razón. Nuevamente me remito al futuro. Permítame que los socialistas, como creemos en el futuro, nos sigamos remitiendo a él.

Segundo tema. Usted pone en mi boca unas afirmaciones que yo no he hecho. La afirmación que yo he hecho es que Astano y otros astilleros siguen existiendo como empresas gracias a la reconversión. Esta afirmación es absolutamente incontestable. Este no es un problema de futuro, sino simple y llanamente de estadísticas, de leerse lo que está apareciendo por todos los países del mundo, por la Comunidad Económica Europea, por España en las publicaciones de industria. Los astilleros españoles existen como empresas, insisto, porque ha habido una reconversión; la mitad de ellos no existirían de no haber habido reconversión. Esa es la primera afirmación: existen como empresas gracias a la reconversión. Segunda afirmación. A ninguno de los trabajadores afectados le ha fal-

tado protección económica, protección social ni protección sobre formación profesional. Esta segunda afirmación es también absolutamente incontestable por los propios afectados. Otra cosa es que efectivamente usted no tenga fe de que sean capaces de adaptarse a las nuevas formas de trabajo a las que van a verse sometidos; pero nosotros sí tenemos fe en que, a través de una formación profesional adecuada, esos trabajadores, igual que han demostrado su capacidad en el pasado, van a poder seguir demostrándola en el futuro, a través de la adaptación de la formación profesional.

En otra afirmación que he hecho —no he dado el listado de los encargos que tiene el astillero— he dicho que el acierto en elegir esas líneas ha hecho que de 775.000 horas de trabajo se pase a millón y medio de horas de trabajo previstas para 1991. Esto también es absolutamente incontestable.

Mire usted, las afirmaciones que hago son las que yo hago y no las que usted interpreta. Eso permite pasar de una ocupación del 57 por ciento de la plantilla al 92 y he dicho —eso sí que es una interpretación— que no es una mala evaluación.

Así pues, vuelvo a repetirle: Primero, el primer punto lo rechazamos porque los propios trabajadores han elegido un sistema diferente para buscar su futuro. El segundo punto lo rechazamos porque no conviene cambiar una línea de producción que se ha mostrado eficaz. Y el tercero simplemente lo rechazamos por innecesario, porque nadie está intentando perjudicar al astillero.

Una última observación al margen de la proposición que estamos hoy discutiendo, pero que deja nuevamente el temor flotando es la famosa séptima directiva, que es a la que S. S. se estaba refiriendo. Mire usted, en la séptima directiva hay dos posibilidades. La primera es que todos los astilleros europeos estén al mismo nivel de ayudas; salgan ustedes al mercado y compitan. La segunda posibilidad es la del Gobierno español: como no hemos hecho todavía lo suficiente, permítannos seguir haciendo alguna cosa más y tener alguna otra ventaja. Quien no se sume a esta segunda para defender más puestos de trabajo y más instalaciones se está sumando a la primera.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a votar la proposición no de ley presentada por el Grupo parlamentario Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LOS ACCESOS FERROVIARIOS DE LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS (GRUPO PARLAMENTARIO IU-IC) (Número de expediente 161/000051)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposi-

ción no de ley del Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya situada en primer lugar en el orden del día, relativa a la mejora de los accesos ferroviarios de las comunidades autónomas.

Para su defensa, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Nuestra propuesta plantea una serie de medidas que a nosotros nos parecen necesarias, aunque sólo fuera para equilibrar mínimamente los actuales desequilibrios interregionales que afectan a varias comunidades autónomas, pero específicamente a las comunidades situadas en el noroeste del país.

Nosotros entendimos ya en su día, cuando se discutió el Plan de transporte ferroviario, que este plan no abarcaba esa problemática y que iba a contribuir a que se consolidase esta marginación por el incremento de los desequilibrios territoriales a que me estoy refiriendo.

Efectivamente el noroeste de la península quedaba prácticamente ausente en el Plan de transporte ferroviario y, por tanto, en la política ferroviaria del Gobierno en el horizonte del año 2000. Si esto ya era, a nuestro juicio, grave y preocupante, creemos que las medidas importantes que se han ido tomando con posterioridad no solamente no han disminuido estos riesgos y estos desequilibrios que provocaba el Plan de transporte ferroviario, sino que los pueden incrementar gravemente. Me estoy refiriendo a medidas tales como el tren de alta velocidad o como el cambio del ancho de vía para adoptar el ancho europeo.

Nosotros nunca nos manifestamos radicalmente en desacuerdo con las medidas, pero sí establecimos, desde un principio, una jerarquía de prioridades. A nuestro entender, no era ni es de recibo que medidas como éstas se tomen de forma precipitada, sin estudios rigurosos y serios, en una simple reunión de Consejo de Ministros, ya que son medidas que van a condicionar el transporte ferroviario prácticamente en todo su futuro o, en todo caso, en unas cuantas décadas. Por ello, nosotros replanteamos aquí una crítica que venimos haciendo desde hace tiempo, porque nos parece que, en nuestro país, no es válido seguir tomando una serie de medidas en relación al transporte, haciendo planes sectoriales importantes, como pueden ser el Plan de carreteras, el Plan de transporte ferroviario, etcétera, sin un estudio y sin una coordinación previos. Es decir, nos parece que, antes de tomar medidas parciales, habría que establecer una ley integral del transporte que ordenase y distribuyera los distintos modos de transporte de la forma más adecuada. Por otra parte, también nos parece que esto no debiera hacerse sin un amplio debate y sin organismos de consulta o de participación, tanto de los sectores sociales como de las comunidades autónomas en general. Entendemos que medidas como éstas de cambio de ancho de vía o del tren de alta velocidad, aparte de ser precipitadas y poco estudiadas, contribuyen aún más al incremento de los desequilibrios territoriales, porque, en la práctica —como nos temíamos—, al no haber una jerarquía de prioridades claramente establecida, estas medidas se están desarrollando

a costa de descapitalizar la red básica. Es decir, para algunas regiones estamos haciendo un Plan de transporte ferroviario con medidas ultramodernas, a costa de que el conjunto de la red básica de nuestro país no solamente permanezca como está sino que se desinvierte en ella para realizar las inversiones previstas, por ejemplo, en los planes de cercanías de Madrid o para la reparación o modernización de otros sectores de la red básica; también se invierte en el tren de alta velocidad, con cálculos absolutamente erróneos, puesto que las cifras reales duplican o, en todo caso, superan ampliamente las previsiones iniciales.

A nosotros nos parece que la prioridad fundamental es una red básica integrada, como elemento vertebrador de un territorio común, especialmente en lo que se refiere a las comunidades autónomas del noroeste, que han quedado fuera, una y otra vez, tanto del Plan de transporte ferroviario como de estas otras medidas posteriores y de no menor envergadura a las que me refiero. En este sentido, nosotros defendemos la rápida realización de la variante de Guadarrama, ya contemplada en el Plan de transporte ferroviario; sin embargo, actualmente, parece que las inversiones se están destinando a la alta velocidad y, por tanto, es una cosa más que se escamotea a la red básica. Planteamos también que el eje ferroviario Oporto-Salamanca-Valladolid-Burgos-Irún es prioritario para las comunicaciones nacionales e internacionales de las comunidades autónomas del noroeste de España: Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco y Castilla y León. En dicho eje debe procederse a la mejora de las vías y del material móvil, con el fin de colocar al ferrocarril como alternativa competitiva y socialmente rentable.

Por lo que se refiere a una de las comunidades que estoy incluyendo en este bloque del noroeste, concretamente Asturias, quiero leerles el dictamen de una comisión mixta, técnica, pero cuyas conclusiones han sido asumidas por la práctica totalidad de las fuerzas políticas de Asturias, sobre el diagnóstico que hace en cuanto al transporte ferroviario del noroeste y, concretamente, en relación a Asturias. Este informe dice: la única posibilidad de desarrollar el «hinterland» del puerto de Gijón —que es un tema clave para el desarrollo industrial de la región— consiste en una conexión sin solución de continuidad con el ferrocarril. Desde esa perspectiva, resulta improcedente a todas luces analizar el problema ferroviario de Asturias desde la perspectiva de sus tráficos actuales. La crisis industrial ha incidido sobre ellos, pero no es menos cierto que el penoso trazado actual ha desviado tráficos a la carretera y ha desalentado otros, porque en 1988 no se puede circular a 40 kilómetros por hora y pretender que determinados tráficos se puedan captar por el ferrocarril.

Hoy precisamente visita Asturias el Ministro de Transportes, señor Barrionuevo, y cuando yo venía esta mañana en el avión leía un artículo, que aparecía en el diario de mayor tirada, donde se invitaba al señor Ministro a que fuera a Asturias en tren, porque quizás, viéndolo en la práctica y por experiencia propia, se daría cuenta de la necesidad tan urgente y tan vital que para Asturias su-

pone el cuello de la variante de Pajares. En este sentido no nos vale, y es criterio también de esta comisión cuyo dictamen —repito— ha sido asumido por la práctica totalidad de las fuerzas políticas asturianas, el tratamiento integral de líneas que se aplica actualmente. Dice el dictamen: Es un error porque supone una inversión próxima al 50 por ciento, quizás más, de lo que supondría la variante de Pajares, representa la exigencia de mil millones anuales de diferencial de mantenimiento con ésta, y es solamente válido para unos tráficos que condenan a Asturias a la insularidad y, por ello, al subdesarrollo y a la desertización industrial. Lo que dice este dictamen de una comisión de expertos para Asturias —que, repito una vez más, ha sido asumido por las fuerzas políticas asturianas— se podría también aplicar a cada una de las comunidades autónomas del noroeste. En este sentido y para hacer frente a este incremento de los desequilibrios territoriales que suponen los actuales planes o proyectos de transporte ferroviario, va dirigida nuestra proposición no de ley, con las medidas que se enumeran en ella.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo parlamentario Popular ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El Boletín de esta Cámara, del pasado 10 de marzo, publicaba una moción, consecuencia de interpelación urgente, en la que se especificaba la postura del Grupo Popular en relación con las infraestructuras y, concretamente, con las soluciones más adecuadas en cuanto a las infraestructuras ferroviarias y las relaciones de unas comunidades autónomas con otras, que es el cometido fundamental de la proposición no de ley que el Grupo de Izquierda Unida presenta hoy en esta Comisión.

El Grupo Popular, coherentemente con aquella moción, ha presentado una enmienda a esta proposición. Nuestro grupo ha estudiado detenidamente la proposición no de ley de Izquierda Unida y tengo que decir que estamos enteramente de acuerdo cuando afirma la importancia que tiene una red ferroviaria integrada, como elemento vertebrador del territorio común, de todas nuestras comunidades autónomas y como nexo de unión con otras partes del país y con Europa. Efectivamente, estamos de acuerdo, pero cuando en este párrafo habla de un elemento vertebrador de todas nuestras comunidades autónomas, nosotros entendemos que la proposición sólo vertebra algunas de nuestras comunidades y no todas. Estamos de acuerdo con la proposición cuando afirma que la opción por un ferrocarril rápido, moderno e integrador nos parece condición necesaria para el desarrollo económico de nuestras tierras, y para evitar los desequilibrios territoriales que tradicionalmente caracterizan a los países desarticulados. Estamos de acuerdo con todo el párrafo, sobre todo cuando trata de evitar los desequilibrios territoriales que caracterizan a los países desarticulados, pero entendemos que la proposición se centra sólo en determinados desequilibrios territoriales y no en otros.

Estamos de acuerdo con la proposición cuando critica las últimas medidas del Gobierno en materia ferroviaria, las cuales, además de precipitadas, como las califica, pueden suponer la marginación de amplias zonas del país, en concreto de algunas comunidades autónomas; pero la proposición no de ley se fija en ciertas marginaciones y no se fija en otras. Nuestra enmienda procura obviar estos descubiertos de la proposición no de ley; intentamos que la proposición que posteriormente se apruebe, sea coherente con la realidad que se expone en los antecedentes, en la parte expositiva de la propia proposición no de ley.

Hemos leído con detenimiento el párrafo de la proposición que hace referencia a la introducción de posibilidades como la privatización, que nos parece totalmente desacertada. Con esto, sin embargo, tenemos que mostrar nuestras reservas ya que, por ejemplo, podíamos recordar los éxitos socio-económicos que en cuanto a la privatización de explotación de líneas ferroviarias se vienen consiguiendo, recientemente en el caso de la red japonesa, o incluso con la experiencia británica. Ahí está también la reciente «movida» de los ferrocarriles italianos, tendente también a una privatización, o ahí empieza a destacarse como la mejor solución en el tramo de alta velocidad de Madrid a Barcelona, el hacer intervenir a la iniciativa privada. Además viene a cuento el tema porque están muy recientes los resultados del estudio de FIES, cuando demuestra que los servicios públicos costarían un 42 por ciento menos si los realizara el sector privado. El coste de los servicios públicos se rebajaría en un 46 por ciento, si su producción corriese a cargo del sector privado, según dice este estudio de FIES, que, como saben, depende de la Confederación de Cajas de Ahorros. El estudio, se titula «La eficacia del gasto público y las necesidades de la economía española», y llega a esa conclusión tras calcular la diferencia de costes con que han trabajado el sector público y el privado desde el año 1970 hasta la actualidad.

Nos llama la atención la proposición, cuando afirma que el eje ferroviario Oporto-Salamanca-Valladolid-Burgos, es prioritario para las conexiones nacionales e internacionales, con lo cual estamos absolutamente de acuerdo, pero nos extraña, porque cuando llega la hora de proponer, no propone nada en relación con esta línea. Sin embargo, vemos que con todo esto se produce una serie de lagunas que nuestra enmienda intenta subsanar. Quede dicho de entrada que estamos enteramente de acuerdo con la parte de proposición que propone ya hechos concretos. Creemos que es fundamental mejorar de forma inmediata la línea ferroviaria de Galicia en el tramo León-Monforte de Lemos, y en tal dirección iba una de nuestras propuestas de resolución cuando se debatió el PTF. Estamos también conformes con elaborar el proyecto y desarrollar la variante de Pajares, tema que nuestro grupo viene machaconamente defendiendo y reiteradamente aludiendo en todas las actuaciones de esta Cámara, por creer que es fundamental para aquella región asturiana romper el cuello de botella que supone la variante de Pa-

jares. Esto lo venimos diciendo a lo largo de los últimos años.

Es fundamental mejorar la línea ferroviaria Palencia-Santander, con doble vía en todo el recorrido, y la construcción de la nueva conexión en el País Vasco que una Vitoria con Bilbao. Efectivamente, todo esto entendemos que es fundamental y estamos de acuerdo en ello, pero es una propuesta que nosotros estimamos incompleta. De ahí que nuestra enmienda, a la parte que propugna la proposición de Izquierda Unida, proponga añadir un apartado 5, pidiendo que el tramo de Monforte de Lemos hasta León, se continúe en un eje del norte español por León, Burgos, Miranda de Ebro, Logroño, Castejón, Zaragoza, hasta Barcelona. Se añada también el diseño de la entrada en servicio del eje Santander-Mediterráneo y se mejore la ruta de La Plata, reiniciando su tráfico en la línea Gijón-León-Zamora-Salamanca-Plasencia-Cáceres-Mérida y Sevilla. En toda la anterior vemos que se trata de mejorar accesos de unas comunidades autónomas con otras, que también es el objetivo de la propuesta que ahora debatimos, ya que en la primera que he dicho se intentaría un mejor acceso de Castilla y León hacia Aragón, en la segunda un mejor acceso de la Comunidad Autónoma de Cantabria en dirección a Aragón y después a la comunidad valenciana y en la ruta de La Plata se mejorarían los accesos de Asturias a Castilla y León, de Castilla y León a Extremadura, y de Extremadura, vía Andalucía, a través de la sierra de Monasterio.

Hay que añadir también la mejora del eje transversal sur, de Sevilla a Granada y Murcia, con la reapertura del tramo Guadix-Almendricos, que supondría una mejora del acceso de la comunidad autónoma andaluza a la murciana; vertebrar inicialmente el enlace con la red paneuropea de alta velocidad en base a los grandes ejes Irún-Burgos-Madrid-Sevilla-Algeciras, con ramales a Córdoba, Málaga y Huelva, y la Este-Oeste de Portbou-Barcelona-Madrid-Lisboa, porque aquí otra vez se mejorarían los accesos de las comunidades autónomas por las que transcurrirían estas líneas a nivel europeo. Acondicionar y reactivar el corredor Aranjuez-Cuenca-Valencia, hoy en día totalmente marginado, porque mejoraría tremendamente la conexión de la comunidad manchega con la comunidad valenciana. Todo ello sin perjuicio de llevar a cabo racionalmente las acciones precisas en toda la red que tiende a equiparar el ferrocarril español con el de los países más avanzados de nuestro entorno europeo, lo cual se programará en un nuevo plan general de ferrocarriles.

Esta es nuestra enmienda que entendemos encuadra perfectamente con las propuestas de resolución que defendimos en el Pleno de esta Cámara, con motivo del debate del PTF, el día 28 de abril de 1988. Las razones que allí dijimos, todas ellas se podrían hoy repetir aquí. En definitiva, puesto que la exposición de motivos de la proposición no de ley rezuma un ánimo vertebrador para todo el país y un ánimo integrador para todo el Estado, pedimos al grupo proponente que acepte nuestra enmienda, que acepte una vez más el dicho clásico de que todo el mundo es bueno. Si no lo acepta, la marginación que tal denegación conllevaría sería de difícil explicación en las

regiones afectadas por el recorte, ya que se sentirían, con toda la razón del mundo postergadas, relegadas o despreciadas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**) El señor Vallejo, por el grupo del PNV, tiene la palabra.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Mi grupo está de acuerdo en la parte que le corresponde y que ha defendido en tantas ocasiones, sobre lo que señala la proposición no de ley con relación a lo que hemos denominado eje subatlántico. Las conexiones que pueden venir de Portugal por Salamanca, Valladolid, Burgos, Irún, así como las que desde Galicia, pasando por Asturias y Cantabria, llegan también a la frontera, entendemos que son fundamentales y estamos de acuerdo con la filosofía que se señala.

Con relación a esa llegada a la frontera de Irún, en estos momentos no estamos de acuerdo pero tenemos una solución que estamos negociando, tanto con RENFE como con el Ministerio correspondiente, para dar vida a la «y» griega famosa. Estas negociaciones están adelantadas, incluso ya se está haciendo un proyecto constructivo escala 1:5000, hay unos compromisos que, aunque no están firmados, sí están aceptados, y nosotros entendemos que como hasta ahora se están cumpliendo, tienen que continuar y plasmarse en la realidad. Aunque estamos de acuerdo en parte de lo que señalan, no estamos en el tema de la privatización, así como en los anchos internacionales, alta velocidad, falta de concreción sobre este eje, etcétera.

Por otra parte, entendemos que tanto esta proposición como la enmienda que plantea el Grupo Popular modifican sensiblemente el PTF que, en principio, aunque modificado puntualmente en cuanto a velocidades de algunos tramos, no ha sido modificado real ni legalmente y entendemos que sigue en vigor. Entendiendo que éste no es el sistema de modificarlo, estamos dispuestos a apoyar cualquier sugerencia o cualquier actuación para la modificación del PTF, incluso la redacción de un PTF-2, un nuevo PTF, que introdujese ya realmente los problemas actuales, como son el ancho europeo y la alta velocidad, una vez que se decida, o se definan a través del PTF nuevo cuáles deben ser sus trazados.

Nosotros entendemos que el sistema de llevar adelante todo esto que se plantea es la modificación en profundidad del PTF anterior o bien el estudio de uno nuevo que lo sustituya. Para ello estamos dispuestos a colaborar con cualquier grupo que haga una propuesta de este tipo. Por nuestra parte incluso ofrecemos esta posibilidad al grupo mayoritario, que encontraría nuestra colaboración en la inteligencia de que estaríamos de acuerdo en muchas de las proposiciones que se hacen en esta propuesta, lo mismo que en la enmienda que presenta el Grupo Popular.

Por tanto, entendiendo que éste no es el sistema y que no vamos a llegar a ningún sitio a través de este sistema que proponen, nos vamos a abstener y mantenemos lo que hemos señalado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, el señor Oliver tiene la palabra.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, voy a ser breve porque el tema se ha debatido no hace mucho en el Pleno del Congreso de los Diputados con la correspondiente moción que siguió a la interpelación que se hizo en su momento.

Tengo que decir aquí lo mismo que dije entonces. Da la sensación de que hablando de comunidades autónomas y de necesidades en el por algunos llamado Levante español, por otros corredor del Mediterráneo, está todo bien, porque nadie suele plantear reivindicación sobre esa zona. No es que yo vaya a ser localista, porque después de lo que se ha dicho aquí difícilmente puedo ser yo más localista o provincialista de lo que han sido otros.

Sinceramente iría más en la línea de lo que ha planteado el representante del Partido Nacionalista Vasco, sin entrar en detalles. Creo que hay que estudiar de nuevo el PTF; hay que reestudiarlo en profundidad, escuchando a todas las fuerzas políticas, por modestas que sean, escuchando a los representantes de todas las comunidades autónomas procediendo después, lo que creo que se está haciendo con indiscutible e indudable buena voluntad por parte de todos, un inventario de necesidades.

Es muy bueno que tengamos el inventario de necesidades, pero debe ir acompañado de un plan realmente construable —por decirlo de alguna manera— para aunar las posibilidades que realmente tenga el Estado con las necesidades que realmente haya, dejando a un lado decisiones excesivamente políticas y teniendo en cuenta las necesidades económicas, las necesidades comerciales, y sobre todo, las necesidades sociales, y haciendo los ferrocarriles por donde hay gente, para que sirvan a esa gente, y no por donde no la hay, por ver si la llevamos algún día. Entonces yo creo que avanzaríamos mucho.

En consecuencia, voy a votar esta proposición, tanto si se admite la enmienda como si no, pero quedando bien claro que es también un voto testimonial. Decimos sí a ese inventario de necesidades, pero queremos que haya un plan mucho más concreto, reestudiado, readaptado a las necesidades no del año 1990 sino de 1995 y del año 2000, que contemple por igual las necesidades de todas las comunidades autónomas, o sea, del conjunto del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señorías, yo creo que muchas veces se ha tratado el tema de modificaciones totales o parciales del Plan de transporte ferroviario y ésta es una más. La reiteración con que vienen esos problemas a la Cámara pone de manifiesto, efectivamente la necesidad de revisar en profundidad el Plan de transporte ferroviario.

De todas maneras, ya es algo que los máximos representantes de la política ferroviaria, como el Ministro y también el Grupo Parlamentario Socialista, hayan expre-

sado en algunas ocasiones que se trataba de un plan flexible y que, por tanto, estaba abierto a posibles modificaciones. Desde ese punto de vista, creo que es oportuna la proposición que se trae hoy a esta Comisión, porque señala unos puntos neurálgicos en una zona del territorio nacional que no prejuzga el que se hagan análisis y estudios en zonas del territorio, pero es una zona que necesita realmente una profunda revisión en el Plan de transporte ferroviario.

Yo recuerdo palabras que en la Comisión de Presupuestos se pronunciaron por el representante del Partido Socialista en orden a que estaba de acuerdo en que las infraestructuras van por delante del desarrollo porque son una base para el desarrollo y también para el equilibrio interregional.

Efectivamente, la cornisa del Cantábrico —Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco— son zonas que en estos momentos necesitan un esfuerzo inversor en infraestructuras para poder apoyar un mayor crecimiento, un mayor desarrollo, y también ese equilibrio interregional.

También se dijo en aquella ocasión que eso de que las infraestructuras deben ir por delante del desarrollo era cierto siempre que fuera posible el desarrollo, con lo cual el tema todavía se perfiló más nítidamente, porque si frente a una propuesta concreta, por ejemplo, la alternativa ferroviaria de la variante del Pajares se dijera que no, era tanto como afirmar que no se cree en el desarrollo de la región asturiana. Este ejemplo se podría perfectamente aplicar a otras regiones de España.

Voy a exponer muy brevemente unos puntos de los cuales, lógicamente, se deberían sacar consecuencias. Primera. El volumen de facturación en unidades de las grandes empresas que componen la infraestructura industrial básica de Asturias, en estos momentos es similar al que existía en los años 1981-1982, cuando una comisión de la UIC hace un estudio sobre prioridades para la construcción de grandes variantes en el territorio nacional. Es decir, en la producción conjunta en unidades de Ensidesa, Hunosa, Asturiana de Zinc, Enfersa, Ceasa, Central Lechera Asturiana, Sociedad Industrial Asturiana, Térmica de Aboño, Cristalería Española, Butano, Inespal, Didier, etcétera, es en estos momentos del orden de 27 ó 28 millones de toneladas/año. Por tanto, el problema empieza a tener unos perfiles dignos de ser atendidos, porque en aquel momento la UIC dijo que era prioritaria la construcción de la variante del Pajares.

Segundo dato. Cuando se mantienen las unidades de producción y resulta que la circulación por la vía férrea decae, se transportan menos unidades de tráfico, entonces hay que preguntarse qué falla. Si esto lo ponemos en relación con un tercer dato, que es el hecho de que el PIB asturiano haya crecido tan sólo el 4,8 por ciento en los años 1979 a 1987; el 2,98 por ciento en el año 1988 y en el año 1989 estén previstos crecimientos cercanos —aunque todavía no tenemos datos oficiales de ese año— al cuatro por ciento y el producto industrial y construcción es del 6,63 por ciento y en los trece grupos de empresas que dan mayor transporte a la carretera y al ferrocarril fue del 3 por ciento, en 1988, y del 12,45 por ciento, en el

año 1989, todo ello según cifras de SADEI y de FIES, tenemos un dato más que nos acerca a una serie de conclusiones.

Primera conclusión. Se está haciendo una mala política de transportes. ¿Por qué digo esto? Porque, por ejemplo, el butano y los transportes energéticos que normalmente pertenecían al área de CAMPSA, y que en gran parte siguen perteneciendo, durante estos últimos años experimentaron una subida en sus tarifas de más del 100 por cien, concretamente en los productos ligeros subieron hasta el 300 por cien. La consecuencia es que el ferrocarril dejó de transportar para CAMPSA, que fortaleció su flota de camiones y, en definitiva, RENFE ha perdido un cliente importante.

¿Qué es lo que ha pasado hace escasamente tres semanas? Que a ENSIDESA el transporte se le ha encarecido un poco más del doble, es decir, se ha pasado de 900 pesetas por tonelada de acero transportada, a 1.850 pesetas, y me consta que ENSIDESA está pensando en alternativas de carreteras y de navegación de cabotaje.

Señorías, por este procedimiento, que se llama política de transporte, obviamente se pueden congestionar las carreteras, se puede obligar a las empresas a buscar otros medios de transporte, y en definitiva, habría que preguntarse si esto es lógico.

También entra en juego la calidad que se puede dar en un servicio de transporte, en este caso el ferrocarril. Durante 18 días —reconocido por el señor Ministro en el pasado ejercicio de 1989— Pajares estuvo cerrado al tráfico. Esto, que prácticamente equivale a dos días por mes, señorías, no se puede admitir, porque si se une a los retrasos considerables que sufre el transporte por razón de la escasez de material que hay, tanto de tracción como de vagones, hay explicaciones para que decaiga el tráfico ferroviario, pero no en relación con el presente ni con el futuro de Asturias que los propios establecimientos o poderes del Estado, tanto en la Administración central como autonómica, prevén para los próximos años.

Recientemente se ha hecho un estudio por la Consejería de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, que establece claramente para los años 1994 a 2000 unos volúmenes lógicos de tráfico por Pajares que ya decididamente aconsejan que se construya la variante, porque el tratamiento integral de línea, que es lo que se ha aplicado en ese puerto, hace, según todos los estudios técnicos habidos y por haber, que se incremente la capacidad de transportes en un 30 por ciento. Pero aquí se programan incrementos de transportes del 84 por ciento, y, por tanto, de alguna manera, a través de un estudio hecho por el Gobierno autonómico asturiano, se llega a las mismas conclusiones que de forma general se establecen en el PTF. Señorías, para ese transporte es necesario realizar esa obra, y realizar esa obra significa también proyectarla —y termino con esto— sobre el «hinterland» lógico, que sería la rehabilitación plena del «Ruta de la Plata».

Ya en otras ocasiones tuve la oportunidad de expresar lo que podría significar para la economía nacional y para la economía de Galicia y de Asturias el hecho de que se pudiera hacer una línea de conexión que llegara hasta Al-

geciras para abrir una alternativa de tráfico al transporte del Norte de Africa. La rehabilitación del «Ruta de la Plata», en razón a las oportunidades que, de cara a la frontera portuguesa, de cara a esa conexión con Africa y de cara a lo que podría ser la constitución de un centro condensador de transporte en Benavente, que volcase ese transporte sobre los puertos del Cantábrico en general, indiscutiblemente pone de manifiesto que es una especie de problema que no se puede entender sino se relaciona con esos puertos y con las facilidades de tráfico para promover el desarrollo de esas regiones.

Señorías, yo creo que es hora de pensar esto con calma, de pensar con honradez, con técnica, con lógica, de pensar en cuáles son las causas de que haya decaído en estos años de atrás el tráfico ferroviario en Asturias, cuando, sin embargo, el tráfico por carretera ha sufrido incrementos muy importantes. Porque no sólo es que Asturias haya pasado por una profunda crisis y esté saliendo de ella, no es solamente eso, señorías, si otros modos de transporte crecen es que hay una mala política de transportes.

¿Por qué en Asturias en el transporte de cereales RENFE pierde el 54 por ciento? ¿Por qué en maderas pierde el 54 por ciento? ¿Por qué en combustibles líquidos pierde el 86 por ciento? Acuérdense del tema de las tarifas que les he contado. ¿Por qué en productos químicos pierde el 95 por ciento, en butano y propano el 50 por ciento y en abonos el 62 por ciento? ¿Por qué? Por una mala política de transporte, por una mala gestión comercial. ¿Y por esto va a pagar las consecuencias una región como Asturias, o como Cantabria, o como Galicia? Carece de sentido. Cámbiese a quien tenga que cambiarse para que la política comercial y de gestión sea la adecuada y consigamos otra vez, a través de esa política, que los modos se equilibren en el transporte y se potencie mutuamente, cumpliendo lo que es un principio básico de la Ley de Ordenación del Transporte, que es el equilibrio y la competencia entre modos, pero siempre y cuando no se haga prácticamente el caldo gordo a determinados intereses o a determinados modos a costa de otros y se dé la espalda a exigencias, ya largas en años, de regiones como las que estamos examinando ahora de la Cornisa del Cantábrico, que tienen el derecho (y en estos momentos yo diría la oportunidad) de tener un desarrollo importante en los años inmediatos, siempre que cuente con unas infraestructuras adecuadas y no decimonónicas, absolutamente refutables por cualquier organismo técnico. Si hoy se volviera, como en el año 1981 y 1982, a hacer una auditoría de lo que son los transportes ferroviarios por esas zonas, se llegaría a conclusiones —ahora sí que de verdad termino— que nos mostrarían importantes contradicciones. Por ejemplo (quiero decir esto respetando y alegrándome de los intereses del País Vasco), por Pajares pasan 3,6 miles de millones de unidades de tráfico más que por Orduña. Yo estoy encantado de que salga la variante de Orduña, pero no me explico por qué no se hace también la variante del Pajares.

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

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Señorías, yo creo que la intervención del Grupo Socialista, después de lo que acabamos de oír a los distintos portavoces, es bastante fácil. Se han puesto de manifiesto contradicciones en función del relativismo con que cada grupo o cada diputado ve determinados problemas.

Desde nuestro Grupo creo, en principio, fácil la respuesta a los argumentos expuestos, en el sentido de que lo hacemos con una visión global, de la que creo que han carecido la mayoría de las intervenciones que hasta ahora se han producido, que desde luego no podemos compartir, empezando por la exposición de motivos de la propia proposición no de ley de Izquierda Unida. Podemos compartir los principios que están reflejados en el PTF referentes a la importancia del ferrocarril, como articulador y como condición necesario para un transporte moderno, etcétera; eso es obvio y todos lo conocemos. Pero no podemos compartir las opiniones que se vierten en la propia exposición de motivos y también aquí hoy desde un punto de vista totalmente descalificador con la planificación ferroviaria contenida en el propio PTF.

Se habla de discriminación por parte del PTF. Yo creo que, al intervenir otros portavoces, ha quedado de manifiesto que la discriminación no es tal, puesto que si existiera para todos no existiría PTF, es decir, algo falla en ese tipo de razonamiento, porque dicen que se produce desinversión en la red básica en función de que se está invirtiendo en el TAV, que tiene unos cálculos erróneos, etcétera.

Yo creo que se incide en temas ya bastante discutidos y manidos, y, por aclarar una vez más el problema del TAV, sus cálculos erróneos y su inversión exagerada, según algunos, hay que pensar que la decisión inicial del tren de alta velocidad era la iniciación de la variante Brazatortas-Córdoba, únicamente. Se ha extendido a toda la longitud de la línea, luego los presupuestos deberán cambiar y las condiciones técnicas también.

Yo pondría como ejemplo de desviación más significativa del TAV, porque ha tenido esos condicionantes, que se ha ampliado su trazado y se han mejorado las condiciones técnicas, que hay un proyecto que algunos, siempre en contra de lo que aquí hacemos y a favor de lo que otros hacen, consideran como el paradigma del bien hacer, como puede ser el túnel del Canal de la Mancha, en donde las desviaciones han sido y están siendo mucho más importantes que en el propio TAV. Es decir, que se vierten críticas de partida que yo creo que no son razonables si se tiene una visión global del problema general del transporte ferroviario en cuanto a la creación de infraestructura.

Por entrar en los problemas fundamentales que se plantean en la propia proposición no de ley, así como en la enmienda, respecto a esta última quisiera aclarar que estamos, efectivamente, ante las mismas propuestas que en su día hizo el Partido Popular en una moción consecuencia de interpretación sobre infraestructura en el país. Creo recordar que les dijimos claramente lo que eso suponía en dinero. Es decir, no es que se rechacen las actuaciones que el PTF contempla, sino que se hacen actuaciones adi-

cionales al propio PTF, y eso supondría —dijimos en su día, es así y se puede constatar con datos técnicos aproximativos y cálculos relativamente fáciles de hacer—, eso supondría, repito, un coste adicional de más de dos billones extras sobre lo que supone el PTF, lo que quiere decir que en un horizonte del propio PTF de diez años, hasta el año 2000, no son asumibles propuestas de este tipo.

Por tanto, cuando se hace un plan estratégico y de inversiones a medio plazo del calibre de lo que es un plan de transporte ferroviario, hay que tener en cuenta los recursos disponibles, la programación por etapas y lo que se significa el duplicar, como se pide por estas proposiciones, esas inversiones en el mismo plazo de tiempo, dadas las necesidades que el país tiene en otro tipo de infraestructuras, en otro tipo de servicios.

Hay que tener en cuenta también que las inversiones, la asignación de recursos que son limitados, debe ser racionalizada y en ese sentido yo creo que hay que pensar que no es razonable asumir todas las propuestas en su conjunto para ser financiadas, articuladas e implementadas de una forma inmediata o en el propio horizonte del PTF. Todas esas propuestas nos pueden parecer razonables. Nosotros estaríamos de acuerdo incluso, y sería magnífico, con que cada kilómetro de línea ferroviaria que se hiciera en nuestro país fuera de alta velocidad, pero eso es algo imposible. Estaríamos de acuerdo también en la mejora integral de todas nuestras líneas, pero en un plan de inversiones de esta categoría hay que asignar los recursos a las prioridades que entre nosotros consideremos más importantes. Yo creo que las prioridades han sido asignadas correctamente por parte del Gobierno, han sido discutidas en esta Cámara y han sido aprobadas por el Congreso de los Diputados.

Es mi opinión por tanto, que en ese marco referencial de un plan de inversiones global para todo el país en el que nos estamos moviendo, un plan estratégico de medio plazo, hay que tener en cuenta esa asignación de recursos en un plazo, en un horizonte de diez años como en el que nos estamos manejando, que esos recursos son limitados, que hay unas prioridades que ya nos hemos dado y que mediatizan el resto de las propuestas.

Efectivamente, se hacen propuestas —como digo— que nos pueden parecer a todos razonables. De ningún modo nos oponemos a la mejora de las condiciones en cada una de las líneas que se citan, pero hay que tener en cuenta, repito, que hay otras prioridades en el país que benefician incluso a esas relaciones que se manifiestan en las propuestas y que rápidamente, por entrar en los puntos que la propia proposición expresa, voy a tratar de ir resumiendo.

Intentaré distinguir los tramos de Galicia y de Cantabria por estar más en relación con el propio PTF actual, y posteriormente me referiré, también brevemente, a los problemas del País Vasco y de Asturias, por estar un poco más fuera del PTF actual.

En la proposición se nos habla del tramo León-Monforte. Efectivamente, es el tramo ferroviario más estratégico del acceso a Galicia, pero no hay que olvidar que también existe otro acceso a Galicia por el sur, desde Zamora a

Orense. Por otra parte, hay que tener en cuenta que el tramo León-Monforte está incluido en el propio PTF y se contempla su mejora de trazados y variantes parciales prácticamente en toda su longitud. En el anteproyecto técnico que ya se está estudiando por parte de RENFE y el Ministerio se llega a la conclusión de que la mejora va a ser muchísimo más sustancial que la propia del PTF, porque las variantes parciales de poca longitud, que se preveían muy numerosas, se van a convertir en menos y mayores, con lo cual no va a ser una mera duplicación de vía con algunas variantes, sino que prácticamente va a ser en muchas zonas nuevo trazado de doble vía. Todo esto en el horizonte, repito, del propio PTF, cuya ejecución se establece a través del marco estratégico del mismo, de los marcos de medio plazo de los contratos-programas y del corto plazo de los planes de la empresa RENFE.

Es decir, que en ese marco estratégico de los diez años que nos quedan del PTF evidentemente estará incluida la mejora del tramo León-Monforte, con lo que además se verá afectado todo el acceso a Galicia, lo mismo que los de Cantabria, Asturias y el País Vasco por la variante norte de Madrid que, como es lógico, debe ser también prioritaria, será lo que antes deba hacerse porque beneficia a todas las comunidades del norte y del noroeste de nuestro país. Es lógico, insisto, que esa variante sea una acción prioritaria frente a la de Pajares, frente a la mejora del tramo León-Monforte, frente a la línea Palencia-Santander o frente a la propia «Y» vasca, a la que luego me referiré.

Hay que tener en cuenta, por una parte, que León-Monforte está incluido en el PTF con importantes mejoras y, por otra parte, que las mejoras hasta León también son importantes y que la prioridad más importante en esa línea, como en las demás, es la propia variante norte de Madrid, que servirá como tronco común a todas ellas.

También se nos cita el tramo Palencia-Alar del Rey-Santander, que es una línea yo creo que actualmente está en buenas condiciones (tiene traviesas de hormigón, carril continuo soldado igual que la de Monforte a la que antes nos referíamos), y que en su tramo más problemático (Mataporquera-Bárcena) tiene control de tráfico centralizado, lo que permite que en ese tramo, a pesar de la circulación, que es intensa e importante, exista un nivel de ocupación de tan sólo un 60 por ciento, aproximadamente.

Es decir, nos parece que el marco del PTF prevé la mejora de las condiciones de esa línea, el seguir el mantenimiento intensivo que se ha venido haciendo de sustitución del balastro calizo por el silicio, etcétera, que mejora la calidad de la circulación, el confort, la capacidad, etcétera. El PTF prevé seguir con ese tipo de mejoras, pero, evidentemente, con esos niveles de ocupación parece razonable que antes de duplicar la línea se tengan otras actuaciones, como extender el control de tráfico centralizado a los otros tramos que no lo tienen, etcétera, puesto que —repito— la capacidad y los niveles de ocupación parecen, en principio, razonables. Vuelvo a repetir lo que decía anteriormente, que se verá de todas formas beneficiado de la mejora del tramo de salida norte de Madrid con la llegada a Valladolid y a Venta de Baños, donde las me-

jas serán sustanciales, y ese tronco común, como digo, servirá a todos los accesos al norte de nuestro país.

Entramos ya en los temas que pueden tener una relación más colateral con el actual PTF. Yo creo que, en cuanto a la «Y» del País Vasco, el señor Vallejo ha expresado muy acertadamente la situación en que se encuentra. El PTF, en sus propuestas iniciales, contemplaba la eliminación de Orduña y la variante Bilbao-Vitoria, y posteriormente a la aprobación del PTF por esta Cámara, el Gobierno Vasco hizo sus sugerencias y propuso al Gobierno de la nación la «Y» que integra la variante Bilbao-Vitoria y una nueva conexión con Irún que supera ampliamente la propuesta del PTF, especialmente en el tramo Al-sasua-Zumárraga-Irún debido a sus especiales condiciones de dificultad de trazado. Creo que es un problema importante para estudiar y para tener en cuenta. Así ha sido reconocido por el Gobierno y así se está estudiando, y es conocido por SS. SS., a través de las comparecencias que hemos tenido hace pocos días en la ponencia especial encargada de hacer el seguimiento de estos temas. Hay un proyecto en estudio, en redacción, codirigido por técnicos del Gobierno Vasco y del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. No creo que sea razonable el establecer aquí una instancia urgente e inapelable al Gobierno sobre estas circunstancias, cuando se están haciendo esos estudios repito, a que me estoy refiriendo.

Finalmente, tenemos el tema también recurrente en esta Comisión y en esta Cámara de la variante de Pajares, que no está incluido en el PTF en el horizonte del año 2000. Yo creo que reiteradamente el Grupo Socialista no se ha negado a la construcción de la variante de Pajares, en absoluto, sino que, como decía al principio, el Grupo socialista se está refiriendo a las prioridades en el marco estratégico del Plan de Transportes Ferroviario en ese horizonte del año 2000.

Como decía antes, en el Plan de Transporte Ferroviario no caben todas las inversiones. Los criterios de inclusión de esas inversiones pueden tener en cuenta la necesidad de las mismas en función del desarrollo de los tráficos, de la capacidad de absorción de los mismos, de la capacidad de la línea, etcétera. En Pajares, a pesar de los argumentos que se nos han expuesto por algunos portavoces, en las circunstancias actuales no hay razones contundentes que permitan concluir que su prioridad y su necesidad es superior a las actuaciones incluidas en el PTF como nuevas variantes o como de mayor urgencia. Sin un estudio exhaustivo y en profundidad es difícil asumir que la tendencia del descenso del tráfico vaya a romperse simplemente porque la ejecución de la variante de Pajares se hiciera en los momentos actuales. Hay que tener en cuenta que ese tráfico decreciente tiene múltiples causas, como aquí se ha puesto de manifiesto; el tráfico decreciente es una realidad. Pero también es una realidad que se están llevando a cabo mejoras importantes que tendrán que influir en ese tráfico. Se está haciendo un tratamiento integral de la línea, que trata de infraestructura, la superestructura, las propias instalaciones de seguridad, y ello significará un aumento de la seguridad y de la capacidad de esa línea, y reducirá los tiempos de viaje, como se se pre-

vé en el PTF. Porque, además del tratamiento de Pajares, se prevé, como decía antes, el tratamiento fundamental y prioritario de la variante norte de salida de Madrid y la llegada a Venta de Baños, tronco común de las líneas de Venta de Baños o León o de Venta de Baños a Cantabria.

Con estas mejoras, actualmente se podría aumentar la capacidad del transporte de mercancías casi al doble, simplemente con el aumento de carga remolcada por tren que se está realizando.

Por tanto, hay mejoras importantes que no permiten concluir contundentemente que exista ese colapso y que la propia inexistencia de la variante de Pajares suponga el estrangulamiento o el cuello de botella principal y determinante de que en Asturias se pueda producir una falta de iniciativa o de desarrollo económico. La infraestructura de transportes existente actualmente, tanto por ferrocarril como por otros medios alternativos, tiene suficiente capacidad como para que, si existe actividad económica e iniciativas de desarrollo, pueda ser absorbida momentáneamente en este horizonte de PTF, y mientras tanto tenemos plazo para poder determinar (si esa demanda espectacular y esa actividad económica se produjeran, con estudios serios y profundos, con apoyos técnicos importantes para una variante de esa envergadura) y decidir si esa variante debe establecerse en un horizonte inmediatamente posterior al PTF o antes de su culminación. Es decir, a medio plazo, estamos en un marco estratégico...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Roncero, le ruego concluya.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Voy concluyendo, señor Presidente.

En ese marco, en esta Cámara y en esta Comisión tenemos una Ponencia que está trabajando, con el fin de llegar a conclusiones y a propuestas de resolución que podrán incidir sobre estos temas que hoy aquí estamos tratando.

Como muy bien decía el representante del PNV, señor Vallejo, no parece que éste sea el momento de instar urgentemente al Gobierno a unas actuaciones directas y concretas, que suponen una alteración sustancial de los planes que tenemos a medio plazo. Creo que lo razonable será mantener esa programación, con las variables que introducen las decisiones ya tomadas, y estudiar, para el resto de las cuestiones que aquí se han planteado, las apoyaturas técnicas suficientes, los posibles impactos que pueden producir, la posibilidad de alternativas, estudios económicos y sociales serios, etcétera. En ese sentido, nuestro Grupo siempre se ha manifestado, y lo sigue haciendo, no contrario a ninguna de esas iniciativas, sino favorable a que se estudien con seriedad y profundidad. Nuestro Grupo apoya la decisión del Gobierno de considerar prioritarias las actuaciones que están en marcha, frente a ésas que, por sus condiciones de capacidad y de seguridad, actualmente pueden ser menos prioritarias. (El señor García Fonseca pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señor García Fonseca, le concedo la palabra a los solos efectos de fijar la posición de su Grupo respecto de la enmienda que se ha presentado, porque no podemos abrir debate. Han intervenido todos los grupos, y el abrir debate significaría tener que darles la palabra a todos ellos.

Señor García Fonseca, tiene la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA**: Gracias, señor Presidente. Voy a atenerme al motivo por el cual usted me concede la palabra. Simplemente voy a fijar mi posición sobre la enmienda de adición —podríamos decir— que presenta el Grupo Popular.

Quizá la enmienda ha encontrado justificación en una errónea o insuficiente exposición de motivos en algún aspecto geográfico. Nuestra proposición no de ley se refiere directamente a la zona del noroeste de España, y, por tanto, no pretendía abarcar todos los estrangulamientos y todas las discriminaciones que puedan sufrir otras zonas del país. En este sentido, nuestra proposición tampoco sale de un gabinete o de un despacho, sino que ha sido fruto de un trabajo de varias reuniones con fuerzas sociales y políticas de todo el noroeste.

Por tanto, nosotros vamos a mantener nuestra proposición en los términos en que se ha presentado. Únicamente incluiríamos el tema del «Ruta de la Plata», que presenta la propuesta número 7 del Grupo Popular, con la especificación bien clara por nuestra parte de que no se trata de que, en principio, nos opongamos al resto de las propuestas. Simplemente, dado el ámbito al que se circunscribe el trabajo previo desarrollado y porque así fue presentada nuestra proposición no de ley, nos parece que el resto de las propuestas de Grupo Popular puede ser objeto de otras iniciativas parlamentarias, de otras proposiciones no de ley o, incluso, de un tratamiento en la Comisión específica de seguimiento de Plan de Transporte Ferroviario.

En consecuencia, mantenemos nuestra proposición en sus términos, añadiéndole el punto número 7 de la enmienda del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Popular acepta esta posición? (**Asentimiento.**) Entonces, se incluiría el punto número 7. (**El señor Vallejo de Olejua pide la palabra.**)

Señor Vallejo, ¿qué desea?

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, como quiera que ha habido alguna manifestación errónea de algún portavoz, creo que sería interesante que me concediera treinta segundos para matizar un poco.

El señor **PRESIDENTE**: Si no entra en debate, le doy treinta segundos, señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Gracias, señor Presidente.

El portavoz del CDS ha señalado la variante de Orduña en comparación con la de Pajares. Yo no quiero entrar en comparaciones, pero lo que sí quiero decir es que en-

tre las modificaciones puntuales del PTF —ya ha insinuado algo el portavoz socialista también— está incluida la desaparición del acceso de Euskadi a la meseta por Orduña y la variante de Orduña. Ya se ha aceptado, a través de esa hilera famosa, que los accesos a la meseta sean por Victoria. Así lo manifestó también, hace poco tiempo, el Presidente de RENFE en la ponencia de seguimiento. Quiero señalarlo simplemente a efectos de que conste en acta y de que, en lo sucesivo, lo tenga en cuenta el portavoz del CDS.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida, con la adición del apartado número 7 de la enmienda del Grupo parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 18; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley del Grupo parlamentario de Izquierda Unida, con la adición de que se ha señalado antes de la votación.

— **RELATIVA AL RESTABLECIMIENTO DEL SERVICIO FERROVIARIO EN EL TRAMO VILAMARXANT-RIBARROJA DE LA LINEA VALENCIA-LLIRIA (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR) (Número de expediente 161/000067)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la tercera proposición no de ley del orden del día, relativa al restablecimiento del servicio ferroviario en el tramo Vilamarxant-Ribarroja, de la línea Valencia-Lliria, planteada 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, tomo la palabra para la defensa de la proposición no de ley relativa al restablecimiento del servicio ferroviario de pasajeros en el tramo Vilamarxant-Ribarroja, de la línea Valencia-Lliria, en la Comunidad valenciana.

Me gustaría —y creo que nos gustaría a todos los valencianos en esta ocasión— que especialmente el Partido Socialista nos diera su voto favorable, y no suceda como con las proposiciones que defendí en esta misma Comisión el día 4 de abril, donde, en el caso de la referida a la estación de Onteniente-Albaida, se votó en contra por el Partido Socialista y pocos días después, en las Cortes valencianas, votaban favorablemente. Lo mismo sucedió con la otra proposición que aquí defendí el mismo día, sobre el soterramiento de las vías de RENFE a su paso por unos pueblos de la provincia de Valencia, que, previamente, en las Cortes valencianas el Partido Socialista había votado favorablemente a esta propuesta, y sin embargo, aquí hizo exactamente lo contrario.

En la defensa de esta proposición no de ley se da la circunstancia de que hace exactamente tres meses, el día 26

de marzo del año 1990, las Cortes valencianas votaron favorablemente la misma proposición que aquí tengo el honor de defender, y además fue aprobada por unanimidad, por tanto, por todos los grupos parlamentarios existentes en las Cortes valencianas, incluyendo, naturalmente, al Partido Socialista. Sólo hace de esto tres meses. Espero que hoy se comporten con la misma coherencia que tuvieron en aquella ocasión, hace tres meses, y que si votan a favor en las Cortes valencianas y en el Congreso de los Diputados, por primera vez, sirva también de precedente hacia el futuro.

Sucede que, por acuerdo del Consejo de Ministros, se determinó la supresión del tráfico de viajeros y mercancías, ambas cosas, en el tramo ferroviario de Ribarroja a Vilamarxant, a partir del día 1 de enero de 1985. Desde esa fecha, el municipio de Vilamarxant tiene gravísimos problemas de comunicación especialmente con la ciudad de Valencia, como consecuencia de la ausencia del ferrocarril. Se trata de una población de más de cinco mil habitantes, que los fines de semana se ve notablemente incrementada, al igual que en períodos de vacaciones. Por tanto, esta falta de conexión con la ciudad de Valencia, de la que depende para su normal desarrollo económico y social, para la obtención de servicios básicos, supone que deben desplazarse más de cuatro kilómetros desde este pueblo hasta la siguiente estación, que es la de Ribarroja, no teniendo ninguna comunicación en este momento entre ambos pueblos.

Hay que tener en cuenta que es un pueblo de las comarcas del interior, de las más deprimidas de la Comunidad valenciana, y tiene que sufragar de su propio presupuesto unos servicios discrecionales de autobús que acercan a los ciudadanos de Vilamarxant hasta la estación de Ribarroja. Esto está produciendo, además, serios problemas de convivencia, manifestaciones constantes, cortes de carreteras, etcétera, por un período que dura más de cinco años, desde que se cerró esta estación. Con todos estos problemas, el desplazamiento desde este pueblo hasta la ciudad de Valencia supone aproximadamente unas dos horas de tiempo, cuando la distancia es inferior a 30 kilómetros. Las gestiones realizadas por el Ayuntamiento de Vilamarxant para que el tráfico de viajeros fuera restablecido hasta su localidad, prolongando unos tres o cuatro kilómetros el actual servicio que se presta por RENFE de Valencia a Ribarroja, han sido siempre infructuosas, recibiendo, además, respuestas muy poco convincentes a unas peticiones que consideramos son justas y razonables.

Efectivamente, no es una respuesta justa ni socialmente válida la que el 28 de julio de 1986 manifestó el Director de la cuarta zona de RENFE diciendo que los transportes de arena (y ahora lo explicaré) son más importantes económicamente que los de viajeros en toda la línea, justificando con ello el cierre de esta estación, y que, sin embargo, y ahí está la cuestión, se mantenga abierta esta estación para el transporte de caolín, debido a un convenio firmado por RENFE y la empresa Caolín, S.A., precisamente el 15 de marzo de 1985. Llamo la atención de SS. SS. sobre esta fecha, dos meses y medio después de

haberse cerrado, por acuerdo del Consejo de Ministros, esta estación tanto a viajeros como a mercancías. Sin embargo (y es de suponer que un convenio de esta naturaleza no se negocia en quince días), dos meses y medio después firmaba RENFE, contraviniendo el acuerdo del Consejo de Ministros, un acuerdo con la empresa Caolín, S.A., según la cual se procedía a reabrir la estación para este servicio de mercancías.

El día 28 de julio de 1986 contestó el Director de la cuarta zona de RENFE de una forma asombrosa a las peticiones de los ciudadanos de Vilamarxant, diciendo, entre otras muchas cosas, que desde que fue cerrada la línea de tráfico de viajeros ha aparecido (y subrayo esto último) un transporte de arena que se está realizando en este momento; no sé si ha aparecido por arte de magia, pero el hecho es que así lo afirma. El transporte, que actualmente es de 133.000 toneladas al año, se hace cargando en el andén de Vilamarxant, y sería incompatible esta carga con el transporte de viajeros que se pretende. Da la impresión de que se ha privatizado una estación de ferrocarril de RENFE al servicio de una sola empresa y a costa de los pasajeros. El hecho es que en este momento la estación está abierta para este transporte de mercancías y, sin embargo, permanece cerrada para el transporte de viajeros.

Hace tres años RENFE contestó que existía una duplicidad de servicios de ferrocarril entre este pueblo y Valencia, entre RENFE y FEVE, lo cual es absolutamente incierto, suponemos que por una falta de información del jefe de la cuarta zona respecto de los propios ferrocarriles que dirige, pero no es cierto que exista una estación, ni un servicio de FEVE. La situación sigue siendo la que he relatado al principio.

En definitiva, y para no hacerlo más largo, se trata de resolver un problema de dimensión social y de marginación de una localidad de la zona interior de la comunidad valenciana y, por tanto, de las zonas más deprimidas, que supone un enorme coste social.

Espero de la comprensión de todos los grupos parlamentarios presentes en la Comisión su voto favorable, y en especial apelo al Partido Socialista, para que sea coherente con su postura manifestada hace sólo tres meses en las Cortes valencianas, favorable al restablecimiento de este servicio para pasajeros en la estación de Vilamarxant y, por tanto, que también voten a favor de esta proposición.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Camacho Zancada):  
¿Grupos que desean fijar posiciones? (**Pausa.**)

Tiene la palabra el señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Evidentemente, la postura de Unión Valenciana, en representación del Grupo Mixto, va a ser absolutamente favorable a la proposición no de ley que acaba de presentar el Partido Popular.

Todo cuanto ha dicho es cierto y absolutamente comprobable. Se da la circunstancia de que durante el período de tramitación del cierre de la línea se argüían una serie de razones exclusivamente de tipo económico, de ren-

tabilidad de la línea y, sin embargo, como ha dicho el anterior interviniente, y no voy a repetirlo para no hacer larga mi exposición y sobre todo para no hacerla reiterativa, se adujeron una serie de razones económicas que luego, por las causas que fuera, no se han tenido en cuenta. No se han tenido en cuenta a la hora de mantener en servicio una línea de unos tres kilómetros aproximadamente para un transporte de mercancías, y no se ha tenido en cuenta tampoco el problema social que se le creaba a una población. No es que estemos pidiendo ferrocarril para nadie, estamos pidiendo que se les dé el servicio que tenían desde hacía muchísimos años.

En las negociaciones se les prometieron servicios alternativos, y no se ha cumplido ninguna de las promesas que se hicieron por parte de RENFE y de los representantes del Ministerio. Hoy esta población carece de servicio de transporte no sólo con la capital, que es lo más importante debido a que toda la juventud y mucha gente trabaja en los alrededores de la ciudad, estudian allí, etcétera, no solamente eso, sino que incluso por otras ciudades de alrededor pasan algunas líneas que ya existían y solamente para cuando tienen plaza, si no, no paran. No hay ningún compromiso.

Además, el servicio discrecional entre la ciudad y la estación de Ribarroja, que es la más cercana, también se hace cuando el contratista lo estima oportuno, porque puede dejar de prestar el servicio si cree que no va a ser rentable en un momento determinado.

Señorías, al margen de la coherencia política que debería imperar entre los distintos grupos políticos, al margen de que se haya votado positivamente varias veces por todos los grupos en las Cortes varias veces, al margen de todo ello, es inadmisibles que desde representantes al fin y al cabo del Gobierno, como lo son los representantes de RENFE en la Comunidad, se compare el transporte de mercancías con el transporte de personas, dejando totalmente al margen la rentabilidad social de una línea. Tampoco puede haber ninguna causa en este sentido que lo justifique, si tenemos en cuenta las enormes inversiones que está haciendo el Estado en otras zonas por razones de tipo social, fundamentalmente.

Por todo ello, en nombre de Unión Valenciana asumo totalmente lo que se ha explicado aquí y lo que se ha expuesto por parte del Grupo Popular. Vamos a votar favorablemente, y me uno a la petición que ha hecho su representante, para que las demás fuerzas políticas lo apoyen.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Armet, por el Grupo de Izquierda Unida.

El señor **ARMET COMA**: Voy a anunciar nuestro voto totalmente favorable a la proposición que se presenta.

No vamos a añadir nuevos argumentos, porque me parece que los que han señalado son absolutamente suficientes para demostrar la justeza de la petición. Tan sólo quisiéramos añadir que no nos parece válido, en general, el criterio exclusivamente económico para tomar decisiones en temas que tienen una trascendencia que va más allá

de lo estrictamente económico, como es en este caso la trascendencia social.

También queremos hacer hincapié en la situación lógica, incluso de desesperación, en que se pueden encontrar los habitantes de este pueblo, que ven que el tren pasa por delante y se para, pero no para que se puedan montar ellos.

Me parece que un tema como éste, de estricta justicia, que tiene una significación económica para los presupuestos de RENFE estoy seguro que escasa, merecería el voto unánime de esta Comisión tal como ha tenido ya en las Cortes valencianas.

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

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Quiero empezar diciendo lo mismo que en otra proposición no de ley semejante hace algún tiempo; que cuando se plantea un problema de servicio público, casi siempre se oyen los mismos razonamientos en la Comisión, y si bien desde el punto de vista personal pueden parecer suficientes, hay que añadir más cosas para que se vea la justa medida de la decisión que se toma.

El tramo Ribarroja-Lliria, como bien decía el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, por decisión del Consejo de Ministros de 30 de septiembre de 1984 quedó cerrado a partir del 1 de enero de 1985, tanto para tráfico de mercancías como para tráfico de viajeros. Es verdad, hay que reconocerlo aquí, que RENFE incumplió el acuerdo del Consejo de Ministros, puesto que ha venido realizando, a lo largo de ese tramo, transporte de mercancías. Por tanto, es verdad —lo puedo decir en esta Comisión— que se ha requerido a RENFE para que regularice la situación de ese tráfico de mercancías.

Dicho esto, debo añadir que, como consecuencia del acuerdo del Consejo de Ministros, RENFE dejó, como es lógico, de percibir cualquier tipo de compensación por la obligación de prestar un servicio público, puesto que esta obligación quedó eximida debido a esa decisión del Consejo de Ministros. La empresa pública RENFE, cuando esta situación se produce, y en el caso de que tomara, de acuerdo con los agentes sociales, con las instituciones afectadas, la decisión de reabrir una línea cualquiera que se cerró, tendría que intentar conseguir, si no rentabilidad económica, al menos equilibrio en la cuenta de resultados de ese tramo de la línea, puesto que en el caso de que se tomara esa decisión, no va a recibir ninguna compensación por parte del Estado.

Por otra parte, es conocido y notorio que en la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados, en reiteradas ocasiones —y es lógico y correcto que se haga así—, por parte de los distintos grupos parlamentarios se exige, tanto al Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones como al Presidente de RENFE cuando comparece, el mejor resultado posible en la cuenta de resultados —valga la reiteración— de la compañía RENFE, puesto que no podemos condenar a una empresa pública como ésta, ni a ninguna otra, a ser permanentemente deficitaria.

ria, independientemente de que haya, como es lógico, servicios públicos cuya rentabilidad hay que considerarla más desde el punto de vista social que desde el punto de vista económico.

El tramo a que nos estamos refiriendo, entre Vilamarxant y Ribarroja, o viceversa, lleva cerrado al tráfico de viajeros cinco años, durante los cuales no se ha producido, por tanto, ningún trabajo de mantenimiento, no se ha hecho ninguna inversión en mejorar la línea, puesto que, repito, está cerrada al tráfico de viajeros. La situación del tramo no es tan sencilla como puede parecer. No es llegar mañana y decir que vamos a prolongar los trenes desde Ribarroja a Vilamarxant, como si no hubiera ningún problema, pues hay un montón de problemas para poder hacer eso. El tráfico de viajeros —yo creo que ustedes coincidirán conmigo— requiere unas condiciones de tiempo y de seguridad que RENFE ha de cumplir. Si no lo hiciera, todos lo tendríamos que exigir.

El tramo, repito, entre Ribarroja y Liria, que es el que se cerró, tiene cuatro pontones metálicos en los cuales hay varias limitaciones, y me voy a referir sólo a unas pocas, porque creo que son las más significativas.

Las tolvas —si fuera para transporte de viajeros lo mismo— no pueden sobrepasar en ningún caso las 20 toneladas métricas por eje. Las maniobras deben realizarse en el puente sobre el río Turia que hay en Vilamarxant a una velocidad de paso de hombre. En el caso de que se restableciera el tráfico de viajeros, repito, tendrían que hacerse unas inversiones grandes en el puente para modificar su situación actual.

La velocidad máxima en tres tramos de esa línea es de diez kilómetros por hora y, al mismo tiempo, está recomendada por la Dirección de RENFE la inspección visual, una vez al menos, de los pontones de los puentes que comentaba antes.

Además, debo añadir que los carriles de esa línea son de nueve metros y que las traviesas son de madera. El deterioro que se ha producido en el balasto no se puede batear con medios mecánicos, hay que hacerlo con medios humanos, lo que supone muchísimo mayor costo en el mantenimiento de la línea.

Por todo lo expuesto, se deduce que el tramo Vilamarxant-Ribarroja no está en disposición en este momento de ser abierto al transporte de viajeros sin más. Se puede abrir, evidentemente, al transporte de viajeros ese tramo, como cualquier otro que se quiera, realizando las inversiones correspondientes.

No es de recibo que se diga a los viajeros de esa línea que van a circular a una velocidad máxima de 30 kilómetros por hora, con todas las limitaciones que eso supone y todos los peligros que entraña. Para reabrir esa línea, para tenerla en condiciones, lo mismo que el resto, desde Ribarroja a Valencia, habría que invertir 235 millones de pesetas en el tramo Vilamarxant-Ribarroja, de 4,1 kilómetros —no de algo más de tres— y sería necesario, para que se pudiera absorber esta inversión, que en la estación de Vilamarxant subieran o bajarán —por tanto, ida y vuelta— 1.269 pasajeros de media diaria. Yo quiero re-

cordar que cuando la línea se cerró, en 1983, era de 279 la media.

Como los estudios de que dispone RENFE consideran que la situación respecto a demanda del servicio no ha variado sustancialmente en estos cinco años, el servicio sería bastante difícil de mantener. De ahí que, a consecuencia del cierre de la línea, se planteara la alternativa de un transporte por carretera de los viajeros que van a usar la línea desde Vilamarxant a Ribarroja, distantes aproximadamente cinco kilómetros, una línea de autobuses a cargo de una empresa privada, que está establecida. Tengo aquí incluso los horarios de partida de los autobuses desde Vilamarxant a Ribarroja y desde Ribarroja a Vilamarxant.

Algún portavoz ha expuesto que hay quejas respecto al funcionamiento de esa línea de autobuses; es una empresa privada concertada con el Ayuntamiento y tengo entendido que también con una subvención para que se pueda costear el mantenimiento por parte de la Generalitat Valenciana, de la Consellería de Obras Públicas. En todo caso, si el comportamiento de la empresa privada de transporte por carretera no es el correcto, lo lógico es que quienes han firmado el contrato, en este caso concretamente el Ayuntamiento de Vilamarxant, le exija el cumplimiento del mismo y de los horarios que tiene establecidos.

Se nos ha pedido al PSOE coherencia con las decisiones que tomamos. Nosotros entendemos —si no fuera así quizá haríamos otras cosas distintas— que cuando tomamos una decisión somos coherentes en función del razonamiento que hacemos y en función de los datos que poseemos. A mí me gustaría que esa misma coherencia que se nos exige a nosotros se la autoaplicaran los demás grupos.

El Grupo Parlamentario Popular está preconizando permanentemente que las empresas públicas deben interferir lo menos posible en el mercado y deben competir lo menos posible con la empresa privada. El cierre de la línea por parte de una empresa pública, que es RENFE, por acuerdo del Consejo de Ministros, no ha supuesto ninguna disminución de puestos de trabajo de RENFE. Sin embargo, ha posibilitado que una empresa privada de transporte por autobús se instale allí y cree algunos puestos de trabajo. A mí me parece que eso es acorde con la filosofía que ustedes defienden y, por tanto, no entiendo que nos pidan coherencia a nosotros, cuando la verdad es que ustedes son coherentes sólo cuando les interesa.

De todas maneras, por lo expuesto —si hubiera un segundo turno, que queda a juicio del Presidente, daría algún dato más—, nosotros nos vamos a oponer a la proposición no de ley que plantea el Grupo Parlamentario Popular en los términos en que lo ha hecho. Y tengo que añadir que, en principio, si a nivel de las instituciones de la Comunidad valenciana y RENFE se llega a algún tipo de acuerdo que pueda resolver el problema mejor de lo que puede estar en este momento, por parte de nuestro Grupo no habría ningún inconveniente.

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

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 18.**

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

A continuación, según el orden del día, para las doce y media está previsto el debate y votación sobre las propuestas de resolución referentes a los informes del primero y segundo semestre del Consejo de Seguridad Nuclear del año 1989.

Vamos a dar un plazo de tiempo de veinte minutos para que los grupos puedan ponerse de acuerdo, de forma que a las doce y cincuenta minutos reanudaremos la sesión de la Comisión.

Se suspende la sesión.

**Se reanuda la sesión.**

**DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS PRO-  
PUESTAS DE RESOLUCION, PRESENTADAS POR  
LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS, EN RELACION  
CON LOS INFORMES DEL PRIMERO Y SEGUNDO SE-  
MESTRE DE 1989 DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NU-  
CLEAR (Números de expedientes 401/000001 y  
401/000002)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder al debate y votación, en su caso, de las propuestas de resolución presentadas por los grupos parlamentarios, en relación con los informes del Consejo de Seguridad Nuclear correspondientes al primero y segundo semestres de 1989.

Ante esta mesa han llegado propuestas de resolución de los grupos parlamentarios Izquierda Unida, Grupo Popular, Grupo de Convergència i Unió, Grupo Socialista y Grupo Parlamentario del CDS.

Tiene la palabra el señor Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Quería comunicarle, señor Presidente, que durante el tiempo de receso, varios grupos parlamentarios, concretamente el Grupo Parlamentario Vasco (PNV), el Grupo Parlamentario Catalán, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y nosotros mismos, el Grupo Parlamentario Socialista, habiendo visto una coincidencia suficiente en los temas fundamentales estamos en condiciones de proponer un texto transaccional que, si S. S. lo considera oportuno, estaría en condiciones de hacer público en el momento adecuado.

Perdón, señor Presidente, en la enumeración he tenido el «lapsus» lamentable de no haber mencionado al Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social

El señor **PRESIDENTE**: Creo que sería bueno conocer esa propuesta. Después pasaríamos al turno de defensa de cada una de las propuestas que quedaran vivas.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Señor Presidente, el texto transaccional al que hemos llegado es uno que comenzaría con la resolución del Grupo Catalán que figura en

el «pegote» que se nos ha entregado por los servicios de la Cámara como resolución número 10—el texto tal como está—, y continuaría por las resoluciones números 16, 17, 18 y 19, correspondientes al texto del Grupo Parlamentario Socialista. Por la lógica de los contenidos, seguiría con la resolución número 12, nuevamente del Grupo Parlamentario Catalán con el texto tal como está. A continuación recogería la resolución número 3, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en el que únicamente se suprimiría lo que aparece entre comas: «antes de la próxima comparecencia»; es decir, esa mínima mención temporal. Por tanto, el texto diría: «La presentación a esta Comisión de un informe monográfico sobre la conveniencia o no de reducir los límites legales de dosis radiactivas actualmente existente. Dicho informe debe incluir referencias internacionales, opiniones de expertos sobre esta conveniencia, situación en países que adoptan unilateralmente medidas de reducción, etcétera». Finalmente terminaría con la resolución número 21, del Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, con unas modificaciones importantes en el texto, porque ese texto transaccional que proponemos conjuntamente todos estos grupos diría: Que el Consejo de Seguridad Nuclear provea de inspectores residentes a cada central nuclear, con el fin de que se vigilen permanentemente los aspectos relacionados con la seguridad nuclear y protección radiológica de las centrales nucleares españolas.

Este es el texto transaccional que con estas modificaciones que he citado, proponemos a la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, haga llegar a la Mesa el texto de esta última propuesta de resolución. Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, habida cuenta de que la Presidencia de esta Comisión, muy oportunamente y empleando un término televisivo, ha acordado un receso para analizar las diversas propuestas, y habida cuenta de que el Grupo Popular tiene conocimiento de que se hace un acople transaccional de las propuestas de todos los grupos, este grupo solicita, y está seguro que va a conseguir de la benevolencia de la Presidencia de esta Comisión, tiempo suficiente para que el Grupo Popular pueda estudiar a fondo esta propuesta transaccional que ha presentado el señor Dávila.

El señor **PRESIDENTE**: Estoy desconcertado, señores Diputados. Esta Presidencia ha dado un tiempo razonable justamente para que los grupos parlamentarios establezcan contactos entre ellos y puedan encontrar una posición convergente en las propuestas de resolución. Creo que el tiempo que se ha dado ha sido suficiente. Pienso que ha habido tiempo suficiente para que su grupo haya podido estudiar las propuestas de resolución y llegar a acuerdos. La Comisión ha estado interrumpida durante casi media hora y volverla a interrumpir sería negativo. De todas formas este Presidente no está cerrado a facilitar, en la medida de lo posible, que todos los Diputados

conozcan lo que van a votar; pero me resisto a volver a paralizar la Comisión. (El señor **García-Arreciado Batanero pide la palabra.**)

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor **García-Arreciado**.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: En el mismo espíritu que dice S. S. de facilitar los acuerdos, nosotros queremos subrayar que la propuesta, consecuencia de los acuerdos que ha sido posible alcanzar, se refiere a textos presentados en plazo y forma sobre los que cada grupo debería tener su planteamiento inicialmente estudiado, con independencia de que se haya llegado o no a un acuerdo con el Grupo Socialista. No hay nada nuevo. Todo consta en el «dossier» que justifica ese acuerdo conseguido. La interrupción de la Comisión, si se considera precisa, creemos que debe ser por un tiempo realmente mínimo.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, todavía desconozco si la voluntad de la Presidencia es conceder este tiempo para el estudio de la propuesta transaccional.

Al Grupo Popular le gustaría que concretara sin más discusión si nos va a dar ese tiempo o no y, en caso afirmativo, que se concediera inmediatamente.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, pediría que, al menos, concediese cinco minutos, ya que no sé por qué motivo en el conjunto transaccional el Grupo Popular no ha intervenido. Ha sido un trato de grupo a grupo y, por tanto, creo que sería oportuno que tuviesen el tiempo mínimo de cinco minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a interrumpir la sesión durante cinco minutos.

#### Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Hay, por tanto, una propuesta transaccional de los distintos grupos parlamentarios. ¿Mantiene el Grupo Popular sus propuestas de resolución? (**Asentimiento.**)

Para su defensa, tiene la palabra el señor **Camisón**.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, efectivamente voy a pasar a defender las propuestas de resolución que presenta el Grupo Popular, no sin antes mostrar nuestro estupor ante la actuación parlamentaria del Grupo mayoritario de esta Comisión durante el tiempo en que ha estado interrumpida la sesión para llegar a algún tipo de entendimiento, dado que el único conocimiento que tenemos de esa actuación del portavoz del Grupo Socialista es que como nuestras propuestas de resolución no

eran asumibles por dicho Grupo Socialista, no ha tenido conversaciones ni intento de contacto con el Grupo Popular. Entendemos que, aunque no hubieran sido asumibles, por lo menos debiera haber habido un intento de aproximación. No lo ha habido y, por tanto, repito que mostramos nuestro estupor.

Ahora ya paso a defender las propuestas de resolución que presenta el Grupo Popular, todas ellas para ser coherentes, que lo somos, con la actuación que este Grupo tuvo durante la comparecencia no del Consejo, sino del Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear. Hacemos estas propuestas con la advertencia de que, dado que hasta la fecha no ha tenido lugar en la Comisión la recepción directa de información proveniente de los diversos miembros del Consejo, excepto de su Presidente, este Grupo Parlamentario se reserva la facultad de tomar en su día las iniciativas parlamentarias que procedan y sean consecuentes con las valoraciones y juicios que sobre la materia emitan dichos miembros del Consejo, ya que para este Grupo el juicio del resto de Consejeros es primordial, e intentaremos por todos los medios que su criterio no quede secuestrado en el análisis de los dos semestres que estamos considerando.

Nuestra primera propuesta se refiere a la conveniencia de que el Gobierno proceda —y para ello le instamos— a la tramitación de un proyecto de ley de bases de la energía nuclear en el que se determinen entre otros aspectos, las compensaciones económicas que deban corresponder a las comunidades autónomas que vienen soportando o soporten en el futuro las instalaciones radiactivas.

El contenido de esta propuesta lo hemos defendido permanentemente a lo largo de actuaciones no sólo de esta Comisión, sino en otros proyectos de ley, como en los sucesivos debates de los Presupuestos Generales del Estado o incluso en los presupuestos de las haciendas locales.

Por otro lado, el propio Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear, en su comparecencia, también se inclinó por la conveniencia de la tramitación de un proyecto de ley de bases de energía nuclear. El que nosotros insistimos en relacionar las compensaciones económicas con estas bases, se fundamenta en que es un hecho cotidiano incluso en la política del propio Gobierno socialista, ya que hasta en el almacenamiento de pararrayos radiactivos que se desmonten, la práctica que se está realizando, incluso con acuerdos del Consejo de Ministros, es compensar económicamente a las corporaciones locales que en su término acojan estos pararrayos.

Las actuaciones de almacenamiento de productos radiactivos en el cementerio nuclear de El Cabril se han hecho en base, según decisión del Gobierno, a compensar económicamente a las corporaciones y a las entidades afectadas por la cercanía de este cementerio nuclear. Y ahí está la historia del canon energético, que a lo largo de mucho tiempo hemos debatido y que fue suprimido en su momento.

Todo esto se viene haciendo según la circunstancia y un poco de contrabando, y nosotros queremos que se haga con todas las de la ley y, por tanto, que se recoja en este proyecto de ley de bases de energía nuclear que el propio

Presidente del Consejo anunció en su última comparecencia.

La segunda resolución está referida a que a nosotros nos preocupó la noticia de que haya almacenamiento en El Cabril de emisores de radiaciones alfa, sobre todo de americio 241 y plutonio 239, como quedó de manifiesto durante las comparecencias recientes que hemos tenido. El hecho de que sea en pequeñas trazas no obsta para que el antecedente sea peligroso. En base a esto presentamos esta segunda propuesta de resolución, intentando que de una vez por todas no se siga actuando de una manera solapada en El Cabril.

Nosotros hemos entendido siempre que El Cabril era para almacenamiento de residuos de media y baja radiactividad. Al poco tiempo se nos dijo en una comparecencia que el tema de las aguas continentales no estaba resuelto. Posteriormente dieron otro susto a la opinión pública, andaluza sobre todo, diciendo que no sólo era para productos de media y baja, sino de larga vida, o por lo menos vida media, incluso para productos de tres siglos. En esta ocasión nos hemos enterado de que incluso, aunque sea en trazas, se están llevando productos con emisiones alfa de alta radiactividad, como digo sobre todo americio 241 y plutonio 239.

Por tanto, nuestra impresión ante este tema, que preocupa no sólo a la opinión pública andaluza o extremeña por su cercanía a las instalaciones de El Cabril, sino a todo el país, es que este cementerio se está metiendo con vaselina. Nosotros queremos que quede clarificado de entrada para que no coja de sorpresa a nadie. Y si se hace, que se diga de una vez y no poquito a poco.

La tercera resolución es reiterativa respecto a otros semestres del informe del Consejo. Se refiere a la tremenda preocupación de este Grupo por la disfunción de los generadores de vapor, tanto en Almaraz como en Ascó. Queremos dejar constancia de esta inquietud, y, por tanto, instamos a su posible y lógica solución antes de que sea tarde.

La cuarta está referida a un tema sobre el que también hemos expuesto nuestra inquietud, y es el hecho de que la decisión que ha tomado el Gobierno respecto al cierre de Vandellós en su día puede provocar el efecto dominó, puesto que hay un antecedente y el pueblo español, en su conjunto, ha aprendido que estamos en una situación en que, ante una instalación nuclear con problemas, una de las soluciones obtenibles a base de presión política es la de su cierre. Por consiguiente, por si el momento de este efecto dominó llegara sería muy interesante disponer de un estudio del Consejo que analizara punto por punto la situación de seguridad de Vandellós —que ha sido cerrada porque tuvo un incidente grave— y su comparación con el resto de instalaciones nucleares, puesto que la seguridad de las demás regiones en las que hay instalaciones nucleares distintas a la de Vandellós también es muy respetable.

En relación con otro tipo de propuestas de resolución que nosotros podríamos haber redactado, presentado y defendido, en estos momentos no podemos hacerlo porque el Presidente del Consejo —no compareció el resto del

Consejo— no informó a este Grupo de gran cantidad de cuestiones que le fueron planteadas. Recordarán SS. SS. que en algún momento nos remitió a que fuéramos nosotros al Consejo a enterarnos de lo que allí ocurre.

Nosotros hubiéramos tenido gran interés en presentar propuestas referidas a los análisis de seguridad de las centrales españolas, ya que, por ejemplo, la gran duda que tenemos es por qué no se hizo, como se había prometido, la de Vandellós-1, puesto que una de las primeras centrales españolas.

Tampoco hubo ninguna explicación ante el coste de las obras que hubieran sido necesarias para poner en funcionamiento la central de Vandellós, ya que había una diferencia en el cálculo de las inversiones necesarias que se manejaban por determinados sectores españoles y el que había dado el señor Ministro en Comisión. Había un choque de un presupuesto de 22.000 millones de pesetas frente a la cifra de los 33.000 millones que dio el Ministro en Comisión.

Igualmente no hemos podido presentar propuesta de resolución sobre la posibilidad de que se puedan guardar en contenedores en seco los productos procedentes de la central de Vandellós.

En relación con la gran preocupación de muchos sectores por el traslado de productos radiactivos de larga vida y de alta radiactividad desde el CIEMAT hasta El Cabril, nos extraña enormemente que en la Comisión se nos diera una ligerísima información y grupos políticos en estos momentos en Andalucía dispongan de datos completos y detallados de todos los productos que se han estado llevando durante los últimos años desde el CIEMAT hasta El Cabril.

No fue posible tampoco tener conocimiento de lo que opinaba el Presidente del Consejo sobre el problema del radón, sobre la posibilidad de un cementerio en Vandellós —mi compañera de Grupo dejó suficientemente claro que la oposición del Grupo a este cementerio sería frontal—, y tampoco fue posible aclarar la postura del Consejo respecto a la posibilidad de incrementar en veinte años la vida útil de la central nuclear de Almaraz.

No ha sido posible, repito, presentar propuestas de resolución sobre estos temas en base a la escasez, la falta o la negativa de información del Presidente del Consejo y, por tanto, en su día motivarán nuevas iniciativas parlamentarias de este Grupo.

Esta es la defensa que hace el Grupo Popular de las propuestas de resolución que ha presentado. Este Grupo ruega a la Presidencia que le dé un turno en el trámite de explicación de voto para dar su opinión sobre la propuesta transaccional que ha presentado el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, ahora tiene el turno y puede usarlo para exponer su opinión.

Esta Presidencia opina que este turno es para defender las posiciones de las propias propuestas de resolución y también para fijar la posición respecto de las demás propuestas.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, paso a dar la opinión de nuestro Grupo sobre las propuestas que se hacen en esta transacción. Una de las que se incluyen es la que figuraba como número 3 de las que presentó Izquierda Unida, referida a la conveniencia de reducir los límites legales de dosis radiactivas. Nosotros estamos enteramente de acuerdo con esta propuesta que hacía Izquierda Unida y que ha sido incluida en la transaccional. Del resto de la gran cantidad de propuestas que había hecho Izquierda Unida y que no se han incluido, no paso a calificarlas, dado que no van a ser sometidas en este bloque de votación de la transacción.

En relación a las que se han incluido del Grupo de Convergencia i Unió está la número 10, donde se da por enterada de que los informes del Consejo van mejorando. Nosotros, aun con las reservas que luego diré, también estábamos de acuerdo con la propuesta que hacía Convergencia i Unió respecto a esta cuestión.

Otra que se le incluye a este Grupo es la número 12, respecto a la revisión de la normativa legal. Puesto que también nosotros hemos venido defendiendo en todas nuestras actuaciones anteriores este tema, también en este aspecto estamos de acuerdo.

A continuación se incluyen todas las del Grupo Socialista. Respecto a la que tenía el número 16, se dan por enterados de lo que opina el Consejo. Dado que nosotros también nos damos por enterados, estamos de acuerdo con esta propuesta del Grupo Socialista.

Con la número 17 no estamos de acuerdo en absoluto, ya que juzga muy favorablemente la actuación del Consejo en relación con el incidente en la Central Nuclear de Vandellós, y no estamos de acuerdo porque, a lo largo de todas las comparecencias y todo lo que ha sucedido, la actuación del Consejo no ha sido la más conveniente para este país, y como prueba de ello —por no agotar más tiempo en un tema que ya ha sido suficientemente debatido— expondré solamente dos cosas. La primera, ahí están las cintas que han sido publicadas por toda la prensa nacional, donde se demuestra que lo que ocurrió en aquel momento en el SALEM fue realmente no del tercer mundo, sino del cuarto mundo. Por tanto, nosotros no podemos aceptar que la actuación del Consejo en ese momento fuera la más conveniente para este país. La segunda razón que doy es que la siguiente propuesta que hace el Grupo Socialista, la número 18, con la cual estamos de acuerdo, es totalmente incongruente con la anterior, ya que en esta propuesta se admite la desfavorable experiencia de cómo ha funcionado el Plan de emergencia de seguridad nuclear, cosa que si el Consejo de Seguridad hubiera actuado correctamente no hubiera ocurrido en una trayectoria tan desfavorable como el Partido Socialista la califica en esta propuesta número 18.

En la número 19, donde el Grupo Socialista insta al Consejo a que recoja explícitamente dicha exigencia, con este tema estamos enteramente de acuerdo.

Respecto a las propuestas del Grupo del CDS, con las que en su mayoría, y eran numerosas, estábamos de acuerdo, vemos que en la transacción se ha recogido exclusivamente la número 21. Realmente a nosotros nos

gustaba más como estaba redactada por el CDS, ya que se han suprimido dos aspectos que eran importantes: uno, la referencia a la sanidad en el tema de las centrales, que se ha sustituido por el concepto de residencia, y otro el relativo a la solubilidad, que nosotros creíamos que era fundamental que se hiciera, y se ha sustituido por un tema más genérico, que es el de la seguridad en términos generales. Lamentamos que se haya variado. No obstante, puesto que en esencia se recoge, nosotros estamos de acuerdo con este aspecto de la transacción que se propone.

Resumiendo, señor Presidente, la postura de nuestro Grupo es votar afirmativamente todo lo recogido en la transacción, a excepción de la propuesta 17, del Grupo Socialista, donde juzga muy favorablemente la actuación del Consejo con todo lo ocurrido en el SALEM en relación con el incidente de la Central Nuclear de Vandellós.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición respecto a estas resoluciones? (**Pausa.**)

Por el Grupo parlamentario Vasco (PNV), el señor Vallejo tiene la palabra.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Para anunciar ya, como ha dicho el Portavoz del Grupo Socialista, que estamos de completo acuerdo con la transaccional que se presenta, en coherencia con lo que ya hemos manifestado reiteradamente en la comparecencia del Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear. Por nuestra parte no tenemos nada más que objetar, sino mantener nuestro apoyo a esta transaccional, tal como hemos acordado con los demás grupos políticos.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Asimismo, como ha señalado el Portavoz del Grupo Vasco, manifestamos nuestro apoyo y nuestro voto favorable a la propuesta de resolución transaccional presentada por el Grupo Socialista, ya que recoge la más importante presentada por nosotros y haciendo un paréntesis sobre la interpretación que ha hecho el Grupo Popular y confiando siempre en la inveterada cortesía parlamentaria del señor Camisón, tengo que decirle que las interpretaciones nos corresponden a nosotros mismos. Quizá él no lo ha examinado bien, pero dicha propuesta de resolución transaccional recoge exactamente el espíritu de la que nosotros presentamos, que no ha sido variada, sino que simplemente ha sido retocada en su redacción terminológica.

Respecto a las demás, lógicamente decaen en favor de la transaccional. Son todas ellas, menos una, relativas a cuestiones de metodología, que creemos que debe de cuidarse a la hora de presentar los informes por parte del Consejo de Seguridad Nuclear. Y la número 24, que hacía referencia a la posibilidad de que hubiera residuos de alta actividad en el depósito de El Cabril, quedó perfectamente determinada y clarificada para nosotros con la intervención ante esta Comisión del Presidente del Con-

sejo de Seguridad Nuclear, con lo que este Grupo se da por satisfecho con la palabra de dicho Presidente.

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

El señor **GARCIA FONSECA**: También brevemente para manifestar el acuerdo de mi Grupo con la transaccional en la medida en que nos parecen positivas y aceptables por nuestro Grupo las propuestas conjuntas en ella recogidas.

En relación al resto de las propuestas que mi Grupo hacía, y quizá algunas otras hechas por otros grupos, consideramos que las podemos posponer en aras de dar más realce o más apoyo a esta serie de resoluciones conjuntas. En todo caso, voy a hacer un brevísimo comentario en relación a algunas de las propuestas que por el momento pospone mi Grupo.

Sobre el tema de la ampliación de los estudios epidemiológicos, a los efectos genéticos que puedan tener sobre los hijos de los trabajadores de este tipo de centros, simplemente nos pareció razonable una observación que se nos hacía en el sentido de que el Consejo de Seguridad Nuclear todavía no se había manifestado sobre estos estudios, y en espera de esa manifestación nosotros posponemos estas propuestas, porque estamos seguros de que el Consejo de Seguridad Nuclear va a considerar razonable y necesaria su ampliación en la línea que nosotros señalamos. De no ser así, en la próxima ponencia volveríamos a plantear esta misma propuesta, con la seguridad de que sería apoyada también por otros grupos, incluido el mayoritario.

Por lo demás, me ratifico en que mi Grupo va a votar positivamente la enmienda transaccional porque la ha aceptado al considerarla como válida, y con las observaciones hechas al resto de las enmiendas presentadas por mi Grupo, que por el momento las damos por decaídas, no tengo nada más que añadir.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Intervengo para mostrar nuestro apoyo favorable a la transacción y para decir, al objeto de cumplir los requisitos, que retiramos las propuestas números 11, 13, 14 y 15, que quedan fuera de la transacción. Creemos que la 11 que es nuestra segunda, ya queda recogida prácticamente en la redacción de la propuesta número 17 del Grupo Socialista. Asimismo, las propuestas números 13 y 15 son de menor entidad y, en consecuencia, pueden ser objeto de otros cauces parlamentarios, y en su momento nos dirigiremos a alguna instancia parlamentaria para resolver lo que nosotros proponíamos.

Igualmente queda retirada nuestra propuesta número 14 ya que, aún con otra redacción, su espíritu queda prácticamente incluido en las propuestas números 18 y 19 del Grupo Socialista.

Desearía dejar constancia, eso sí, en relación con la número 12, número 3 nuestra, que entra en la transacción, y respecto a la parte final de la redacción en la que se señala su más amplio campo de aplicación, que me gustaría poder jugar con el contenido de lo que se indica en la número 6, primera del Partido Popular, en cuanto a su referencia a las comunidades autónomas.

En lo que se refiere a las otras resoluciones que se presentarán a votación, que son las del Grupo Popular, nuestro Grupo se abstendrá por cuanto creemos en relación con muchas de ellas podría haber sido posible llegar a un acuerdo más global, aún con retoques en su redacción, como podría haber sido en su resolución número 3, si se eliminasen las dos últimas líneas en las que se señala que habida cuenta de los graves incidentes y hasta el final. Nosotros la hubiéramos aceptado si no hubiera habido esta frase, y en cuanto a su primera —sobre la que ha hablado de recoger su espíritu— lo que no nos parece correcto, en todo caso, es el título de la ley de bases de energía nuclear que se propone. Por lo demás, dentro de una revisión de la normativa de la seguridad nuclear podría ser factible para nosotros. Por tanto, en relación con sus resoluciones nos abstendremos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra don Carlos Dávila.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Obviamente mi intervención es para manifestar el apoyo de nuestro Grupo al texto transaccional que hemos elaborado entre todos los grupos. Únicamente si usted me lo permite, señor Presidente, haría una mínima precisión de explicación de situación.

Señorías, yo había interpretado que muchas veces la máxima cortesía parlamentaria es el silencio. Así lo había entendido y no había hecho ningún comentario a por qué se había dado la lógica confluencia de opiniones entre un amplio conjunto de grupos parlamentarios y no con otro. Si me veo en la necesidad de que la interpretación de la cortesía es la contraria, yo juego el juego de cualquiera.

Señor Presidente, señorías, no sé si la dificultad estaba por parte del Grupo Popular, pero sí estaba al menos por nuestro Grupo. Los textos sobre los que hemos tenido que trabajar (no podíamos hacer otra cosa más que la que se nos presentaba como texto) eran inaceptables por nosotros en tanto en cuanto la gran mayoría de las propuestas de resolución que presentaba el Grupo Popular o bien ya estaban subsumidas en otras iniciativas parlamentarias, como es aquella en la que se pide el estudio actualizado de la situación de la seguridad en todas las centrales nucleares españolas, que ha sido objeto de tratamiento en Pleno, o, por el contrario, eran resoluciones que encubren, proyectan incluso no con la claridad suficiente problemas de índole económica profundamente discutibles, yo diría en cualquier ámbito, y mucho más en aquél en el que nos estamos moviendo en estos momentos, que es sólo y exclusivamente el de la seguridad nuclear. Por tanto, se trataba de meter gato por liebre y, no sé si ellos,

pero nosotros no podíamos entrar a hablar sobre ello.

Finalmente, puesto que el señor Camisón en nombre de su Grupo lo ha hecho tan explícito, la gran dificultad, la mayor dificultad para todos los grupos que hemos confluído en esta posición pero, desde luego, fundamentalmente para el nuestro, estriba en lo que nos ha diferenciado a lo largo de todo el procedimiento sobre el Consejo de Seguridad Nuclear, y por parte del Grupo Popular hay un rechazo claro, manifiesto, de la institución Consejo de Seguridad Nuclear en su representación actual, de acuerdo con toda la normativa no ya sólo interna de comparecencias ante esta Cámara, expresada por las Mesas, que tienen la capacidad para hacerlo, sino incluso y antes que ello por la propia Ley del Consejo, que lo define como órgano colegiado, y nunca hay nada en un órgano colegiado que pueda ser atribuido a la institución más que aquello que es resultado de todo ello y es expresado por quien en su estatuto tiene la representación de esa institución. En consecuencia, como a lo largo de este procedimiento ha quedado de manifiesto que hay un grupo que discrepa profundamente de esa institución en estos momentos y, en cambio, por otro lado hay un amplio resto del arco parlamentario que tiene la posición contraria, que considera que las instituciones no sólo están funcionando como se previó, sino que estamos satisfechos de ese funcionamiento, hay fronteras o límites que explican que unos vayan por un lado y otros por otro.

Por último, señor Presidente, de lo que nunca se le podía privar al Grupo Parlamentario Popular es de lo que va a hacer. Si encuentra razonables las posiciones de los restantes grupos, debería unirse con su voto a lo que es la racionalidad de esta Cámara.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, pido la palabra.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, creo que ha habido una aseveración importante que afecta al Grupo Popular y no sería procedente que no quedara constancia de la verdad del tema.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene su señoría la palabra por muy breve espacio de tiempo, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, voy a ser muy breve y voy a referirme a la aseveración del portavoz del Grupo Socialista de que el Grupo Popular está en contra del Consejo de Seguridad Nuclear como institución. Eso es rotundamente falso. No se puede deducir de ninguna de las actuaciones que hemos tenido, no sólo durante la tramitación de estos informes del primer y segundo semestre del año 1989 sino a lo largo de todos los años anteriores, la más mínima duda de que nosotros apoyamos al Consejo como institución sin ninguna reserva en absoluto. El problema que tenemos y que ha quedado

bien claro ha sido la postura que ha adoptado el señor Presidente del Consejo, que él no es sólo la institución, respecto a su actuación particular y personal en relación con los aspectos que le venía planteando el Grupo Popular, entre ellos, el punto fundamental de la cuestión que hemos defendido ha sido que nosotros estimamos que la opinión de todos los consejeros es la básica, pero de ahí no se puede deducir en absoluto que nosotros estemos contra el Consejo como institución, porque si se dedujera eso sería una deducción absolutamente torticera.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las correspondientes votaciones.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, pido la palabra.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, rogaría votación separada, en relación con la propuesta transaccional del Grupo Socialista, del párrafo que afecta al antiguo número 17 de las propuestas que presentó el Grupo Socialista y, respecto a las cuatro propuestas que ha presentado mi Grupo, rogamos votación separada de cada una de las cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señor Camisón. Por tanto, vamos a comenzar la votación con las propuestas de resolución del Grupo Parlamentario Popular. En primer lugar, sometemos a votación la propuesta número 6.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 22.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Pasamos a votar la propuesta de resolución número 7.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Sometemos a votación la propuesta de resolución número 8 del Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, nueve; en contra, 20; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Pasamos a votar la propuesta de resolución número 9 también del Grupo Parlamentario Popular.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, nueve; en contra, 20; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Vamos a pasar a votar la propuesta de transacción, bien entendido que parecen necesarias en esa propuesta algunas correcciones técnicas y de redacción, puesto que hay alguna referencia en las propuestas de resolución en el párrafo inicial. Dejamos a los servicios de la Cámara que hagan las correcciones exclusivamente técnicas y de redacción que sean necesarias. Se ha pedido la votación separada de la propuesta enumerada inicialmente con el número 17. Vamos a votar, en primer lugar, esta propuesta número 17 y después votaremos las demás en su conjunto, si SS. SS. no proponen otra metodología.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 25; en contra, nueve.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la propuesta número 17, que será incluida en esa propuesta global de transacción ofrecida por el Grupo Socialista.

Vamos a votar el resto de esa propuesta de resolución

que incluye la número 10, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), la 16, 18 y 19, del Grupo Parlamentario Socialista y la 12, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), la 3, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, ligeramente modificada, y la 21, con un texto un poco diferente pero con el mismo espíritu, del Grupo Parlamentario del CDS.

**Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.**

El señor **PRESIDENTE**: Por unanimidad queda aprobado el texto transaccional ofertado por el Grupo Parlamentario Socialista.

Con lo cual, queda finalizada la tramitación de estas propuestas de resolución.

Se levanta la sesión.

**Era la una y cuarenta 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