CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1991 IV Legislatura Núm. 233

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 37

celebrada el martes, 9 de abril de 1991

Página

ORDEN DEL DIA

Proposiciones no de ley:

— Por la que se insta al Gobierno a que en la partida correspondiente al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de los Presupuestos Generales del Estado para 1991, incluya la dotación presupuestaria necesaria para resolver la situación calamitosa en que se encuentran la mayoría de las oficinas de Correos y Telégrafos de la provincia de Alicante. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 96, de 21-9-90) (número de expediente 161/000128) 6848

— Relativa a la grave situación que padece la ciudad de Tarrasa y su zona de influencia en relación con el servicio de Correos y Telégrafos. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 139, de 28-12-90) (número de expediente 161/000163) 6851

— Por la que se insta al Gobierno a redactar un Plan de Urgencia para garantizar la seguridad en las carreteras españolas durante el período de ejecución de las obras previstas en el Plan General de Carre-

Página

teras 1984/1991. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 145, de 21-1-91) (número de expediente 161/000165) 6855

Se abre la sesión a las doce de la mañana.

El señor **PRESIDENTE:** Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en la cual vamos a debatir y votar distintas proposiciones no de ley.

Se solicita que las proposiciones que figuran en el orden del día en primer y tercer lugar sean aplazadas por enfermedad del señor Diputado que iba a defenderlas.

Ruego a los Grupos Parlamentarios que hagan un esfuerzo máximo para que en cada orden del día se defiendan las propuestas. Estamos llegando a un hábito en esta Comisión por el cual en todas las sesiones se retiran iniciativas. Yo no sé si es que las iniciativas se presentan con otro motivo distinto que el debatirlas en la Comisión, pero da la impresión de que se tiene menos interés en discutir las iniciativas después de presentadas.

Llevamos tres sesiones de Comisión en las que se retiran las iniciativas después de presentadas. Ruego a los Grupos Parlamentarios que hagan el máximo esfuerzo para superar, con uno u otro Diputado, las iniciativas que se presentan.

Por mi parte, no tengo nada más que añadir.

Tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO:** Señor Presidente, nosotros estamos conformes con que se intente reforzar el sentimiento de responsabilidad de los Grupos Parlamentarios. Estamos hablando de Grupos Parlamentarios en el sentido en el que se ha configurado esta Cámara. En apoyo de lo que usted ha dicho, nos gustaría que ésta fuese la última ocasión en la que un Grupo Parlamentario, con varios componentes, desiste de sus trabajos en esta Comisión por el hecho cricunstancial de que uno de sus miembros se encuentre enfermo.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EN LA PARTIDA CORRESPONDIENTE AL MINISTERIO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES, DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1991, INCLUYA LA DOTACION PRESUPUESTARIA NECESARIA PARA RESOLVER LA SITUACION CALAMITOSA EN QUE SE ENCUENTRAN LA MAYORIA DE LAS OFICINAS DE CORREOS Y TELEGRAFOS DE LA PROVINCIA DE ALICANTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO IU-IC (Número de expediente 161/000128)**

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a tramitar las tres proposiciones no de ley que quedan vivas, aunque podríamos haber introducido otras iniciativas caso de haber conocido con antelación esta circunstancia.

Aplazamos la tramitación de las dos proposiciones que he señalado, y comenzamos con la que figura en el número dos del orden del día, por la que se insta al Gobierno a que en la partida correspondiente al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, de los Presupuestos Generales del Estado para 1991, incluya la dotación presupuestaria necesaria para resolver la situación calamitosa en la que se encuentran la mayoría de las oficinas de Correos y Telégrafos en la provincia de Alicante, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO:** La proposición no de ley, a la que el señor Presidente acaba de hacer referencia, se presentó en septiembre de 1990 y la vamos a discutir en abril de 1991. Una de las causas de este retraso puede ser la circunstancia señalada anteriormente que, en este caso concreto de la retirada de las dos proposiciones no de ley presentadas por mi Grupo, obedece a razones estrictamente fundadas, como la enfermedad reciente del Diputado que tenía preparada esta intervención. Por tanto, no es problema de hacer una sustitución de un día para otro y repito que hay causas estrictamente fundadas. En cualquier caso, el tiempo transcurrido desde la presentación de la proposición no de ley hasta la discusión en esta Comisión, invalida en parte el tenor literal de la misma, ya que pedíamos que se incluyera una partida presupuestaria suficiente en los Presupuestos Generales del Estado para 1991 para resolver la situación calamitosa en la que se encuentran la mayoría de estas oficinas de Correos y Telégrafos de la provincia de Alicante.

Pensamos que no es exagerado hablar de situación calamitosa o realmente lamentable. Los edificios que albergan las oficinas de Correos en la provincia de Alicante, y probablemente en muchos otros sitios del Estado español, son sin duda los más viejos y deteriorados de todos los inmuebles de la Administración. Cuando se habla de la modernidad de nuestro país, concepto sin duda abstracto, puede intentarse sustanciar en algunos cuantos indicadores y uno de ellos puede ser el funcionamiento de alguno de estos servicios esenciales y de la dotación que los mismos poseen para ser eficaces y funcionar adecuadamente.

En la provincia de Alicante, como sucede en algunas otras, la mayoría de los locales donde están ubicados los servicios de Correos y Telégrafos se encuentra en una situación muy deteriorada.

La Inspección de Trabajo y Seguridad Social ha remitido a la superioridad informes en los que se constatan en todos los casos las denuncias presentadas por las centrales sindicales a propósito de la habitabilidad y de la funcionalidad de estos locales. En estos informes se conmina a la Administración a resolver los problemas y se han podido realizar, entre otras cosas, porque en Correos es frecuente la existencia de personal laboral. En caso contrario, si no existiera este personal laboral y sólo hubiera personal estatutario, no podría la Inspección de Trabajo realizar sus funciones.

Hay una larga lista de nombres de pueblos de la provincia de Alicante donde podríamos entrar en detalle sobre cuáles son estas insuficiencias. Disponemos incluso de un informe de la propia Jefatura Provincial de Correos y Telégrafos en el que se señalan pueblos como Alfaz del Pí, Aspe, Campello, Crevillente, Guardamar del Segura, Ibi, Muchamiel, San Juan, Callosa de Ensarriá, Vergel, Torrevieja, Santa Pola, etcétera. Hay una gran deficiencia estructural en estos locales que impide un funcionamiento adecuado de los mismos.

Además de estos informes de la propia Jefatura Provincial, disponemos de los informes de la Inspección de Trabajo en los que se fijan estas deficiencias en más de veinte de estos pueblos.

Lo que pedíamos en la proposición no de ley, presentada en septiembre, era que se articulara el presupuesto adecuado para resolver todas estas deficiencias. De este informe, de julio de 1990, a la actualidad, prácticamente no se ha modificado la situación que entonces denunciábamos, casi todo sigue igual. Hay retrasos evidentes en los tiempos. La propia Inspección de Trabajo ha tenido que llegar al extremo de multar a la administración de Correos y conminar al cierre de esa oficina en San Juan (Alicante), al encontrar una situación imposible de sostener en dichos locales. Esto ha transcendido a la prensa nacional y nos da la impresión de que no ayuda a que en nuestro país y en el exterior se tenga una imagen de país moderno que funciona adecuadamente según los estándares europeos.

La proposición está formulada en un tono lo suficientemente abierto como para que el Grupo mayoritario pueda captar esta inclusión de una partida presupuestaria suficiente, si no en los Presupuestos de 1991, que lógicamente ya están pasados, sí en los próximos de 1992. Pensamos que la demanda es razonable y razonada y que existen pocos datos objetivos para oponerse a la misma. No sabemos cuáles serán los argumentos que se esgrimirán porque todavía no sabemos cuál será la contestación que se nos dé.

Repito que podríamos entrar en el detalle de cada una de estas oficinas. Disponemos de datos para poderlo hacer, pero, para no cansar a SS. SS., renuncio a ello. Si alguno de ustedes quiere algún tipo de precisión sobre estas situaciones globales que estamos denunciando y para las que estamos solicitando solución, no tendríamos ningún inconveniente en proporcionarle los datos necesarios, en el supuesto de que carecieran de los mismos.

En la esperanza de ver atendida esta proposición no de ley por parte de todos los Grupos, no tengo nada más que añadir señor Presidente.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Montesinos.

El señor **MONTESINOS GARCIA:** Es fácil comprender lo que pasa en la administración de Correos y Telégrafos de la provincia de Alicante si uno piensa que, a lo mejor, el Grupo de Izquierda Unida mandó su proposición no de ley a las Cortes desde Alicante por correo, en abril del año pasado, porque esto es lo que viene a tardar un envío postal desde Alicante hasta Madrid en los últimos años.

Todo eso no casa en absoluto con lo que, por ejemplo, refiriéndose a Correos y en general, en el año 1981, decía un prohombre del Partido socialista: En estos últimos años la Administración pública está pasando por una de las épocas de peor funcionamiento en su historia, hasta el punto de que historiadores y expertos en el tema nos avisan de que o se toman medidas necesarias ahora o entramos en una situación de caos institucionalizado imposible de superar a corto o medio plazo, como ha ocurrido en algún otro país.

Esto es exactamente lo que está ocurriendo en Correos desde el año 1981 hasta aquí, donde en general y en toda España, en el año 1990, empezamos con un agujero de 80.000 millones de pesetas, que se incrementó con otros 37.000 millones más.

Refiriéndonos concretamente a la provincia de Alicante, podemos decir que hace tres años se compraron unos locales con visión de futuro —como se dijo entonces—; en concreto para los que somos de Alicante y conocemos la zona, diré que se encuentran en el vial de Los Cipreses y que en aquel entonces se llamaba las naves o las factorías de Alicar. Estas naves costaron un dinero que se medía en centenares de millones de pesetas y esos centenares de millones de pesetas ahí están perdidos.

Dícese que en España RENFE es el mayor terrateniente o propietario inmobiliario que existe. Yo creo que después debe ser Correos en locales inutilizados y sin uso ninguno.

Los primeros que se manifestaron en contra de la compra de ese local concreto en Alicante fueron las centrales sindicales. No se les había consultado, pero es que, además, se manifestaban, y con razón, ¿por qué? He de decir que UGT sigue manteniendo en estos momentos esa misma posición, porque no firmó el convenio. Pero manifiesto yo a mi vez que ellos no aceptaban el local, no porque fuera una decisión alegre ni irresponsable; en absoluto. Rechazaban la compra del local porque no reúne las mínimas condiciones para un servicio de correos, puesto que las vías que acceden a él están congestionadas y su construcción se hizo para una exposición y un taller de automóviles.

Después de esta exposición, habría que añadir que la forma de funcionar del servicio de correos en Alicante —nuestro compañero portavoz de Izquierda Unida decía

hace un momento que son los locales más viejos y peor acondicionados, probablemente, de toda España— es mala, y me uno a los argumentos esgrimidos por mi compañero. Además, hay unos riesgos grandes de cara a las posibles inundaciones que con frecuencia se producen en todo el Mediterráneo español, que hacen que cada equis tiempo, cíclicamente, cada año, cada dos años, se produzca la pérdida de sacas de correos, en las que van cientos de miles de envíos, que se han perdido en los últimos años como consecuencia de la mala ubicación de los locales y de la mala conservación de los mismos.

Todo esto está muy lejos de lo que debe ser un servicio de correos tanto en la Comunidad Económica Europea, como en los organismos internacionales. No ha mucho decía el señor Voto de Barros —de la Unión Internacional de Correos, que incluye 170 países—: Doten a sus correos de un estatuto jurídico y de un sistema de gestión moderno, con medios humanos y financieros que garanticen su autonomía. No se trata de que se garantice la autonomía, sino los medios, porque ahora vamos a constituir un ente público de correos que lo único que va a conseguir es extraer del posible control de esta Cámara a ese ente público. En consecuencia, Señorías, no podemos decir, como hoy estamos diciendo, que Correos funciona mal, que lo hace mal por estas razones, que las centrales sindicales protestan por esta otra razón, etcétera, porque a partir de ese momento será un ente público autónomo que funcionará con sus cuentas y esta Cámara sólo tendrá conocimiento de su mal funcionamiento cuando haya que cubrirles sus déficit, que se presentarán aquí en su día, como todos ustedes verán.

Para terminar debo decir que el problema de Correos en Alicante no es otro que el problema de Correos en la Comunidad Valenciana, y no es otro que el problema de Correos en todo el Estado español. El problema de Correos en España es la mala gestión, el mal funcionamiento y el no tener la valentía de decir que no se puede funcionar contratando al personal como se le contrata y consintiendo casos como el del jefe de Correos de Barcelona que de pronto apareció como agente comercial de una casa filatélica, o como el del jefe de Correos actual de Alicante que contrata rápidamente a su hermana para un puesto de los que se dice vulgarmente «a dedo». De esta forma estamos muy lejos de Europa y de las directivas europeas. Por eso nos ocurre que, a pesar de que en España sólo hay 105 envíos postales por habitante y año y en la Comunidad Económica Europea estos envíos suben a 252 de media, en España perdemos en correos más del 30 por ciento todos los años y en la Comunidad Europea no se llega al 3 por ciento de déficit.

En consecuencia, entendemos que al presentar su proposición no de ley tenía razón Izquierda Unida, pero como cometió el error de no enviarlo por uno de los muchos mensajeros, llegó tarde y vemos esta iniciativa en abril. Como la vemos ahora poco podemos hablar del presupuesto del año 1991. Hablemos de 1992, a ver si resolvemos en ese año —en el que va a llover maná del cielo— el problema de correos de Alicante.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Montesinos, quede claro, para saber cuál es la responsabilidad de cada cual, que no es imputable a Correos la fecha de tramitacion de esta proposición no de ley.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra doña Irma Simón.

La señora **SIMON CALVO:** Señorías, las previsiones presupuestarias para las oficinas de telégrafos y correos han contemplado siempre la atención de las necesidades más imperiosas, y casi siempre la asignación de los recursos disponibles es escasa. El Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, teniendo presente la importancia, en función de las características turísticas, industriales y mercantiles de la provincia de Alicante, ha venido programando inversiones para la adquisición de inmuebles, obras de nueva construcción, adaptación y reforma de los edificios y locales de Correos y Telégrafos, que se reflejan en los sucesivos presupuestos anuales.

De ahí que, aunque con un ritmo que ni a ustedes ni a mí nos satisface porque es lento, es verdad que se está notando una cierta mejoría en las oficinas. Si vamos a pormenorizar, señor Vázquez, podemos afirmar que es cierto que hay algunas que no reúnen las mejores condiciones para la prestación de servicios. Como S. S. ha citado algunos nombres, no cuando usted presentó esta proposición no de ley, sino cuando se debate hoy en la Comisión, debo señalar que hemos visitado algunos lugares como Albátera, Alvaz del Pi, Aspe, Biar, Campello, Catral o Callosa, que están en una mala situación, pero nos encontramos siempre con que están arrendadas y que la propiedad no autoriza a realizar obras de reforma general. Me consta, porque he visitado la Jefatura Provincial, que se tiene previsto —se está hablando con ellos— gestionar unas ofertas de locales en venta.

Por una parte, se intenta terminar con ello y, por otra, las necesidades de la provincia de Alicante —como explicaba el señor Montesinos— deben se ponderadas y conjugadas con las del resto del territorio nacional, aunque no siempre todas las iniciativas que se toman tienen la respuesta urgente deseada en razón a la escasez de ofertas de locales o en línea desorbitada.

Respecto a lo que antes decía el señor Montesinos, desde que se presentó en el mes de septiembre esta proposición no de ley hemos tenido tres comparecencias del Secretario General de Telecomunicaciones explicando el programa de Correos. Me remito a los diferentes «Diarios de Sesiones» que obran en mi poder y donde se trata el problema de la provincia de Alicante como algo global.

Por todo lo anteriormente dicho, señor Presidente, mi Grupo considera que no debe ser aceptada esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a proceder a las votaciones relativas a esta proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

— RELATIVA A LA GRAVE SITUACION QUE PADECE LA CIUDAD DE TARRASA Y SU ZONA DE INFLUENCIA EN RELACION CON EL SERVICIO DE CORREOS Y TELEGRAFOS. PRESENTADA POR EL GRUPO POPULAR (Número de expediente 161/000163)

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a tramitar la proposición no de ley que figura en el orden del día en el punto 4, y que es relativa a la grave situación que padece la ciudad de Tarrasa y su zona de influencia en relación con el servicio de Correos y Telégrafos, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Milián.

El señor **MILIAN MESTRE:** El problema que afecta a la comarca del Vallés es un problema viejo ya en esta Cámara, puesto que hace un año exactamente un colega de Convergència i Unió planteó una petición similar para la ciudad de Sabadell que, por suerte para él y para la ciudad de Sabadell, tuvo una cierta acogida benevolente y creo que han empezado a estudiarse soluciones prácticas al grave problema que voy a denunciar.

Quisiera, de entrada, advertir que se trata de un problema que se circunscribe en este caso concreto a Tarrasa y su comarca de influencia, pero que, en definitiva, es idéntico al que padece todo el Vallés y que supone en este momento la cifra baladí, en población, de 600.000 personas; es decir, mucho más que buena parte de las provincias españolas y mucho más que algunas autonomías españolas.

Concretamente en esta zona, se dan una serie de circunstancias muy peculiares y enormemente contradictorias, como es la existencia de uno de los centros de desarrollo tecnológico más importantes de nuestro país, vulgarmente llamado el «Silicon Vallés», que ocupa una extensión de 581.000 metros cuadrados, y una de las partes —185.000 metros cuadrados— se corresponde a las instalaciones de la alta tecnología. Tecnología que supone un experimento nuevo en este país parejo al que se da en algunas zonas de Estados Unidos, como es el caso de California, y en el que se concentran, por ejemplo, diez laboratorios de alta investigación, varios centros de investigación en torno a grandes empresas, como pueden ser Olivetti, Ready Sistems, McDonell Douglas, Protoc Robótica, Compañía Telefónica Nacional, Takio y Grupo Comelta, etcétera.

Todo este problema nos plantea una cuestión de fondo verdaderamente alarmante puesto que con este esfuerzo por parte de las autoridades locales en el sentido de incrementar la inversión industrial, y sobre todo extranjera en la zona, que absorbe más del 60 por ciento de las inversiones que producen las empresas extranjeras en España (como S. S. sabrá, ese 25 por ciento va para Cataluña y concretamente a esta zona), todo esto plantea un telón de fondo verdaderamente enigmático puesto que las altas tecnologías no se conjugan muchas veces con el uso del teléfono privado en los propios automóviles de los gerentes o directores de estas grandes empresas, por indisposición de servicios telefónicos o telegráficos, y lo mismo sucede con el correo. Por lo tanto, esta cuestión de fondo debe circunscribir el planteamiento de mi proposición no de ley.

El conjunto del Vallés adolece en este momento de una falta de adecuación en todos los servicios postales, telegráficos, de comunicaciones electrónicas, etcétera, que llega a situaciones verdaderamente dramáticas. Pero en la zona específica de Tarrasa y su entorno, la situación se vuelve a veces ridícula.

El motivo de mi proposición no de ley busca justamente atender las quejas del sector empresarial que se halla gravemente aquejado en esta zona, donde radican doce mil empresas del comercio y de la industria, en no menos de doce publicaciones que integran esa demarcación de Tarrasa.

Desde hace más de tres años, según las informaciones que he podido reunir, el Ayuntamiento de la ciudad se ha quejado sistemáticamente al Ministerio correspondiente para atender el problema de desfase que se produce en este supuesto. Concretamente, el 25 de julio de 1987 se mantuvo una reunión en el Ayuntamiento de Tarrasa con el jefe provincial de Correos, José María Espasa, quien explicó que los retrasos y acumulaciones de correspondencia eran coyunturales. Después, hemos visto que eso ha sido no sólo coyuntural, sino estructural, y que cada vez los desfases son mayores.

Los retrasos afectan en este momento en la zona concreta y específica a que hace alusión mi proposición no de ley, a una población superior de 250.000 habitantes, población mayor que la de la provincia de Avila, Segovia, Soria, o de alguna Comunidad Autónoma, como puede ser La Rioja. Por lo tanto, SS. SS. comprenderán que este problema no tiene fácil solución si no se acometen planes inmediatos para poder dar cobertura a un servicio absolutamente ineludible.

Sucede además que en el ínterin de los últimos cinco años, cuando se han agravado estos problemas, el crecimiento del suelo industrial en las proximidades de Barcelona que afecta a esta zona a que yo me refiero ha sido verdaderamente notable. En la actualidad, se están creando centenares de edificaciones industriales para ocupación de empresas. Esto no solamente aqueja a Tarrasa, sino, sobre todo, directamente a Rubí, San Cugat, Olesa y Castellbisbal.

Los retrasos que se producen en el reparto del correo, según la información que he podido reunir, son habitualmente de diecisiete a veinte días, en cartas remitidas desde Barcelona a Tarrasa. El kilometraje es mínimo; en automóvil, son apenas veinte minutos. El correo local de Tarrasa tarda más de una semana en llegar a su destino local, lo cual es todavía más absurdo. Desde luego, los empresarios se quejan de que no pueden contar en absoluto con el servicio de Correos para un mínimo de garantía en el uso del comercio y de los negocios.

La ponencia base de la reforma del servicio de Correos dice textualmente que se trata de completar el valor público y social con un valor económico de mercado, pues el correo moderno es también un instrumento importan-

te para la comunicación entre las empresas y un eslabón esencial para actividades económicas de peso creciente, como la publicidad directa, la venta por correo, el servicio a domicilio, etcétera.

Con este retraso que acabo de definir, usted comprenderá que es imposible poder atender, con un mínimo de garantía, una situación como ésta. Las empresas sufren desconexiones graves, se pierden materiales y documentos, a veces de uso imprescindible, desaparecen talones, se han podido encontrar situaciones anómalas, como la percepción de talones por parte de terceros que no eran, efectivamente, los recipiendarios destinados, etcétera.

Con este planteamiento, yo quisiera simplemente justificar por qué en estos pueblos hay la perentoria necesidad de resolver urgentemente la situación creada.

En Tarrasa, Correos dispone de una oficina de segunda categoría que cubre 64 barrios y más de 161.000 habitantes, con una plantilla de 72 auxiliares de clasificación y reparto y 32 personas contratadas temporalmente. La capacidad —según los datos que he podido reunir— del reparto diario es de 60.000 objetos, cuando la media de objetos-día es de 70.000; es decir, se produce un desfase sistemático diario de 10.000 objetos, sin contar los más de 3.000 certificados diarios con acuse de recibo, lo cual multiplica las necesidades perentorias de este servicio. Durante el período vacacional se contratan 28 personas sin experiencia, lo cual agrava todavía más este ya gravísimo desfase. Se están produciendo hechos tan curiosos como, por ejemplo, que la jornada laboral empiece 45 minutos después de la llegada de las sacas, con lo cual se produce un desfase inicial, un colapso en el servicio de arranque. Por tanto, hay una serie de cuestiones que pudieran ser perfectamente subsanables a partir de una cierta coherencia o racionalidad en los procesos de organización de estas jornadas de trabajo.

La situación técnica indica que todo proceso de cartería es manual, no hay ningún proceso de mecanización en uso. El edificio consta de dos plantas y un garaje, donde se ubican vestuarios y archivo, y la zona de clasificación de cartería no supera los 100 metros cuadrados de superficie, donde se concentran casi 100 trabajadores. No existe espacio disponible para almacenaje, admisión y confección de despachos. Lo más curioso del caso es que no existe siquiera un garaje para las furgonetas de servicio, porque las disposiciones son superiores a la capacidad del mismo. Estos déficit, que determinó perfectamente la Inspección de Correos en el año 1988, exigen una plantilla mínima de 91 personas para cubrir las necesidades en este momento. Durante estos dos años ha habido un incremento empresarial de un 20 por ciento en la zona. En previsiones de la Inspección, ante este incremento notable de los usuarios del correo, se debería elevar este número, ya que hay un desfase de dos años, a 100 profesionales para el año 1991. Si a ello añadimos que el 44 por ciento de la plantilla actual es temporal y de escasa experiencia laboral, veremos que la cobertura cartero por servicio es realmente ridícula. Un cartero con experiencia tiene un rendimiento tres veces superior al de un nuevo contratado, y éste es el caso más habitual en esta zona, por necesidades coyunturales y por agobios. Existe una diferencial de casi 10.000 objetos-día acumulados, que no se distribuyen, y es sabido que los módulos de distribución de personal de cada delegación están en base a la población existente, según los varemos utilizados en la Comunidad Económica Europea. Pero también es cierto que en los países comunitarios existen unidades especiales, bien dotadas de personal, para cubrir estas emergencias en tratamientos específicos, como es el caso del correo certificado y de los giros o reembolsos.

Podría seguir enumerando datos y más datos sobre el particular, pero no quiero cansar a SS. SS. porque entiendo que éste puede ser un hecho apodíctico y, además, común en muchas de las comarcas de mayor naturaleza industrial y de servicios en España. Sin embargo, sí quisiera reparar en que existen razones claves para un nuevo funcionamiento que motivan este hecho. Aparte de los problemas intrínsecos de Correos, pendiente de la reforma, uno de los cuales es no contemplar en la actualidad ningún tipo de incentivo directo según los resultados de los propios trabajadores, el volumen de objetos repartidos, al contrario de lo que ocurre en el sistema británico, así como la inexistencia de planificación a tres o cinco años vista de la evolución de cada zona geográfica hacen que las previsiones de estos servicios sean en este momento prácticamente nulas.

Podría seguir insistiendo, pero entiendo que existen datos más significativos que los propiamente numéricos, como puede ser, por ejemplo, el cambio de categoría de segunda a primera, como ocurre en ciudades como Elche o Reus, que tienen una población muy inferior a la que acabo de consignar yo, a la ciudad de Tarrasa, sin entrar en la comarca. Por tanto, hablaríamos de agravios comparativos, pero no deja de ser una clara explicitación de lo que existe, en el fondo, de irracionalidad en este planteamiento del servicio de Correos en una zona tan intensamente industrializada como ésta. Me referiré brevemente a tres poblaciones de la circunscripción.

Rubí es una población próxima a Tarrasa, con más de 52.000 habitantes, con una oficina técnica de Correos tipo A. Tiene un crecimiento industrial sin precedentes, que ha motivado la creación de grandes superficies donde ubicar estas industrias. Por tanto, se multiplican las necesidades del servicio de Correos sin que sean atendidas, y las deficiencias actuales nos auguran un servicio futuro nada alentador. En la oficina de Correos actual no existe mecanización alguna. En lo referente a instalaciones hay que hablar de una superficie de 390 metros cuadrados, incluido el garaje, y apenas dispone de otro servicio que el de diez motocicletas para el reparto. El personal se compone de 28 personas, de las cuales 21 son funcionarios y siete contratados. Durante el año 1990 se ha producido un incremento de plantilla del 7,6 por ciento y diriamente hay un volumen de entrada en cartería de 22.000 objetos; la salida de los mismos es de 19.000. Durante el primer semestre del año se ha incrementado en un 50 por ciento la correspondencia certificada y asegurada respecto al mismo período del año anterior, lo cual multiplica las complicaciones y crea más déficit de servicio. Esto es

un mal común, por causa del incremento de las administraciones públicas, en cuanto a la garantía de servicios, al utilizar frecuentemente la correspondencia certificada.

En la actualidad hay en Rubí 70.000 objetos retenidos (son datos de finales del año 1990) y los recibos de electricidad del INEM, Ayuntamiento, aguas, etcétera, tiene graves desfases en el paso al cobro o en el servicio. Evidentemente, los déficit reales exigen readaptar la actual plantilla y hay una política de urgencias que debería considerar este estudio, si se aprueba por esta Comisión. Por un lado, un incremento de cartería superior al 10 por ciento y, por otro, la necesidad de creación de una unidad especial que atendiere este incremento del 50 por ciento de certificados y, finalmente, la consecución del Postal-express, que es otro de los graves problemas con que se encuentran las empresas en la zona, cuyo uso en un 90 por ciento corresponde a las mismas. Esto habría de requerir un aumento de personal de cartería al menos de 10 personas, seis más para la unidad especial y otros seis funcionarios que atendieran el Postal-express.

No hablemos de instalaciones —sería prolijo volver a concretar más datos—, pero ese mismo problema sucede en otra ciudad tan importante como San Cugat, cuya población es de 40.000 habitantes, posee una oficina técnica tipo A, con una plantilla de 40 trabajadores, de los cuales el 40 por ciento son temporales; realiza un reparto diario de 40.000 objetos sin contar con certificados, giros y reembolsos. Todo esto se concentra en un local de 350 metros cuadrados, distribuidos en dos plantas, absolutamente insuficiente hoy, y mucho más grave cuando Sant Cugat es una ciudad en constante crecimiento —se habla del 12 por ciento anual—, dada la expansión de Barcelona en esta área. En consecuencia, las previsiones que se pueden hacer varían minuto a minuto.

El señor **PRESIDENTE:** Le ruego concluya por favor, señor Milián, porque ha sobrepasado el tiempo largamente.

El señor **MILIAN MESTRE:** Concluyo, señor Presidente.

Mi último ejemplo es el de Castellbisbal, población de 4.750 habitantes, que posee 11 polígonos industriales y más de 300 industrias donde se ocupan 9.000 personas. En la actualidad posee una oficina técnica con cuatro trabajadores, de los cuales tres son ACR y uno es simplemente contratado temporal. No disponen de Postal-express ni emiten giros ni reembolsos, habiéndose de realizar estos servicios fuera del término municipal, con la curiosa agravante de que las empresas vienen utilizando las estafetas de bancos y cajas de ahorro como medio normal de recepción de correspondencia. Es decir, los hechos son prolijamente escandalosos y entiendo que ridículos para un país que está enfrentando el año 1992 con una concentración industrial de primer orden y con altas tecnologías, lo cual choca mucho más la deficiencia de este servicio.

No quiero hacerme pesado, señor Presidente, pero sí quisiera resumir en estos casos concretos el drama de una comarca altísimamente poblada, altísimamente dotada de usos industriales, plagada de nuevas inversiones, incluso extranjeras, de altas tecnologías, que se encuentran en el ridículo caso de no disponer de telefonía suficiente, de telégrafos en buenas condiciones, de un fax imprescindible, de servicio postal correcto, que en muchos casos ni siquiera existe y, por supuesto, con un escandaloso proceso de servicio de correos.

Esta es la razón por la cual pido a esta Comisión que atienda esta petición de un estudio básico fundamental sobre las necesidades de esta comarca de El Vallés y específicamente de la zona de Tarrasa y su entorno, para que el Gobierno, a partir de este estudio básico, pueda establecer una política de infraestructuras que corrija estos graves males que acabo de presentar.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO:** Ya decíamos antes, cuando defendíamos la proposición no de ley sobre la situación de las oficinas de correos y telégrafos en la provincia de Alicante, que esa situación que calificábamos de calamitosa y de lamentable no era exclusiva de la provincia de Alicante; es evidente que esto ocurre en muchas más provincias y regiones de nuestro país.

El Vallés, sin llegar a ser Silicon Valley, al que casi se le ha comparado antes, es evidente que es una zona altamente poblada y con una gran concentración industrial. No sólo por el interés empresarial —siendo éste importante— sino también y fundamentalmente por el interés ciudadano de las personas que viven y trabajan en aquella zona, este estudio que se solicita en esta proposición no de ley es, desde nuestro punto de vista, estrictamente necesario. Intentar explicitar o remarcar aquí lo que es evidente, es decir, la necesidad de unas vías de comunicación, en este caso de correos y telégrafos, lo suficientemente fluidas y funcionales como para ser acordes con la supuesta modernidad de nuestro país, nos parece ocioso. Aquella expresión de que el cambio de 1982 significaba hacer que España funcione, en este caso concreto de correos y telégrafos no es una realidad, desgraciadamente. Yo creo que la solución a este problema parte evidentemente de un estudio detallado de la situación y no —y en eso discrepo con uno de los argumentos que ha dado el Diputado del Grupo Popular— por la vía del agravio comparativo con otras poblaciones, sino por la vía del estudio exclusivo de los problemas en este caso concreto de la comarca de El Vallés y de otros muchos que también ocurren en otras muchas provincias y regiones de nuestro país.

Acabo, señor Presidente, la explicitación, de mi voto positivo a esta proposición no de ley.

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

El señor **RECODER I MIRALLES:** Poco tengo que añadir a la abundantísima información que nos ha brindado

el portavoz del Grupo Popular y que ha servido para ilustrar cuál es la realidad de las infraestructuras de Correos en una comarca con una concentración industrial, yo diría, no sólo de las más importantes de Cataluña sino de toda España.

Hoy hablamos del problema concreto de la ciudad de Tarrasa y, como también ha dicho el señor Milián, hace no demasiado tiempo hablábamos del caso de Sabadell como consecuencia de una iniciativa de nuestro Grupo Parlamentario. Pero, en definitiva, el problema existe. El problema del deficiente funcionamiento de los servicios públicos en dicha comarca es evidente y llega a adquirir en determinados casos tintes de dramatismo. Ello genera no sólo un gravísimo problema a los ciudadanos, sino que nos estamos encontrando con la realidad de que el mal funcionamiento de los servicios públicos está condicionando seriamente el desarrollo económico de la comarca.

Citaba el portavoz del Grupo Popular, después de abundar en la realidad del mal funcionamiento del servicio de Correos en Tarrasa, otros ejemplos de la misma comarca. Ha hablado de la ciudad de Rubí, cercana a Tarrasa. La ciudad de Rubí, con un polígono industrial importantísimo, ha estado incomunicada por teléfono durante varios años y ello no cabe ninguna duda de que ha condicionado seriamente la expansión de las propias industrias en dicho polígono industrial y ha condicionado la posible instalación de nuevas industrias en dicha ciudad, porque les faltaba un funcionamiento mínimamente eficaz de un servicio hoy en día tan imprescindible como es el del teléfono.

Por todo ello —y no me quiero extender más porque creo que el planteamiento del problema está suficientemente claro en toda su gravedad—, nuestro Grupo Parlamentario va a votar a favor de la toma en consideración de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista tiene la palabra el Diputado señor Galán.

El señor **GALAN CANO:** La verdad es que lo que estamos contemplando en las argumentaciones de los anteriores portavoces es que en toda sociedad que progresa (y creo que es el caso de la comarca de Tarrasa) y en toda sociedad que progresa, además, de manera acelerada, de manera casi explosiva como está sucediendo allí, no cabe duda de que se produce un constante y acelerado crecimiento de la demanda de servicios y, naturalmente, de los servicios postales y telegráficos. Por tanto, es naturaleza que a veces se produzcan desajustes en la prestación de estos servicios y también en las previsiones, conforme se multiplica el desarrollo de una zona. Sin embargo, hay que tener en cuenta que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones en este aspecto no está a la zaga: tiene previsiones y estudios medios. Por tanto, cuando aquí se solicita la elaboración de un estudio, hay que tener en cuenta que no sólo están hechos esos estudios sino que se están modificando constantemente las previsiones. Precisamente en los Presupuestos de 1991 se han incluido importantes planes de inversiones para esta comarca, que suponen la transformación de los servicios postales y telegráficos, y no sólo en la previsión para este año sino para los sucesivos hay una modificación sustancial de toda la estructura de la comarca de Tarrasa.

Por tanto, a juicio de nuestro Grupo, no es necesario el mandatar para hacer un estudio que está hecho y en constante rectificación. Podríamos decir que lo que nos ha ofrecido el proponente es una fotografía de la comarca de Tarrasa. Yo voy a intentar dar algunos datos sobre los estudios que constan ya en el Ministerio de Transportes para ofrecer no una fotografía fija, sino una previsión y una sucesión de fotografías que nos llevan a una situación más esperanzadora de la que hay en este momento efectivamente en la zona de Tarrasa. Hay que tener en cuenta que en los datos que voy a ofrecer se contemplan las previsiones para algunos de los núcleos de población, pero que son globales para toda la zona.

En cuanto a la situación que preveía en la propia ciudad de Tarrasa, hay que tener en cuenta que los servicios de Correos y Telégrafos se concentran en este momento en un solo edificio, que tiene problemas pero en los últimos meses de 1988 y durante 1989 se llevaron a cabo obras de mejora, de adecentamiento general y de ampliación de las dependencias. Yo creo que el hecho importante es que en octubre de 1990 el Ayuntamiento de Tarrasa acuerda el ofrecimiento de dos solares al Estado para la construcción de sendas oficinas de comunicaciones, que lógicamente van a producir una descentralización de servicios en ese edificio y se van a llevar a los barrios de Sant Pere de Nord y Can Perellada. Los servicios de inversión de la Secretaría General de Comunicaciones tienen informados favorablemente ambos proyectos, si bien especificando que la construcción se ciña a las necesidades reales y no a la totalidad de lo cedido, sobre lo que existían unas diferencias precisamente con el Ayuntamiento. Se ha solicitado ya la documentación correspondiente para su trámite por el Patrimonio del Estado, y en esa fase se está. Esto permitirá una aconsejable descentralización que repercutirá en la agilidad y mejora en la calidad de las prestaciones. A estos efectos se prevé la puesta en servicio en la futura oficina de Can Perellada de las dependencias del pabellón postal, sección de reparto y oficina técnica de atención directa al usuario. En la de Sant Pere de Nord se prevé la sección de reparto y la oficina técnica.

En cuanto a la prestación actual de servicios, en mayo de 1990 se amplió el número de secciones de reparto, pasando de 57 barrios a los 64 que decía el proponente que eran necesarios, al tiempo que la remodelación de la oficina permitía la instalación de 550 nuevos apartados de Correos, duplicándose, y, por tanto, en este momento son 1.100.

Por lo que respecta al personal, los estudios que viene realizando la Inspección General de Correos y Telégrafos, y con independencia de las contrataciones temporales que se realicen para afrontar necesidades coyunturales, prevén, en la medida en que las dotaciones presupuestarias lo permitan, incrementar el número de funcionarios hasta 118; es decir, la previsión que se hace es de 118 y no de 91, en la que parece que se quedaba el proponente. **(El**

señor Milián Mestre: Cien, cien.) Por tanto, yo creo que las previsiones en este aspecto son incluso más amplias que las que se pretendían, y le repito que los estudios están hechos bastante minuciosamente.

En cuanto a la demarcación rural de Tarrasa, en la que existen problemas, ya en el año 1990 se crearon dos enlaces rurales, concretamente en la oficina de Matadepera, que permiten atender unas doce urbanizaciones, pero ya hay previsiones presupuestarias para este año, con creación de nuevos enlaces rurales, que permitirán mejorar el funcionamiento de esta oficina.

Por lo que se refiere a la población de Rubí, que en este momento, dentro de los núcleos de población, no es la que está en peores condiciones, se tiene previsto un incremento de dotación de personal y, sobre todo, en el plan de inversiones para este año 1991 está prevista la adecuación y ampliación de locales. La zona de Sant Cugat del Vallés es quizá la que más problemas tiene en este momento y hay esporádicos y temporales retrasos en la distribución de la correspondencia, que también se deben, básicamente, a la gran extensión del término municipal y a la gran implantación de empresas en esa zona. Hay que tener en cuenta que el reparto tiene unos 20 kilómetros diarios de media. Por otra parte, en los últimos años, en Sant Cugat se ha disparado el crecimiento demográfico urbanístico industrial, el parque tecnológico de El Vallés que precisamente mencionaba el proponente, con la consecuencia de que las previsiones de volúmenes de servicio resultan desbordados a corto plazo, lo que obligará a refuerzos coyunturales de unidad de reparto, que se están haciendo.

En cuanto a instalaciones, resulta necesaria una remodelación del local actual y una ampliación para una mejor prestación de los servicios; una mejora que aparece incluida precisamente en la previsión del Plan de inversiones del año actual. Se prevé también, en la medida que se posibilite en las dotaciones presupuestarias, el incremento del número de funcionarios en un total de 39. En la oficina técnica, de tipo C, de Olesa de Montserrat se prestan los servicios de forma bastante más adecuada que en el resto de las poblaciones que hemos mencionado, pero con una dotación de personal que hay que tratar de incrementar y con un adecentamiento y mejora de locales que también están previstos en el Plan de inversiones de este año. Por último, en la población de Castellbilbal los servicios propios de este tipo de oficinas se prestan de una manera razonable, con alguna deficiencia esporádica surgida por causas especiales. La dotación de personal y las instalaciones se estiman en este momento suficientes. No obstante, como el crecimiento demográfico industrial de esta población es alto y se prevé que aumente, habrá que proceder también, en años sucesivos, a la oportuna reestructuración de estas dotaciones.

Nuestro Grupo, a la vista de estos datos, se ratifica en que no es necesario mandatar para un estudio que realmente está hecho y en el que las previsiones están funcionando, incluso están contempladas en los Presupuestos para este año 1991 y, por supuesto, habrá que contemplar en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado.

Señor Presidente, señorías, hay que tener en cuenta que cuando una sociedad se desarrolla, como ocurre en la comarca de Tarrasa, a una velocidad yo diría que satisfactoria en cuanto a nuestros objetivos, naturalmente, se producen desajustes de servicios. Este es uno de los desajustes que se han producido, pero tenemos que congratularnos en que las previsiones están hechas.

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

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

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REDACTAR UN PLAN DE URGENCIA PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD EN LAS CARRETERAS ESPAÑOLAS DURANTE EL PERIODO DE EJECUCION DE LAS OBRAS PREVISTAS EN EL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (número de expediente 161/000165)

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a tramitar la proposición no de ley que figura en quinto lugar en el orden del día de esta Comisión, por la que se insta al Gobierno a redactar un plan de urgencia para garantizar la seguridad en las carreteras españolas durante el período de ejecución de las obras previstas en el Plan General de Carreteras 1984/1991, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra doña Teófila Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ:** Señor Presidente, el día 22 de marzo de 1989 se debatió en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios una proposición no de ley de nuestro Grupo que tenía el mismo objetivo y obedecía a las mismas razones que justificaban entonces y justifican ahora, quizá con más razón, la solicitud de este plan para garantizar la seguridad de las carreteras españolas, teniendo en cuenta las especiales condiciones en que se encuentra la red viaria como consecuencia de la ejecución de las obras del Plan General de Carreteras 1984/1991.

El retraso en la tramitación de esta proposición no de ley creo que sólo ha servido en esta ocasión para demostrar con experiencias reales que la situación de las carreteras españolas y su señalización no son las mejores para garantizar la circulación por ellas con el grado de seguridad necesario. Durante los períodos de Navidad y Semana Santa hemos podido comprobar que, aunque hay más kilómetros de autovía abiertos, siguen los riesgos de accidentes, y han sido mayores en estas ocasiones, dada la forma como se han puesto en servicio. Yo creo que el caos ha sido generalizado, y la experiencia así lo demuestra. Las señales verticales han inducido muchas veces a errores a los conductores. Por ejemplo, en Navidad, en la

autovía Madrid-Sevilla, los kilómetros más cercanos a Sevilla se habían puesto en servicio días antes, y nos encotramos como todavía las señales de entrada o salida de autovía estaban sin retirar. Cualquier conductor que el 27 de diciembre, por ejemplo, haya circulado por esa autovía por la noche con un poco de lluvia se ha podido dar cuenta de que esas señales podían inducirle a pensar que la autovía terminaba o comenzaba en un espacio de cien metros, cosa inaceptable. En esa misma autovía —y así se lo hice ver al Director General de Carreteras en una comparecencia en Ponencia— había tres señales distintas por la noche para marcar la terminación de tramos de autovía. Yo creo que cualquier ciudadano español o cualquier representante de un partido en esta Comisión se ha podido encontrar con señales horizontales de terminación y comienzo de autovía que no han sido retiradas; siguen las franjas amarillas señalando desvíos, entradas y salidas que, como decía antes, inducen a error a muchísimos conductores y ponen en grave riesgo su seguridad. Nadie duda de la importancia de la señalización, que constituye una de las más valiosas ayudas a la seguridad de la circulación; señalización que, en el caso de los tramos en obra, se hace aún más imprescindible, como decía antes, porque las obras en las carreteras constituye un obstáculo cuya presencia dificulta la circulación, y han de estar por ello convenientemente balizadas y señaladas luminosamente durante las horas nocturnas, debiéndose retirar, como decía también antes, en cuanto desaparezcan las dificultades.

La red viaria española acumula una cantidad enorme de obras necesarias para poner las infraestructuras españolas al nivel europeo, pero tengo que decir que en este momento más o menos habrá, según dice el Ministerio, unos 1.400 kilómetros de autovías en distintos grados de ejecución, unos 1.800 kilómetros en período de acondicionamiento, 100 kilómetros o más de actuaciones en medio urbano y más de 1.000 kilómetros en el programa RECO. Eso hace que, de alguna forma, en las carreteras españolas, en la red viaria española, parezca que estamos en una obra permanente, y dificulta enormemente la seguridad en la circulación.

Podíamos citar muchos casos, como he señalado antes, de señalización deficiente y, además, lo ha reconocido el Director General de Carreteras, como decía antes, en su comparecencia en la Ponencia de carretras. Ha reconocido que se han tenido que imponer a empresas constructoras varias multas por más de un millón de pesetas, por incumplimiento de las normas de señalización. También el Subdirector de Seguridad Vial declaraba hace poco que la Dirección General de Tráfico ha comenzado a denunciar a las empresas adjudicatarias de las obras de carreteras que no efectúan correctamente la señalización de las obras y que, por esta causa, pueden ser escenario de accidentes.

Nuestro Grupo considera que se podían adoptar algunas medidas para mejorar los niveles de seguridad vial; por ejemplo, la obligación de mantener diariamente la señalización de obras, lo que implica la obligación de retirar la señalización que no dé una información veraz durante determinadas horas del día o días de la semana; señalización preavisando los tramos con obras importantes; incorporación de la señalización variable a obras peligrosas y de difícil control en los aspectos de seguridad vial; no poner en servicio carreteras en las que no se hayan terminado completamente las obras, incluido todo el equipamiento de señalización, balizamiento y seguridad vial; y no poner en servicio tramos aislados excesivamente cortos, porque si, por ejemplo, se pone un tramo de cinco kilómetros, lleno de señalizaciones de comienzo y terminación de autovía y el usuario en esos cinco kilómetros puede coger velocidades de 100 kilómetros por hora, cuando se da cuenta, en pocos minutos se ha terminado la autovía y se encuentra de repente en un tapón, según los días y la intensidad de la circulación, que, a veces, pone en riesgo la seguridad en la circulación.

Todo lo que estoy diciendo no es algo que no sea la realidad. Seguramente se me dirá ahora por parte del Grupo Socialista que no es necesario, porque hay muchos estudios y que es lógico, porque hay muchos kilómetros necesarios en ejecución. La inquietud del Grupo Popular en ésta y en otras ocasiones es que, según estudios de la Comunidad Europea, la tasa de crecimiento del número de muertos en nuestro país con relación al resto de los países de Europa en los últimos años, ha aumentado y estamos a la cabeza.

También nos encontramos con que en número de muertos por millón de habitantes y por millón de vehículos sólo somos superados por Portugal y Luxemburgo. Esto quiere decir que si en estos países ha aumentado el nivel de circulación, ha disminuido el número de accidentes y nosotros, con los kilómetros de autovías que se han puesto en servicio tendría que haberse reflejado un descenso mucho mayor del que ha habido en número de accidentes.

En los próximos años, si el Grupo en el Gobierno no toma medidas, esto se va a agravar, puesto que por la necesidad que tenemos, como decía antes, de incrementar las obras de infraestructuras, cuando se solapen los distintos planes de creación de infraestructuras los vehículos y los ciudadanos españoles se van a encontrar con un caos circulatorio y no van a saber si es mejor que se estén creando nuevas infraestructuras o circular por carreteras como teníamos hace años, porque realmente el incremento en el riesgo ha aumentado de manera alarmante.

Señores Diputados del Grupo Socialista, nadie pone en duda que se esté haciendo un esfuerzo inversor, que se esté haciendo un esfuerzo en la creación de infraestructuras, pero sí es cierto que se está haciendo de una manera desordenada y que, además, no justifica nada el que se estén poniendo tramos de carretera en circulación sin las debidas condiciones de seguridad para la circulación correcta.

Por tanto, nosotros en esta Comisión pedimos el apoyo de todos los grupos para que el Gobierno estudie unas medidas de urgencia para aumentar la seguridad en las carreteras españolas.

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

El señor **RECODER I MIRALLES:** Solamente para anunciar el voto favorable del Grupo Parlamentario Catalán a la iniciativa del Grupo Popular.

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

El señor **CABRERA LOZANO:** Señor Presidente, señorías, intervengo para fijar la posición del Grupo Socialista respecto a la proposición no de ley que hoy nos presenta el Grupo Parlamentario Popular.

En ese sentido, después de leer la exposición de motivos y de escuchar la intervención de la portavoz del Grupo Popular en defensa de su proposición no de ley, se podría llegar a la conclusión, a nuestro juicio errónea, de que las causas fundamentales del incremento de los accidentes de circulación en los últimos años vienen motivadas por la realización del Plan General, y por una presunta falta de planificación de normas en cuanto a la señalización de las obras que se están ejecutando.

Lógicamente, el Grupo Socialista no puede estar de acuerdo con estas apreciaciones, y no puede estarlo porque, a nuestro entender, el incremento se produce, de un lado, por el notable aumento de la circulación (más de un millón de vehículos con respecto al año pasado en estas últimas fiestas de Semana Santa) y, de otro, por el aumento del parque automovilístico. Es más, nosotros entendemos que con la mejora de la red viaria, y la puesta en marcha de la Ley de Seguridad Vial, está cambiando la tendencia y se está reduciendo de forma considerable el riesgo. Ahí tenemos los datos estadísticos de estas últimas fechas, datos que aunque no permiten lanzar las campanas al vuelo, sí dan lugar a un grado de esperanza. No en vano en estas fiestas, como he dicho antes, se ha reducido un 20 por ciento el número de accidentes, siendo el 10 por ciento menor en los últimos tres meses, y del 5,68 por ciento menos en el último año.

Respecto a la falta de previsión, entendemos que esta apreciación no se ajusta a la realidad, y no se ajusta porque, como deben conocer SS. SS., en la actualidad existe una normativa específica de obligado cumplimiento para la señalización de tramos de obras en construcción, normativa que se elaboró a la vista del incremento de obras motivadas por la ejecución del Plan General, y también por el hecho de disponer de nuevas técnicas y medios de señalización. Desde nuestro punto de vista, con su aplicación exacta, queda garantizada suficientemente, tanto la seguridad en las carreteras, como las responsabilidades en caso de su no aplicación. Dicha norma, que tiene como objetivo fundamental informar al usuario de la presencia de la obra, y la reordenación de la circulación en la zona afectada, responsabiliza directamente al contratista, a la firma del pliego de prescripciones técnicas, del cumplimiento estricto de las disposiciones aprobadas; disposiciones tales como que no se puede realizar ninguna actividad sin que se hayan colocado las correspondientes señalizaciones y balizamientos, debiendo informar gráficamente en los planos de las soluciones contempladas, y semanalmente de todas las decisiones en materia de señalización. En definitiva, existe un control exhaustivo de todas las normas de seguridad vial, control que se efectúa a través de los servicios de la Dirección General de Carreteras, especialmente por los ingenieros directores de obra que, junto con las fuerzas de la Agrupación de Tráfico, tienen órdenes expresas de los Ministerios de extremar la vigilancia en aquellos tramos que se encuentren en obras.

Además, el contratista está obligado a designar a un técnico en ordenación de la circulación que deberá estar presente las 24 horas del día, los siete días de la semana, mientras que la obra pueda afectar a la libre circulación de vehículos. Igualmente, como conocen SS. SS., en aquellas fechas en que se prevé que el tráfico pueda aumentar (caso de Semana Santa, Navidad, vacaciones, etcétera), se da orden expresa de paralización de todas las obras que afecten directamente a la circulación, y por tanto, a la seguridad de los conductores.

En definitiva, mi Grupo entiende que con la aplicación de la normativa existente queda garantizada suficientemente la seguridad vial y que, por tanto, no es necesaria la elaboración de ningún plan que, por otra parte, no añadiría nada nuevo, ya que las normas actuales recogen minuciosamente toda la casuística y son fruto de un trabajo técnico, serio y responsable, razón por la cual el Grupo Socialista va a votar en contra de esta iniciativa.

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a votar la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada la proposición no de ley que acaba de ser objeto de debate.

Señoras y señores Diputados, se levanta la sesión.

Era la una y diez 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