



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 291

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 46

celebrada el miércoles, 26 de junio de 1991,

ORDEN DEL DIA:

Página

Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles), para informar:

- | | |
|---|------|
| — Sobre los problemas que dificultan la terminación del Plan General de Carreteras 1984/1991 en ejecución, así como la puesta en marcha del futuro Plan de Carreteras 1992/2000. Grupo Parlamentario Popular (número de expediente 213/000260) | 8310 |
| — Sobre la política de su Departamento en relación con el transporte ferroviario (número de expediente 213/000269) | 8327 |
| — 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 semestres de 1990 del Consejo de Seguridad Nuclear (números de expedientes 401/000003 y 401/000004) | 8337 |

Se abre la sesión a las nueve y treinta minutos de la mañana

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES:

— PARA INFORMAR SOBRE LOS PROBLEMAS QUE DIFICULTAN LA TERMINACION DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984/1991 EN EJECUCION, ASI COMO LA PUESTA EN MARCHA DEL FUTURO PLAN DE CARRETERAS 1992/2000 (G. POPULAR) (Número de expediente 213/000260.)

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, don José Borrell, para informar de los problemas que dificultan la terminación del Plan de Carreteras 1984/1991 en ejecución, así como la puesta en marcha del futuro Plan de Carreteras 1992/2000, planteada por el Grupo Parlamentario Popular, y para informar sobre la política de su Departamento en relación con el transporte ferroviario.

Para informar acerca de estas dos cuestiones, en primer lugar, tiene la palabra el señor Borrell.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Gracias, señor Presidente, gracias señoras y señores Diputados.

Con el objeto de transmitir a los miembros de la Comisión la máxima información posible y ante la manifiesta imposibilidad de transmitir de viva voz el aluvión de cifras que es imprescindible conocer para estar al día en un tema completo como éste, he pedido a los servicios del Ministerio que les distribuyan (supongo que ya los tienen ustedes, porque veo que los están distribuyendo) un conjunto de documentos, uno de los cuales, apaisado y gris, es el denominado: «Informe sobre el I Plan General de Carreteras», que contiene sintéticamente el resumen de lo que, de una forma mucho más detallada y desglosada, está contenido en otros dos documentos, esta vez de color rojo, que se denomina, uno, «Informe sobre el I Plan General de Carreteras» y, el otro, «Anexo al Informe sobre el I Plan General de Carreteras», de forma que sobre el primer punto del orden del día disponen los señores Diputados —si la distribución ha sido eficiente, de tres documentos. Uno que voy a utilizar como hilo director de la exposición que contiene en resumen todo lo que básicamente tengo que comunicar a los señores Diputados y otros dos mucho más prolijos que obviamente no pretendo describir en detalle, pero donde en el Ministerio hemos procurado exponer proyecto a proyecto o gran actuación por gran actuación, en especial las actuaciones en medio urbano, la situación actual y las perspectivas de ejecución de lo que queda del Plan en sus aspectos más importantes.

Esta información no sustituye al informe tradicional que se elabora cada año sobre la ejecución del Plan de Carre-

teras, informe que ya tiene una cierta consolidación histórica y que será distribuido en los próximos días porque está ya saliendo de imprenta. El informe se refiere a la situación a 30 de diciembre de 1990 y éstos, por así decirlo, están mucho más actualizados, más al día de hoy y contienen perspectivas acerca de cómo podemos en el futuro ir acometiendo los trabajos del I Plan

En líneas generales, podemos decir que el I Plan General de Carreteras se desarrolla de una forma plenamente satisfactoria con respecto a lo que eran y siguen siendo sus objetivos. Sus objetivos los conocen los señores Diputados y voy a pasar sobre ellos, no sin recordar que el I Plan de Carreteras constituye ciertamente un esfuerzo de modernización de nuestras infraestructuras de transporte realmente único en la historia de nuestro país; no solamente en la historia de nuestro país, sino lo que puede ser, por comparación internacional, en la historia de lo que han hecho otros países europeos. Si SS. SS. son tan amables de escoger en el cuadernillo gris la tercera página por el final —Lo siento pero acabo de observar que las páginas no están numeradas, craso error del elaborador del documento, y voy a tener que utilizar la técnica de localización— donde aparece un gráfico que me parece muy ilustrativo, podremos observar en perspectiva y en comparación lo que significa en su dimensión histórica y en su comparación europea el I Plan General de Autovías, que habría que empezar a denominar ya el I Plan de vías de gran capacidad, porque la denominación autovía está cada vez más cerca, en su realidad física, de lo que se entiende por autopista en la mayor parte de su trazado.

Observen como hasta 1988, el «gap» de nuestras vías de gran capacidad con lo que es la evolución de los países con los que nos gusta compararnos, que son Francia, Italia y Alemania, es estruendoso. Ya en 1975 la diferencia acumulada era enorme; frente a los 600 kilómetros escasos de España, estábamos hablando de países que tenían dotaciones 10 veces superiores —5.700: 4.700: 3.300—, de manera que el enorme «gap» histórico de déficit en nuestras infraestructuras está ya creado en 1975, es una herencia clara del pasado. En 1980, el «gap» ha aumentado, todavía estamos más lejos de los que son los estándares comunitarios. Hasta 1985, las restricciones en la política presupuestaria, la contención del gasto público en general y de la inversión en particular, hacen que mantengamos unos niveles prácticamente iguales a los de 1980, pero eso mismo les ocurre básicamente al resto de países europeos, que ralentizan notablemente su ritmo de crecimiento.

Sin embargo, desde 1987/1988, se produce, lo que figura en el documento con la línea verde: un incremento realmente exponencial de nuestras infraestructuras, de forma que en 1993 dispondremos de 5.483 kilómetros de vías de gran capacidad, a las que habría que sumar las vías de gran capacidad de titularidad autonómica, de autopistas concedidas por las Comunidades Autónomas o de autovías, pseudo autopistas, construidas por las Comunidades Autónomas.

Si sumamos la dotación en infraestructura de las comunidades Autónomas (en la última página lo tienen ustedes), observaremos que, en 1993, tendremos 7.254 kilómetros

vías de gran capacidad en nuestra red de carreteras. Esta cifra ¿es mucho o es poco? Es exactamente la dotación que tiene Francia hoy. Hoy Francia tiene 7.400 kilómetros de vías de gran capacidad.

Por tanto, en 1993 estaremos como está Francia hoy y habremos recuperado una parte muy importante de nuestro secular atraso en materia de infraestructuras. No será todavía suficiente, porque en el año 1993 Francia no tendrá los 7.500 Kilómetros que tiene hoy, sino que contará con algunos más. En todo caso, en estándares comparativos, nuestro retraso, que se medía en términos de décadas, habrá quedado reducido a un retraso que se medirá en términos de dos o tres años.

El esfuerzo de ejecución, como ven ustedes, es realmente notable y podemos decir que está en un momento pleno de su maduración. La situación actual de la ejecución del Plan nos indica que en autovías tenemos en servicio el 47 por ciento de los 3.550 kilómetros previstos; 3.550 kilómetros que no correspondían al esquema inicial del Plan, que era menos ambicioso. Cuando el Plan llega a las Cortes y éstas lo aprueban estamos hablando de un plan que preveía 3.250 kilómetros de autovía. De entonces a ahora, ha habido un aumento sobre las previsiones del Plan del 10 por ciento.

En la página del documento que se titula: «Estado de situación del Plan a junio de 1991» —la sexta empezando por el principio— pueden SS.SS. observar que en el programa de autovías está en servicio el 47,5 por ciento; en ejecución, el 38,6; en contratación, el nueve; y el cinco por ciento restante, es decir, unos 175 kilómetros, se encuentra en la fase de preparación de proyecto para poner en marcha el proceso de contratación. Por tanto, entre las que están en servicio y las que están en ejecución, el 86 por ciento del Plan está realmente en una fase de maduración o de terminación, y solamente un 14 por ciento se encuentra todavía en las fases de elaboración de proyectos o de contratación.

De los 1.370 kilómetros que están en ejecución, en el plazo de un año y medio madura la casi totalidad de los mismos. Por tanto, a finales del próximo año 1.370 kilómetros más de autovía pasarán a ser operativos en nuestra red, lo que equivale a prácticamente doblar los que están actualmente en servicio. En lo que queda de este año y en el próximo, de aquí a finales de 1992, prácticamente doblaremos el número de kilómetros de autovía que están en servicio en nuestro país. Nos quedan 318 kilómetros en contratación, cuya lista podremos estudiar después, y si todo va bien y no se producen incidencias presupuestarias (como suele ocurrir en una historia de acelerones y frenazos bastante típica de la utilización de los mecanismos presupuestarios como elemento de ajuste a la coyuntura económica) estos 318 kilómetros, que veremos después cuáles son y a qué trazados afectan, quedarán contratados antes de final de año. Antes de finales de año sólo nos quedarán por contratar 175 kilómetros del Plan de Autovías, algunos de los cuales incluso pueden ser objeto de contratación de aquí a final de año.

El programa de autovías es un programa estrella porque seguramente es aquél donde se conjugan de una for-

ma más evidente las mejoras de calidad en el trazado y en la capacidad de la red, pero no son menos importantes los programas de acondicionamiento y reposición.

En el programa de acondicionamiento —página siguiente del documento, programa Arce— está en servicio el 50 por ciento; en ejecución, el 20 por ciento; en contratación, el tres, y queda un 27 por ciento del Plan, unos 2.000 kilómetros, en fase de proyecto, que todavía no ha entrado en el sistema de licitación de obra.

En el programa de reposición y conservación, RECO, las magnitudes son algo mejores que en el anterior: Dos terceras partes están ya en servicio, un 16 por ciento en ejecución, y entre contratación y elaboración de proyectos, está un 17 por ciento. Luego también en este programa estamos en unos grados de ejecución que superan notablemente el 80 por ciento del conjunto del Plan.

El cuarto programa, actuaciones en medio urbano —página siguiente—, es el que fue dibujado de una forma menos concreta en la elaboración inicial del Plan. Recordarán las señoras y señores Diputados que cuando el Plan se elabora se habla de 90.000 millones de pesetas para financiar las actuaciones en medio urbano. En ese momento todavía no se dispone de los planes de ordenación de las grandes ciudades; no están diseñadas las estructuras del diario que se desean acometer y estamos seguramente en una fase muy incipiente del diseño de los sistemas de acceso a lo que son las grandes conurbaciones del país. Cuando el Plan ve la luz se habla de 90.000 millones de pesetas pero se indica que esta inversión no será suficiente y que deberá ser ampliada y completada con disposiciones adicionales.

Estas disposiciones son el Decreto-ley de 1988 y, sobre todo, el Plan de Transporte en las grandes ciudades, de mayo del año pasado, que amplía el alcance del sistema de infraestructuras de acceso y establece un conjunto de convenios que están descritos minuciosamente en los documentos anexos que ha repartido a los señores Diputados.

Pasamos de 90.000 millones de pesetas a 655.000. Ciertamente, 90.000 eran insuficientes, como el propio Plan anticipaba. Tan insuficientes son que prácticamente hemos multiplicado por siete el volumen de la inversión en medio urbano. De estos 655.000 millones de pesetas —lo medimos en pesetas más que en kilómetros porque el kilómetro en actuaciones de medio urbano no es en absoluto significativo—, hemos puesto en servicio ya obra por valor de 114.000 millones y está en ejecución obra por valor de 177.000 millones. Es decir, prácticamente la mitad del Plan está pagada o pagándose y, del 50 por ciento restante, tenemos un 10 por ciento en contratación y queda todavía un 46 por ciento por contratar en el conjunto de actuaciones que se derivan de los convenios y del Plan de Transporte en grandes ciudades, de mayo de 1990. No es de extrañar que lo que se diseña en mayo de 1990 no esté todavía contratado. Estas son las grandes cifras del programa del medio urbano.

En resumidas cuentas —la página siguiente lo resume—, cabe considerar el grado de cumplimiento del Plan de satisfactorio en el momento presente, de acuerdo con las previsiones, que en ningún caso fueron de terminar la

ejecución del Plan a finales de 1991, sino de terminar la contratación del Plan a finales de 1991. Con este objetivo, el momento actual indica que el 86 por ciento de las autovías está ejecutado o en contratación, que el 70 por ciento del acondicionamiento está ejecutado o en ejecución, que el 80 por ciento de RECO está ejecutado o en ejecución y que el programa de actuaciones en medio urbano lo está en el 45 por ciento.

¿Cuáles son las previsiones temporales de desarrollo futuro? En la página siguiente las tienen. A finales de 1991, tendremos prácticamente 2.000 kilómetros de autovía, 1.988 kilómetros concretamente. Eso quiere decir que durante 1991 madura un número relativamente moderado de realizaciones. Si actualmente tenemos 1.687 y esperamos contar, a finales de 1991, con 1.988 kilómetros eso quiere decir que, de aquí a finales de año, madurarán unos 300 kilómetros de obra en ejecución. En el año 1992, son casi 1.000 los kilómetros que se ponen en ejecución; a finales de 1992, pasaremos de 1.988 a 2.942. Desde el momento presente, principios del segundo semestre de 1991, a finales de 1992, en dieciocho meses, vamos a poner en funcionamiento 1.300 kilómetros de autovía, lo que quiere decir que, en los próximos dieciocho meses aproximadamente vamos a poner en funcionamiento unos 60 kilómetros por mes; es decir, la diferencia entre 1.687 y los 2.942, unos 1.300 kilómetros, lo cual da a 60 ó 70 kilómetros nuevos de autovía cada mes. Nos quedarán, para finales de 1993, unos 500 kilómetros adicionales.

Luego, el gran empujón al Plan, el gran número de kilómetros puestos en funcionamiento, se concentra en los próximos dieciocho meses: 1.300 kilómetros. Es evidente que las obras que vamos a contratar de aquí a final de año no pueden ponerse en servicio antes de dos veranos, como muy pronto. Saben ustedes que el ciclo productor de la obra pública exige dos veranos de realización. No les voy a engañar. La obra que vamos a contratar en esta segunda parte del año no puede, por razones de climatología de la construcción, ponerse en funcionamiento antes de dos veranos. Por lo tanto, hay obras que no podrán acabarse antes de finales de 1993.

¿Quiere esto decir que estamos acumulando retrasos con respecto a unas previsiones que consistían en contratar toda la obra a finales de 1991? La obra contratada a finales de 1991 no puede estar terminada normalmente antes de finales de 1993. Que el Plan no se acaba a finales de 1991 es obvio, pero lo que creo que es importante para el ciudadano español, para el contribuyente y el automobilista español, es que, de aquí a finales de 1992, tendrá 1.300 kilómetros más de autovía en funcionamiento y que, a finales de 1993, tendrá los 3.550 kilómetros de autovías en servicio.

¿Cuáles son concretamente las previsiones de contratación de las obras de aquí a final de año? En las páginas siguientes tienen ustedes el compromiso de la obra que pensamos contratar: en la autovía del norte, Madrid-Burgos, la variante de Carabias; en Levante, Madrid-Almansa, los tramos Arganda-Perales y Játiva-Silla (son tramos largos y costosos, que suponen casi 26.000 millones de pesetas); en los tramos de Extremadura hay también

un empujón notable en la contratación (estamos hablando de contratación por valor de 27 o 28.000 millones de pesetas); y de nuevo, en la autovía del Mediterráneo, tenemos los tramos Murcia-Baza y Puerto Lumbreras-Adra. Finalmente, en la autovía del Cantábrico, habría unos 40 kilómetros más de contratación.

Por lo tanto, insisto, si no se producen modificaciones en los escenarios presupuestarios con los que estamos trabajando, la Dirección General de Carreteras está en condiciones de adjudicar próximamente, antes que de aquí a final de año, 318 kilómetros lo que implica una inversión de 136.000 millones de pesetas.

¿Qué nos quedaría pendiente de contratación, una vez que hayamos efectuado esta adjudicación de obra que ya está en licitación? Nos quedarían 175 kilómetros, que tienen un coste de 61.000 millones de pesetas. Observen que el coste unitario de estos kilómetros es realmente elevado. Estamos hablando de un coste de 350 millones de pesetas por kilómetro, y el paquete que va a ser contratado en los próximos días es de 318 kilómetros, a 116.000 millones el conjunto. Estamos hablando también de un coste que se sitúa entre 300 y 350 millones de pesetas cada kilómetro.

¿Qué quiere decir esto? Quiere decir fundamentalmente que estamos construyendo autopistas. Habrá que empezar a utilizar la nomenclatura adecuada: estamos construyendo autopistas. Las autovías que estamos construyendo, salvo los primeros kilómetros que fueron duplicaciones de calzada, en la evolución posterior que han experimentado y en la aplicación que se ha hecho de las normas de construcción del Plan General de Carreteras, con los perfeccionamientos y mejoras y el abandono del sistema de duplicación de calzada que se está efectuando en muchas partes, nos ha colocado «de facto» en una obra cuyas características de construcción y técnicas, la asimila, en la mayor parte del recorrido, a una calificación que no cabe duda —hay que empezar a decirlo así— se trata de un programa de autopistas.

Los automobilistas españoles que han utilizado los tramos de Murcia y Alicante o algunos tramos variantes de la antigua carretera nacional en el recorrido Madrid-Zaragoza, constatan que, una vez que se hayan terminado las obras complementarias, las vías de servicios y los sistemas de control de acceso, la calidad de la obra resultante —excluyendo los primeros kilómetros que se construyeron, que eran meras duplicaciones— y los estándares internacionales —y el coste lo demuestra— demuestran que se trata prácticamente de autopistas, porque el coste de las autopistas que la propia Empresa Nacional de Autopistas está construyendo no difiere mucho de lo que es el sistema de autovía. Eso hay que decirlo, porque la mayor parte de los tramos de autovía van a ser señalizados como autopistas, porque en la práctica de las normas constructivas y de los estándares con los que están siendo construidos, a 350 millones de pesetas el kilómetro estamos construyendo, señoras y señores Diputados una verdadera red de cuasi autopistas, muy lejanas de los esquemas iniciales de duplicación de calzada.

A continuación, hemos hecho un esfuerzo para represen-

tar sobre el mapa de España cada semestre cómo va a ir evolucionando el número de kilómetros en ejecución y en servicio. Desgraciadamente, la reprografía no ha sido de una gran calidad al reducir el mapa. Yo aconsejaría a los señores Diputados que lo vieran en el documento anexo, porque la misma información la tienen ahí, y allí al no haberse reducido está mucho más claro. No quiero consumir el tiempo de la Comisión recorriendo, semestre a semestre, la evolución prevista de la puesta en ejecución del Plan.

En el Programa ARCE, la mayor parte de las obras terminarán en 1993, pero algunas no se finalizarán hasta 1994, y en el Programa RECO esperamos terminarlo todo en 1993. En medio urbano, las obras que corresponden a los convenios antiguos terminarán el año 1993, pero las que están contempladas en los convenios más recientes, prolongarán su terminación a 1994.

El detalle, convenio por convenio, lo tienen los señores Diputados en el documento más gordo, en el «Informe sobre el I Plan General de Carreteras», donde sobre el mapa de las aglomeraciones urbanas en cuestión, pueden ver los plazos previstos de ejecución de todas las obras que forman parte de las actuaciones en medio urbano. Es realmente importante el volumen de actuaciones que contienen esos convenios y su maduración temporal va a ser gradual pero significativa: Por ejemplo, en el caso de Madrid, de aquí a final de año maduran algunas obras importantes entre las que cabe destacar el segundo acceso al aeropuerto de Barajas y el cierre de la Nacional III a Valencia con la Nacional II de la M-40, lo cual quiere decir que de aquí a finales de año los accesos al aeropuerto de Barajas habrán modificado radicalmente su actual estructura, porque habrá otras dos vías de acceso distintas de la hasta ahora única vía de acceso, la Nacional II, y se podrá acceder por vía nueva, el punto 15 del tramo, y por el cierre de la M-40, el punto 16.

De aquí a final de año también debemos contratar el cierre de la M-40 en el tramo que va entre la Nacional VI y la Nacional I, y a principios del próximo año o a finales de éste cerraremos la M-30, conectando el Puente de los Franceses con la Zarzuela a través de la Avenida de la Ilustración. Explicar en detalle el desarrollo de todos los convenios sería, realmente, largo y prolijo. Creo que la información que he suministrado a los señores Diputados debe ser en sí misma ilustrativa y suficientemente interesante como para que su estudio particular me exima de describirla en detalle. Les insisto que es evidente que algunas obras de los convenios con las grandes ciudades no acabarán hasta 1994. A continuación, tienen el resumen: autovías finaliza en 1993; ARCE en 1993-94; RECO en 1993; medio urbano, en 1993-94.

Estas fechas de finalización obedecen a un conjunto de circunstancias que se resumen en las últimas páginas del documento que he repartido a los señores Diputados. En primer lugar, hay que reconocer que se han producido una serie de reducciones presupuestarias que han incidido, inevitablemente, en el ritmo de ejecución de las obras. Ustedes saben que las carreteras hay que pagarlas y eso se hace con recursos presupuestarios. Si los recursos presupues-

tarios se recortan, los plazos de ejecución se alargan. Así, el Real Decreto-ley número 3/1989 implicó la no incorporación de remanentes de crédito del año 1988 —con lo cual, es cierto que se produjo un movimiento acordeón—, en ese año, hay un crédito extraordinario que lo amplía en 56.000 millones de pesetas, pero a continuación, en 1989, hay una no incorporación de remanentes de crédito del año 1988 que reduce el volumen de recursos. Finalmente, las restricciones de los Presupuestos del Estado del año 1991 han sido producidas por el cambio en la coyuntura internacional. Estoy bien situado para saber que ello supuso una disminución de casi 100.000 millones de pesetas en las dotaciones a los programas de inversión en carreteras; 100.000 millones de pesetas que, ciertamente, se echan en falta a la hora de gestionar este Plan.

En segundo lugar, el Plan que se presentó a las Cortes por el Gobierno no era un plan estático y cerrado, sino que ya fue concebido en su ejecución como algo que debía evolucionar en función de cómo evolucionase la demanda de transporte, el parque de automóviles, y cómo fuesen evolucionando las normas que establecen las características constructivas de la red y su homologación con Europa. A lo largo de los años de ejecución del Plan se han producido incrementos espectaculares en el parque automovilístico español. Entre 1985 y 1989, hay 3.154.000 vehículos más en España; un 27 por ciento de aumento, mientras que en los cinco años anteriores el incremento había sido sólo del 15 por ciento. Como dato muy significativo quiero decirles que sólo en el año 1990 se matricularon más de un millón y medio de coches. Ello obligó a modificar las características constructivas del Plan; se modificó la normativa vigente para la ejecución de obras en carreteras, mejorando especialmente las características en firmes —especialmente, el espesor del firme en las autovías—, el trazado, el drenaje; la aplicación de los decretos sobre corrección del impacto ambiental de la obra pública, que ha aumentado notablemente el coste de las mismas, y, sobre todo, la mejora sustancial en los parámetros de los diseños para las autovías, que han pasado de ser —y quiero insistir mucho en esta idea— meras duplicaciones de calzada, sin control de acceso, con travesías e incluso con intersecciones a nivel, a ser unas infraestructuras con control de accesos, que será total cuando se hayan construido las vías de servicios según lo previsto, con variantes en todas las poblaciones, con enlace a distinto nivel y supresión de todos los cruces. Por ello, repito que, dadas las características que tendrán, podemos decir que buena parte de los trazados de autovía serán señalizados como autopistas puesto que cumplen prácticamente todas las normas que se exigen a estas infraestructuras.

El Plan ha crecido mucho, ha habido un 10 por ciento más de kilometraje en el programa de autovías. Los de acondicionamiento y reposición se han incrementado también en un cuatro y un 15 por ciento respectivamente, de forma que cuando se elaboró el Plan se tenían 11.000 kilómetros de más de nueve metro de anchura de plataforma, y cuando acabe el Plan habremos puesto en servicio casi 16.000 kilómetros con plataforma superior a nueve metros; es decir, un 30 por ciento más de lo que se había diseñado

al principio del Plan. Desde luego, del estudio de estos documentos en actuaciones en medio urbano podrán extraer SS.SS. el convencimiento de que nada tiene que ver lo que se está haciendo en grandes infraestructuras de acceso a las ciudades con convenio con lo que se diseñó en 1985 y que no rebasaba más que unos 90.000 modestos millones de pesetas.

El esfuerzo inversor es notable. En 1986, se invirtieron 73.000 millones de pesetas y, en 1991, esperamos invertir 400.000 millones de pesetas. Ya sé que no son las mismas pesetas, pero, en pesetas nominales, hemos multiplicado por seis el volumen de la inversión. En términos generales, podemos decir que el Plan de autovías —insisto que es más fácil hablar del Plan de autovías porque es más sintético y atrae más el interés lógico, porque es quizás el elemento estrella del Plan de Carreteras— se ha ejecutado mucho más rápido de lo que la iniciativa privada ejecutó el Plan de autopistas. En términos globales, en cada año de ejecución del Plan de autovías habremos puesto en servicio 443 kilómetros; es decir, cada año habremos puesto en servicio tantas autovías como tenía el país al principio del Plan. Al principio del Plan había 440 kilómetros de autovía en España. En cada uno de los años del Plan habremos puesto en servicio 443 kilómetros, es decir, tanto como había al principio del Plan. Luego, realmente es difícil entender cuando se hacen comparaciones internacionales o cuando se analiza a qué ritmo se construyeron las autopistas en nuestro país. El Plan de autopistas, por ejemplo, no fue capaz de poner en servicio más que 111 kilómetros de autopistas al año; mientras que el Plan de autovías habrá sido capaz de poner en servicio 440 kilómetros al año.

Estos datos junto con el gráfico al que me he referido al principio de esta exposición demuestran claramente, a mi entender, que el esfuerzo de inversión y de modernización de la red viaria que ha acometido España en el último quinquenio no tiene precedentes en el mundo occidental y constituye, sin duda, un hito histórico en la modernización de nuestro país y en la competitividad de su espacio económico. Es muy difícil encontrar un precedente de una inversión tan concentrada en el tiempo y ejecutada en unos plazos récord, como cabe calificar a los que estamos realizando.

El gran problema que se plantea señorías, no es el de los plazos de ejecución, ni el de los objetivos del Plan, que están identificados y controlados. El problema que se plantea —y donde las Cámaras obviamente tendrán que expresar las prioridades que la voluntad del pueblo español quiera asignar a la creación de infraestructuras— reside en el terreno de la financiación. Los objetivos están claros y los plazos de ejecución también. Es importante, sin embargo, desarrollar un debate en nuestra sociedad acerca de la necesidad, de la conveniencia, de la posibilidad de continuar... **(La señora Martínez Sáiz pronuncia palabras que no se perciben.)** Siento aburrirla, señora Diputada. Decía que era importante desarrollar un debate sobre la posibilidad de continuar con este esfuerzo inversor. Creo que ahí es importante conocer cuáles son las cifras de las que estamos hablando, cuáles son las expectativas finan-

cieras y cuáles son los mecanismos de financiación que se pueden poner en juego.

Cuando el Plan de aprueba, por así decirlo, en su versión no definitiva pero cuasi definitiva, en 1988, y cuando se aprueba el Real Decreto-ley de ampliación de los correspondientes créditos, el Plan se cifra, en su conjunto, en un billón y medio de pesetas de 1988. La última referencia de costes nos sitúa en 1988, en la cifra de un billón y medio de pesetas de 1988, que obviamente no cabe comparar, en buena ley, con el coste estimado del Plan cuando se inicia en 1984, porque está cifrado en pesetas de 1983. En pesetas de 1988, el Plan actualizado, tal como se actualiza con el Real Decreto-ley de 1988, se cifra en un coste de un billón 479.000 millones de pesetas. Redondeemos, un billón y medio, en 1988 con las características constructivas diseñadas en 1988 y con los kilómetros de 1988. Con las nuevas características constructivas, con las pesetas de 1991, con el aumento en el kilometraje que se produce desde entonces hasta ahora, con las desviaciones inevitables que se producen siempre que se realiza un gran esfuerzo inversor en obra pública, con los mayores costes de las expropiaciones, que se han producido a un ritmo creciente por una multitud de circunstancias, pero, sobre todo, porque los últimos kilómetros del Plan son los más costosos de expropiar porque son también aquellos que afectan a zonas con un mayor tejido urbano, con una zona de una mayor riqueza productiva en términos agrícolas o que atraviesan zonas industriales y donde el precio de la expropiación claramente se ha disparado; con los precios de la expropiación, los costes de producción y las nuevas características del trazado, es evidente que no estamos hablando ya de un Plan que cuesta un billón y medio de pesetas, sino que más bien estaremos hablando, al final de la ejecución, de un Plan cuya cifra no puedo todavía determinar exactamente, porque los servicios de Ministerio están revisando, proyecto a proyecto, la obra en ejecución, las expropiaciones en curso y los costes actualizados de los proyectos que no están todavía contratados, pero que nos situará más cerca de los 2,5 billones que del 1,5 billón de pesetas.

Los kilómetros que he explicado a SS. SS. que se van a contratar en los próximos meses, los 170 kilómetros que van a quedar por contratar de aquí a final de año, los trescientos y pico kilómetros que vamos a contratar en los próximos meses, estamos hablando en materia de autovías e unos costes que se sitúan en los 350 millones de pesetas kilómetro.

En su conjunto, acumulando las desviaciones que se han producido, estaremos hablando de un Plan que espero poder cifrar de aquí a final de año con una precisión mayor, pero que hoy en día nos sitúa ya, seguramente, en unos costes de los 2,5 billones de pesetas y no del 1,5, cifras que se estimó en el año 1988.

Es importante poner esta cifra sobre la mesa. Es importante tomar conciencia de que la obra civil, sobre todo cuando afecta a tejidos urbanos, a zonas industriales o a zonas agrícolas, tiene unos costes muy importantes y, sobre todo, hacer tomar conciencia al país de que, a diferencia de lo que han hecho países como Francia o Alemania,

en España nos estamos dotando de una red de vías de gran capacidad, prácticamente autopistas en su funcionalidad, gratuitas; mientras que Francia e Italia, países cuyas estrategias y evolución de su desarrollo son comprables —salvo Alemania, país muchísimo más rico que el nuestro— han acometido la modernización de su red de infraestructura de a través de un esfuerzo financiado a medias entre el contribuyente y el usuario. La estrategia que hemos desarrollado en nuestro país ha sido una estrategia de financiación desde el presupuesto del Estado, lo cual obliga a un esfuerzo de reflexión acerca de la continuidad financiera de este gigantesco esfuerzo inversor.

Es evidente que tenemos retrasos en el pago de expropiaciones. El Secretario General de Infraestructuras del Transporte ha informado ya a la Comisión del Plan General de Carreteras acerca de la cuantía estimada de este retraso en expropiaciones. Se ha producido una acumulación en los últimos meses de nuevos expedientes de expropiación por cuantías unitarias elevadas y, desde luego, la prioridad del Ministerio debe ser y será el pago de las expropiaciones efectuadas, sobre todo de aquellas que tienen acumulado un cierto retraso, que no son muchas en su cuantía, pero que crean un malestar social que hay que disipar y corregir, y también en aquellas que se han producido a finales del 90 y principios del 91, que son las más importantes en su cuanto a su dimensión financiera y al número de propietarios afectados.

Daremos prioridad al pago de estas expropiaciones y trataremos de conjugar los ritmos de realización de la obra con el cumplimiento de las obligaciones derivadas de la puesta en ejecución del Plan de Carreteras. Desde luego, tendré que solicitar del Ministerio de Economía y Hacienda los correspondientes ajustes presupuestarios para trasladar recursos allí donde entendamos que son prioritarios.

Una de las razones de ser de la unificación en un único Ministerio de toda la actuación en infraestructura es el permitir reequilibrar las asignaciones a los distintos programas de gasto para atender aquello que se entienda prioritario y modular el ritmo de ejecución de las actuaciones en infraestructura de ferrocarril, de carretera, de obra hidráulica, puertos, en aeropuertos, en general de todos los modos de transporte para atender a lo que se entienda prioritario. Dese luego, para el Ministerio es prioritario el Plan de Carreteras, su adecuada financiación y terminación en sus plazos, que son éstos. Dentro de la prioridad del Plan de Carreteras, se entiende que también es prioritaria la liquidación de las deudas pendientes con los particulares.

Esto es sobre lo que creo debía informar a la Comisión. Insisto en que hay mucha más información y documentación. Tienen una ficha por cada uno de los tramos de autovías que están pendientes de contratar, las razones por las que no se ha contratado hasta ahora y los plazos de contratación, ejecución y costes. Por cada uno de los kilómetros de autovía que quedan por contratar hay, insisto, una explicación minuciosa —más minuciosa no puede ser— de dónde estamos, por qué estamos así y de qué manera pensamos evolucionar en el futuro.

En cuanto a los convenios con las grandes ciudades, tam-

bién hemos hecho un esfuerzo para identificar, una a una, las obras de infraestructura en ejecución y sus plazos de puesta en servicio; posiblemente habrá que hacer un esfuerzo mayor que el realizado hasta ahora para comunicarlo a la ciudadanía, al menos para que tome conciencia de las buenas noticias que están por materializarse en los próximos meses y que, en el caso de Madrid, significará un importante desahogo en uno de los cuellos de botella más duro, como es el acceso a las instalaciones aeroportuarias.

La autovía de Valencia es, dentro del conjunto de actuaciones, la prioritaria en la programación de contratación de obra, que sin duda alguna es donde se concentran las mayores densidades de tráfico con el menor número de kilómetros puestos en servicio. Por eso, en la ejecución de lo que queda del Plan, esa autovía tiene, en su conjunto, una actuación que se entiende más prioritaria que otras.

En materia de transporte ferroviario, señorías, he distribuido a la Comisión dos documentos... (**Rumores.—El señor Camisón Asensio pide la palabra.**)

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Solicito la palabra para una cuestión de orden. Mi Grupo entiende que sería más operativo para la Comisión tratar separadamente las dos comparecencias: la de carreteras y la de ferrocarriles.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, si las tratamos separadamente va a ser imposible que cumplamos con el orden del día de hoy. Su Grupo ha pedido una comparecencia, la relativa a las carreteras.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, pedimos que se traten separadamente las dos, porque es más importante que se analicen bien los temas que no, por acabar, los trataremos de forma atropellada.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a hacerlo separadamente, pero voy a ser estricto en la exigencia de los tiempos.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Martínez, por un tiempo de diez minutos.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, señor Ministro, a esta Diputada no le aburre su intervención, lo único que hace es sorprenderla porque los anteriores responsables del Ministerio durante los últimos meses —casi un año y medio—, en los debates de Presupuestos de 1990 y 1991, tanto en Comisión, como en el Pleno, se esforzaban día a día por hacernos ver que la ejecución del Plan iba bien, que iba sobre lo previsto y sobre lo acordado en 1988. (**El señor Vicepresidente, Roncero Rodríguez, ocupa la Presidencia.**)

Ahora, señor Ministro, me sorprende que ustedes en esta nueva etapa del Ministerio, en estos cien días que lleva usted al frente del Ministerio, usted y los altos responsables de su Ministerio nos intenten convencer de que el grado de ejecución es satisfactorio, que el problema no es de plazos sino de financiación. Señor Ministro, eso no es des-

cubrirnos nada. Le quiero decir que el problema es de plazos. El problema es de plazos porque hay muchos ciudadanos de este país que pensaron, cuando ustedes presentaron la primera planificación de este Plan de Carreteras, que se iba a cumplir. En 1988, cuando se pidió un mayor esfuerzo a todo el país para hacer frente a las nuevas modificaciones del Plan pensaron que iba a estar acabado a finales de 1991 y no va a estarlo. Por lo tanto, sí es un problema de plazos y sí es un problema de financiación.

En un problema de plazos —y espero no aburrirle a usted con mi intervención pues parece ser que hablamos de cosas distintas, pero la realidad está ahí— porque, señor Ministro, el Plan se revisó en 1988 y la entrada en servicio de algunos de sus programas finalizaba en 1991, como usted reconoció el día 10 de abril en el Pleno, contestando a una pregunta oral. Usted no habló de adjudicar o licitar antes de finales de 1991; sino de la puesta en servicio. No se extrañe, señor Ministro, se lo leo textualmente. El día 10 de abril de 1991 decía: El objetivo establecido cuando se aprobó el Plan consistía en licitar antes de 1991 (eso era en 1986, era al principio) el conjunto de obras que constituyen el Plan de autovías. Este objetivo todavía puede ser cumplido a pesar de las dificultades de orden financiero y técnico que han aparecido desde entonces. El objetivo mucho más ambicioso, que se estableció posteriormente, de acabar la ejecución de las obras antes de 1991 (y todos sabemos lo que es acabar la ejecución) ha quedado supeditado a un conjunto de circunstancias tales como los recortes presupuestarios. A pesar de ello, el grado de ejecución es bueno. A finales de este año entrarán (no dice usted estarán) en servicio dos mil kilómetros de autovía y conseguiremos cumplir el objetivo final.

Usted ha reconocido hoy que van a entrar en servicio a finales de este año 341 kilómetros, que es, aproximadamente, lo que tenía previsto el Ministerio, porque hay bailes de cifras entre los datos que ustedes nos dan en las contestaciones por escrito y lo que luego nos dicen en sus comparecencias. Habrá 1933 kilómetros en servicio, que siempre suelen ser algunos más porque se ponen en servicio obras que todavía no están totalmente terminadas.

Señor Ministro, en estos tres primeros meses de gestión al frente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como decía antes, lo que ha quedado bien claro son dos hechos incuestionables sobre la situación de las infraestructuras de carreteras en nuestro país. Por una parte, el retraso de la ejecución del Plan vigente y, por otra, el aplazamiento— que también era motivo de petición de estas comparecencias— de la presentación de un nuevo plan de carreteras.

Según nuestros datos (datos que, por otra parte, provienen del Ministerio a través de preguntas por escrito y, otros facilitados por ustedes en las comparecencias, aunque últimamente se contradicen bastante) y, sin ánimo de abrir polémica en cuanto al calendario, debemos dejar constancia de que el calendario vigente del Plan lo estableció el ex Ministro de Obras Públicas, señor Sáenz Cosculluela, en junio de 1988, cuando con motivo de la convalidación del Real Decreto-ley de 3 de julio de 1988, por el que se

concedía un suplemento de crédito de casi medio billón de pesetas para el Plan de Carreteras, decía: Con estas inversiones se garantizan los siguientes objetivos: en primer lugar, completar los programas de autovías y de mejora de plataforma y de pavimentación en 1991 cuando, en principio, sólo estaba previsto iniciar todas las obras en dicho año, previéndose su terminación entre los años 1992 y 1993. Era lo que estaba previsto en 1986. Esto lo dice el ex Ministro en el «Diario de Sesiones» del 14 de julio de 1988, número 121, página 7.428.

Cuatro meses más tarde, ante la Comisión de Industrias y Obras Públicas del Congreso, decía también el ex Ministro Sáenz Cosculluela: Estamos en tiempo y en una fase muy importante para poder garantizar lo siguiente: dentro del programa de autovías se prevé la terminación de todas las obras el 31 de diciembre de 1991. En el programa de reposición y conservación se prevé, asimismo, la terminación de las obras al 31 de diciembre de 1991.

En la última previsión del Gobierno en cuanto a la finalización de las autovías, que constituyen, como usted decía antes y como nosotros hemos manifestado en numerosas ocasiones, el programa estrella de todo el Plan, sitúa la terminación de las mismas en 1993, es decir, dos años después del Plan fijado en junio de 1988.

Nos ha aclarado hoy en parte algo de lo que nosotros venimos reclamando desde hace tiempo; pero en su responsabilidad anterior en el Gobierno S.S. tuvo también algo que ver porque, de alguna forma, era responsable de la distribución y buena gestión de los Presupuestos. Me gustaría que nos explicara de manera más convincente que hasta el momento las razones y las causas del retraso, porque los argumentos que nos viene dando en los últimos meses, la Guerra del Golfo y medidas de carácter social, no son suficientes, porque —como usted bien decía anteriormente—, la rebaja en los Presupuestos de 1991 era 100.000 millones y las medidas sociales suponían 24.000 millones, y usted sabe como yo que en los dos últimos años se han dejado de invertir aproximadamente unos veintitantos mil millones cada año. Eso, en un coste aproximado —como usted decía— de 2,5 billones, al final de la totalidad Plan General de Carreteras no sólo del de autovías, es muy poco comparativamente. No se pueden justificar esos grandes retrasos de dos años, en algunos programas, de hasta tres.

Señor Ministro, los datos que ustedes tienen en el Ministerio en cuanto al Plan de autovías, nos informan el día 8 de abril de 1991, que las obras en contratación, son 149 kilómetros, cuyo costo asciende a 67.000 millones; las obras con orden de expropiación, son 231 kilómetros y cuentan con un presupuesto de 194.000 millones; las obras con aprobación definitiva son 12 kilómetros; obras con aprobación técnica, 29 kilómetros; obras con proyecto recibido, 34 kilómetros y 50 obras en estudio, 77 kilómetros, por valor de 44.000 millones.

Me gustaría creer lo que ha anunciado en sus manifestaciones anteriores relativo a que se compromete a contratar porque a veces nos ha hablado de licitar, que es un término completamente distinto. En este momento, se están licitando —se lo comentaba el otro día al señor Secre-

tario General— los estudios de algunos proyectos. (**El señor Presidente, Sáenz Lorenzo, ocupa la Presidencia.**) Si ahora se están licitando va a ser imposible contratarlos o licitarlos definitivamente antes del 31 de diciembre de 1992, lo que supone que, a finales de 1993, no van a poder estar terminados, porque los tiempos entre las licitaciones de los proyectos, las licitaciones de las obras y las adjudicaciones o contrataciones definitivas son lo suficientemente amplios como para que se tarde más de dos años y medio en realizar algunas obras.

Su señoría convendrá conmigo en que las obras que quedan por contratar, tanto en el programa de autovías, como en los programas RECO, ARCE, y de acceso a las grandes ciudades, son las más difíciles de ejecutar y los que más problemas han tenido con los ayuntamientos. Me refiero, en este caso, a las autovías, a las variantes de ciudades de más de 50.000 habitantes (que son 113), y a las poblaciones de menos de 50.000 habitantes (que son 200) y que, por cierto esta Diputada, después de reclamarlo en la Ponencia en febrero, todavía no sabe cuántas de esas 200 variantes están en ejecución, cuántas están terminadas, cuántas están en proyecto y cuántas faltan por proyectar, lo cual es una parte muy importante, por ejemplo, del programa de acondicionamiento. Ustedes nos dicen que ese programa está en ciertos niveles de ejecución, pero todavía han sido incapaces de contestar a esta Diputada y al Grupo Parlamentario Popular sobre las variantes, asunto para mí grave, porque como es en los proyectos donde se han de poner de acuerdo el Ministerio con los ayuntamientos, me consta que es en las actuaciones donde más problemas hay para su ejecución y finalización.

El señor **PRESIDENTE**: Vaya terminando, señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Sí, señor Presidente.

Señor Ministro, en cuanto a los costes, es llamativo que en un Plan que en el año 1988 se anunció que iba a costar 1,5 billones de pesetas, ahora se nos diga que su coste está por encima de los 2,5 billones. Incluso, el otro día, el Secretario General en su comparecencia en la Comisión hablaba de entre 2,5 a 3 billones, es decir, se duplica el coste del año 1988. Tanto desfase en tan pocos años, señor Ministro, no es comprensible ni tolerable, porque, señor Ministro, cuando se planifica con tan pocos años —son tres años—, hay que hacer modificaciones, pero es que ya estaban previstas según el responsable del mismo Gobierno socialista.

Me gustaría, señor Ministro, que en su siguiente intervención me dijera si, en vez de tener la misma ideología que el Ministro anterior, hubiera pertenecido a otra opción política y se hubiera encontrado con estos desfases, o con esta ampliación en los plazos y con esta variación en el presupuesto, ¿qué hubiera dicho, señor Ministro? Porque, realmente, es algo llamativo y que tiene que tener alguna justificación más que la que nos está dando. Usted sabe que el coste de las obras ejecutadas por kilómetro en 1988 no es el mismo que el de las contratadas en 1989, en 1991 o en 1992 y las que van a serlo en 1993. Hay un incremen-

to del valor por kilómetro uno de cuyos componentes importantes es el no haberlo ejecutado en el tiempo programado y previsto y haberlo tenido que realizar más tarde, aparte de las modificaciones en los trazados, de las mejoras de las condiciones técnicas, de las mejoras en las autovías o de las mejoras en todos los programas.

Señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez, ha agotado ampliamente su tiempo.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Voy terminando, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No, termine.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Sí, señor Presidente.

Quisiera, señor Ministro, que en la siguiente intervención nos ampliara las manifestaciones hechas en ocasiones anteriores sobre la presentación del siguiente plan de carreteras, porque creemos que son muy graves los retrasos, para la economía española y para el bienestar social de los españoles, que ha habido y se están produciendo en la ejecución del Plan General de Carreteras vigente, y, por tanto, es muy grave la puesta en marcha del siguiente plan, que ya calculamos, por lo que usted nos dice y por lo que nos ha comunicado anteriormente, que aunque nos lo traigan a esta Cámara a finales de 1992 —como usted y el Secretario General decían—, los Presupuestos para 1992 y 1993 están ya prácticamente comprometidos y será muy difícil que podamos, de alguna manera, iniciar la construcción de este siguiente plan antes de 1994 o a principios de 1995.

Quisiera que me aclarara estas cuestiones, porque hay dos cosas: es llamativo que usted, al llegar al Ministerio, haya tenido que cesar al Director General de Carreteras y a subdirectores —los ha cesado en esta última semana—; alguna responsabilidad tendrían. También, señor Ministro, si usted ahora viera...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez, le voy a tener que retirar la palabra. Termine.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Sí, señor Presidente. Usted está en su pleno derecho de retirarme la palabra, pero creo que el señor Ministro, en su primera intervención, no ha contestado a...

El señor **PRESIDENTE**: El compromiso de su Grupo ha sido el de ajustarse a los tiempos estrictamente. Si hacemos dos comparecencias y cada portavoz utiliza quince minutos, es imposible en la mañana de hoy que llevemos adelante los trabajos que teníamos programados.

Termine, por favor.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Para una cuestión de orden, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No hay cuestiones de orden. Termine, por favor, su intervención.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Sí. Gracias, señor Presidente.

Para nosotros es grave el retraso en la presentación del siguiente plan general de carreteras, porque, además, supone que algo estaría mal hecho por los técnicos o por las decisiones políticas adoptadas por anteriores responsables cuando ustedes ahora se tienen que tomar prácticamente un año para revisar lo proyectado e, incluso, están pensando en crear un ente autónomo para la gestión y planificación de este Plan.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó, durante diez minutos, estrictamente.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, espero no consumir los diez minutos. Voy a ser rápido, por cuanto mi intervención va a ser un resumen de la que hice el otro día en Comisión.

Voy a exponer unas palabras de crítica, en general, aunque considero que básicamente el desarrollo del Plan es satisfactorio. Me parece satisfactorio el que dispongamos dentro de poco tiempo de vías de gran capacidad.

La intervención del señor Ministro, parecida a la comparecencia en Comisión el otro día con el señor Secretario General, ha sido triunfal y optimista. Creo que no lo puede ser cuando se trata de un Plan que se ha retrasado tres años, aunque tenga justificaciones suficientes como para que se retrase durante tres años. En estos momentos se nos inunda de números con distintos documentos. Curiosamente, en uno de los documentos que se nos da hoy, a junio de 1991, el informe sobre el I Plan General de Carreteras, cuando hablamos de presupuestos todavía figura un billón 479.000 millones, exactamente igual que la valoración que se nos daba en el año 1988. Tenemos que ser realistas. Se ha desbordado en plazo el Plan, lo cual es lógico por multitud de justificaciones. Se ha desbordado (no sé si es tan lógico) en cuanto a su coste. Un Plan que, en pesetas de 1983, inicialmente, era de 800.000 millones de pesetas, va a aumentar el 300 por ciento.

En estos momentos, me parece que sería mejor que hablásemos desde un punto de vista real. No se puede afirmar que es un hito histórico sin precedentes. Es cierto que no había precedente porque no existía un gran Plan de Carreteras y ahora lo ha habido. El hito histórico quizás sería el análisis de un fallo de la planificación del I Plan de Carreteras, que no se ha ido regularizando de forma suficiente. Ahora, después de permanecer tres meses en su Ministerio, señor Ministro, usted y su equipo asumen el problema responsablemente y nos exponen la realidad de la situación, lo que es de agradecer, porque nos explican cómo se encuentra. Hay que lamentar que todavía nos tenga usted que plantear la duda de los dos billones y medio; el coste para 1993 no lo sabemos.

Para concretar, y habiendo dado nuestra impresión, voy a decirle dos o tres cosas. Nos habla usted de que las autopistas son mucho más que autovías, que son autopistas. Este ha sido un gran tema de debate durante unos años en la Comisión. ¿Son autopistas a 100 kilómetros por hora

porque la mayoría están construídas para esa velocidad? O, después de la nueva señalización, ¿qué variaciones van a tener?

Los dos billones y medio de pesetas, ¿son pesetas 1991, 1993 o 1988, para hacer una comparación homogénea? Ya que el 1,5 son pesetas de 1988, lo digo para poder centrarnos en qué nos va a costar al final todo este Plan de Carreteras y que, dentro de todo, sirva como experiencia para que el nuevo Plan 1992-2000, o 1994-2000, lleve una marca de calidad en su planificación, cosa que no podemos decir de este I Plan de Carreteras.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Ministro, en primer lugar le agradezco que nos diga la realidad de la situación en que se encuentra el Plan de Carreteras, una realidad que, de una manera u otra, siempre se nos ha venido ocultando. Pero, una vez expresado este agradecimiento, yo le tengo que decir, en lo que le he podido oír, su intervención ha sido poco autocrítica en las razones por las cuales se ha llegado a esta situación de incumplimiento de las previsiones que, en un principio, se hicieron sobre la finalización del I Plan de Carreteras. A nosotros nos preocupa que haya sido poco autocrítica esa intervención porque me temo que, si no se dicen las razones reales, si no analizamos las razones reales del por qué se ha llegado a esta situación y las exponemos con claridad, no podremos sacar una lección adecuada para el II Plan de Carreteras, que, a nuestro juicio, es no sólo tan importante sino incluso puede ser mucho más importante que el primero, porque tenga usted en cuenta que el I Plan de Carreteras lo único que venía a plantear era aplicar soluciones de emergencia a una situación de hecho, a que era la relación entre los grandes núcleos que había en España. Por tanto, no era un Plan que significara importantes transformaciones territoriales, lo que sí puede significar el II Plan. Y eso es lo que nos preocupa, sobre todo como proyección de futuro: que no se sea suficientemente autocrítico sobre las razones que han llevado a esta situación en la ejecución del I Plan y que se pueden cometer errores del mismo calibre de cara a la ejecución del II Plan.

Nosotros pensamos, en lo que hemos podido oír de su intervención, en cuanto a las posibles razones por las que se ha llegado a esta situación, que algunas de las que usted ha dado no parecen de peso, no parecen razones, a nuestro juicio, excesivamente serias. Por ejemplo, usted ha hablado de los incrementos de tráfico, señor Ministro, pero las redes de autopistas en Alemania se hicieron muchas de ellas en los años 30 (no le digo ya las de los Estados Unidos que se hicieron después de la recesión del 29) y están soportando el tráfico del año 1980. Imagíese usted en todos esos países lo que ha crecido el tráfico. Yo creo que las razones no pueden ir por ahí. Las razones no pueden ser la previsión de tráfico que existiera en el año 1970 en relación con el que existe en 1991, ni pueden variar de manera tan sustancial los problemas de trazado en las auto-

vías para que se hayan encarecido. Más bien apuntaría, señor Ministro, a que no estuvieron bien previstas las características de trazado de estas autovías y se han ido improvisando sobre la marcha. Eso que dijo usted en su primera comparecencia ante el Congreso de pensar lento y actuar rápido, este grupo, cuando sea oportuno, se lo recordará para que no se caiga en situaciones como las que se han dado anteriormente: que muchas veces, por efectos meramente propagandísticos, se ha actuado lento y se ha pensado demasiado rápido. Y este es uno de los casos.

Nosotros consideramos que en esas actuaciones se ha pensado poco y ha habido que modificar muchas de ellas a lo largo del tiempo, cuando se han ido planteando las operaciones en concreto. Yo creo que esa es la razón fundamental por la cual la desviación de financiación se ha ido de un billón y medio a dos billones y medio.

También creemos en nuestro Grupo que es bastante dudosa la estrategia que se ha seguido de dejar los tramos más conflictivos para el final. En primer lugar, hay una razón: quizá se ha hecho porque no estaban suficientemente estudiados y quizás también porque podía ser más interesante tirar millas y hacer tramos largos que pudieran ser políticamente rentables, pero dejando los nudos y los puntos conflictivos para el final que, al fin y al cabo, son unos cuantos kilómetros. Políticamente quizás haya sido rentable para su Grupo político, pero yo pienso que no es rentable económicamente para las operaciones; muy al contrario, nosotros pensamos que hubiera sido más oportuno en algunos sitios actuar precisamente en los puntos más conflictivos y dejar estos trazados que son menos conflictivos para el final.

En definitiva, señor Ministro, nosotros lo que deseáramos es que de estos fallos que ha habido en la gestión del I Plan de Carreteras, sacáramos claramente las consecuencias para no fallar de nuevo en el segundo, y si intentáramos maquillar los fallos reales que ha habido en estas operaciones, nos estaríamos haciendo todos un flaco favor.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia.

El orden del día dice que usted viene a informarnos sobre los problemas que dificultan la ejecución del Plan de Carreteras. Evidentemente, lo podríamos agrupar en dos grandes bloques: uno, que usted ha detallado minuciosamente, es el de los problemas de financiación y ejecución y otro, que usted no ha tocado pero que a mí me interesaría mucho conocer, es la cuestión de procedimiento. No olvidemos que uno de los puntos en los que usted puso énfasis cuando presentó el plan que iba a seguir su Ministerio era que una parte importante la iba a dedicar a planificación y estudios de qué cuestiones debían preverse, cuáles corregirse.

Hay dos cuestiones de procedimiento que deberíamos tomarnos muy en serio en Cámara, y no sólo usted, ya que están dificultando mucho la ejecución de cualquier obra pública y más cuando se quiere concentrar, como us-

ted ha dicho, en el tiempo tan gran inversión. Por un lado, está la Ley de Expropiación Forzosa. No se puede funcionar con la Ley de Expropiación Forzosa actual; tenemos que modificarla. Esta es una vieja aspiración del CDS pero, señor Ministro, todos los Ministerios inversores, todos los Ministerios que ejecutan obras públicas, han de acudir al artículo 29, si mal no recuerdo, que es un artículo que se estableció en la época franquista con el fin de expropiar a todos aquellos que estuviera en contra del régimen, porque no tienen manera humana de alcanzar los objetivos que se pretenden si continúan los trámites normales de la Ley de Expropiación Forzosa. Al mismo tiempo, hay que especializar a los jurados de esa Ley de Expropiación, porque si siguen teniendo la composición vigente no pueden dar satisfacción, a pesar de la categoría humana y profesional de sus componentes, a la gran demanda que se está produciendo en los procedimientos de expropiación forzosa. Esa es la primera cuestión.

La segunda cuestión es el grave problema de reformados de los proyectos. Hay reformados de los proyectos inevitables y hay reformados de los proyectos evitables. Parece que en el conjunto total, y así lo señalaba el anterior Subsecretario de Obras Públicas en una comparecencia que solicitó mi Grupo, el reformado de proyectos alcanzaba al final de año un balance del 12 por ciento de las obras públicas del Ministerio. Si esto es así, supone que las empresas están acudiendo a los concursos con bajas temerarias y están acudiendo sin atender suficientemente a la realidad del proyecto. No puede aparecerle a una empresa seria un barranco, ni puede aparacerle una casa ni una situación geológica inesperada, porque se supone que en su estudio básico, cuando ha concursado a esa obra, esa empresa ha hecho un minucioso estudio de la situación.

Las empresas están acudiendo en general, a nuestro juicio, a la licitación de obras públicas a la baja temeraria. Además, están actuando mediante el sistema de subcontrataciones, es decir, ponen la firma, ponen los nombres de las personas que van a ejecutar la obra, pero realmente quien la ejecuta luego son empresas subcontratadas. De ahí la diferente calidad con la que se acaba, y muchas veces las disputas que la Administración tiene para hacer la recepción de la obra, porque hay tramos donde la calidad de la obra es muy distinta a la que se esperaba de esa empresa. Son éstas las dos cuestiones de procedimiento en las que queríamos a hacer hincapié y estamos dispuestos absolutamente a todo para evitarlas, si compartimos el diagnóstico o parte del diagnóstico, señor Ministro.

Le planteo otras cuestiones que también creo que podrían ser de interés dentro de este informe que está haciendo. No puedo compartir su definición de autopista, salvo que haya una nueva definición internacional de lo que son autopistas. Es verdad que es un tema muy controvertido, pero al menos esta pequeña discusión intelectual se me va a permitir. Hay dos condiciones vitales para definir una autopista: el trazo geométrico de las curvas y los accesos. Estas dos condiciones impiden llamar a las autovías autopistas, pero es cierto que las autovías españolas —se lo reconozco— tienen una calidad superior a cualquier

autovía europea, es decir, están en un camino intermedio entre autopista y autovía.

En segundo lugar, ¿qué vamos a hacer? ¿Cómo vamos a incorporar al Plan de Carreteras las obligaciones que nos vienen de otras leyes, por ejemplo, la Ley de Costas? La Ley de Costas nos exige, para lo que llamaríamos variantes de playa que todas esas zonas que queremos proteger a fin de impedir un gran impacto sobre las playas no soporten más de quinientos vehículos al día, y esto va a requerir una inversión importantísima por obligación de la propia Ley; no porque haya un Plan solamente, sino porque hemos querido que sea así la propia Ley.

En tercer lugar, hay una cuestión importante, como es la conexión de la red general con las redes autonómicas y locales. El esfuerzo inversor innegable que se está haciendo en materia de carreteras en la red general afecta a 20.000 kilómetros de carretera, pero, si no recuerdo mal, hay todavía 70.000 kilómetros de una red autonómica y 120.000 de red local, más otras tantas que pertenecen a redes agrícolas, etcétera. Esto nos llevaría al hecho de encontrarnos, aunque estamos actuando sobre el 10, 12 ó 15 por ciento de la red viaria española, con que la conexión con estas redes es fundamental porque incluso donde la mayoría de accidentes están creciendo de forma alarmante es en las redes autonómicas y, sobre todo, en las redes locales, y de algún modo su Departamento supongo que tendrá previsto de qué forma concertar sus actuaciones con las que están llevando a cabo las comunidades autónomas, así como Diputaciones provinciales, que son las responsables de las redes locales.

Estas son las cuestiones principales que le quería plantear, señor Ministro.

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

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Gracias, señor Ministro, por su información. Quiero agradecerla porque nos parece importante y exhaustiva. Claro es que vamos a estudiarla detenidamente y, aunque tarde, creo que la información es buena y abundante.

Vamos a mirar hacia adelante, no para atrás.

Usted conoce nuestros criterios al respecto, pero por lo menos vemos con agrado que nosotros que podríamos ir por autopistas de verdad hasta Copenhague o hasta Ginebra, parece que en breve, por fin, vamos a poder llegar hasta Madrid por autopista o autovías convertidas en autopistas. Para nosotros, eso es gratificante, señor Ministro, aunque también nos gustaría poder llegar a Galicia y a Salamanca, pero eso está por ver y, en principio, nosotros le damos un voto de confianza. Podríamos llegar por autopista hasta Copenhague y hasta Ginebra también en el TGV, pero, como se han separado las dos cosas, hablaremos de eso luego.

También vemos con agrado que usted se haya referido a la desaparición de ese maleficio o problema que suponía hablar de las autopistas, porque parece que estaban estigmatizadas. Se decía aquí que las autopistas eran un lujo, que no eran necesarias, que estaban «demodées», que

con las autovías se cubrían todas las posibilidades. Yo estoy de acuerdo realmente en que las autovías que estamos haciendo es obvio que no son autopistas, como usted sabe, pero también comprendo lo que usted quiere decir al hablar de la calidad, pues no cabe ninguna duda de que, efectivamente, la calidad de nuestras autovías es mejor que la que se ve en Europa y en otros países. De todas formas, si entendemos que es bueno que se hable con esa filosofía y que por lo menos la autopista ya no sea considerada como una cosa innecesaria, lujosa o malévol.

De cualquier forma, señor Ministro, vamos a estudiar —como le he dicho— detenidamente su informe. Nosotros sabemos que usted tiene una entrevista concertada con nuestro Consejero, que quiere reunirse con él. Están pasando los días, llega el verano, y espero que lo haga en breve. Tenemos problemas comunes, pero sabemos que ninguno de ellos, señor Ministro, es insalvable y estamos convencidos de que vamos a llegar a acuerdos. Le ruego que haga un esfuerzo dentro de sus posibilidades y se reúna con nuestro Consejero, que lo está deseando, en la inteligencia de que llegaremos a una colaboración porque queremos resolver los problemas que tenemos, ya que entendemos que no va haber grandes dificultades. En definitiva, señor Ministro luego hablaremos de los ferrocarriles, pero en carreteras creemos que, aunque tarde, estamos llegando a una situación beneficiosa para el conjunto del Estado.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, por supuesto mis primeras palabras son de agradecimiento por su comparecencia, sobre todo por haber introducido una nueva técnica en las relaciones con el Parlamento al facilitar una documentación bastante exhaustiva y completa, con la cual se podrá estar de acuerdo o no en cuanto a su contenido pero al menos se dispone de elementos suficientes para poder entablar un debate con conocimiento de una serie de circunstancias a las que, en caso contrario, la mayoría de los parlamentarios teníamos acceso, vía indirecta, por los medios de comunicación social.

La crítica que se ha hecho del Plan por parte de los Diputados que me han precedido en el uso de la palabra me ahorra hacer algunos juicios (es la ventaja que tiene el ser miembro del Grupo Mixto y el último en hablar), si bien he de decir con toda sinceridad que no comparto todas las críticas que se han hecho, pero sí la inmensa mayoría en tanto en cuanto actuación de la Administración, no en tanto en cuanto al Ministro actual, porque difícilmente ha tenido tiempo de «aterrizar» —valga el símil de la palabra— en su Ministerio para poder tener un conocimiento profundo de la situación del mismo.

Ciertamente que, como compañero del anterior Ministro, le honra el que usted utilice palabras sólo positivas y si conoce algún tema que no lo es tanto se lo calle. Me parece lógico y natural, como le tiene que parecer a usted que nosotros también no veamos claro este desfase tan

enorme del Plan a lo largo de los años en dos circunstancias: en el tiempo, porque hoy se habla, como efectivamente ha dicho repetidamente en sus intervenciones en el Pleno, de que su objetivo era contratar antes de finales del 91, pero usted sabe que al principio en el tiempo de la redacción del primer Plan el objetivo era inaugurar las obras para que los eventos del 92 dieran una imagen distinta de la España del 1992. Sin embargo, esto ha ido evolucionando y hoy ya sabemos que parte de las obras —una parte, no la parte más importante, pero sí sustancialmente— se inaugurará en 1993.

Lógicamente, yo le tengo que hablar de lo que más conozco, y más representando a un partido de ámbitos nacionalista y regional. Después de oír su disertación estaba un poco confuso, pero me he tranquilizado cuando he visto en uno de los documentos que usted nos ha facilitado, en la penúltima o en la última página, en la que se hace referencia al plan de desarrollo regional, el plan puente, porque usted me estaba hablando de que se iba a dar fuerza y prioridad a la autovía de Valencia a Madrid. Pero para los residentes en Valencia la autovía de Valencia a Madrid es la que va por Cuenca, no la que va por Almansa, que tiene cien kilómetros más de recorrido, y en todos los planos y en todos los mapas seguía viendo que no figuraba absolutamente nada referido al tramo que complete la autovía de Caudete de las Fuentes, es decir, la de Madrid por la Nacional III, la que complete el recorrido entre Caudete de las Fuentes y Honrubia. Sin embargo, ahora he visto que dentro de lo que se llama plan puente figura en estudio y, por tanto, como previsión de realización, un tramo entre Saelices y Caudete de las Fuentes con un ramal a Cuenca, que sí completaría el acceso a la Comunidad Valenciana desde Madrid y, en consecuencia, sí respondería a la reivindicación constante de muchísimos ciudadanos de la Comunidad Valenciana, y me atrevo a decir que también de muchos ciudadanos de la comunidad autónoma de Madrid. El hecho de que parece —y en eso estamos muy esperanzados, por lo menos los miembros de mi partido— que usted estaba introduciendo unos criterios de racionalidad, unos criterios técnicos que fueran mezclados a la vez con criterios económicos, socioeconómicos, territoriales, como dicen que fueron los que sirvieron para elegir las obras del plan de desarrollo regional, da esperanzas de que al fin en este país las cosas se van a hacer con un poco más de sentido común, que es la expresión que emplean los ciudadanos de la calle.

Aquí también se ha hablado de la dicotomía, de la diferencia o del debate entre autovía y autopista. Si para el señor Ministro, autopista es alguno de los tramos que ya están inaugurados entre Almansa y Alicante, yo le diría que no estoy muy de acuerdo; si como autopista considera una autovía construida como la que ya está en servicio entre Sevilla y Huelva, yo le diría que estoy totalmente de acuerdo, porque hay obras que están muy bien hechas y hay otras obras cuyo proyecto quizá es más anticuado y, en consecuencia, la obra no reúne condiciones de seguridad.

También hay una cuestión que espero que el Ministerio tenga muy en cuenta. El señor Ministro ha dicho que, salvo algunos tramos, prácticamente serán autopistas. Esto

es muy peligroso de no estar extraordinariamente bien señalizados, porque un ciudadano que va en un vehículo creyendo que circula por una autopista y de repente llega a una curva por la que no puede ir a una velocidad superior a 80 kilómetros por hora corre grave riesgo para él y para quien circula por la carretera o por la autovía. Esta situación puede resultar muy peligrosa y, en consecuencia, estaríamos creando puntos negros que pueden ser extraordinariamente peligrosos.

Señor Ministro, sólo me queda agradecerle que haya incluido, aunque sean los últimos —porque hay cinco tramos pendientes de licitar o de contratar— cinco tramos en los accesos a Valencia. Hay cinco tramos según los datos que tengo aquí: hay un tramo cercano a Madrid que forma parte de esa autovía y está el tramo de Almansa a Alcudia y el de Játiva a Silla fundamentalmente, y también está el de Caudete de las Fuentes a Requena. Me he equivocado, son cuatro y no cinco; cuatro más el tramo que no estaba proyectado y que ahora aparece en el plan de desarrollo regional. A mí, ya se lo he dicho más de una vez, me extraña extraordinariamente que de los 3.550 kilómetros de autovías los menos necesarios, los menos urgentes fueran precisamente cuatro de los tramos de acceso a la Comunidad Valenciana. Es una casualidad, pero, en fin, lo admito; lo que quiero es que se hagan. No me interesa excesivamente criticar porque no se haya hecho, sino que lo que me preocupa es que se hagan.

Finalmente, quiero preguntarle, señor Ministro, sobre las previsiones de desarrollo de este tramo del que le he hablado, el que figura en el plan de desarrollo regional. Desearía que me indicara si existe algún tipo de plazo, pues aquí se habla del período comprendido desde 1989 a 1993; me imagino que se refería a contratación de obras, no a la ejecución, porque es muy difícil ya que, como mucho, está en fase de proyecto; como mucho.

Para terminar, voy a hacer una breve referencia a un tema que me preocupa y que leí en la información que nos dio el señor Secretario General el otro día, reunión a la que asistí al final porque coincidía con la reunión de la Junta de Portavoces. Allí hablaba de que la inversión en las obras de accesos urbanos y de obras internas, que afectaban al MOPU, en la ciudad de Valencia alcanzaba la cifra de 17.000 millones de pesetas de inversiones, pero había un asterisco muy bien puesto que señalaba no se tienen en cuenta las obras de reposición de servicios. Eso me preocupa extraordinariamente, primero porque podemos estar hablando de mucho millones, quizá de miles de millones, ya que me imagino que ahí entra la reposición de alcantarillado, de aguas potables, de telefónica, de gas, etcétera, pero, además, tampoco explica quién se va a hacer cargo de esos gastos, si se va a ser el Ayuntamiento de Valencia, el Ministerio o quién se va a hacer cargo de esto. Ese tema, como comprenderá, es muy importante y muy preocupado.

Con ello, señor Ministro, deseándole que pueda llevar adelante esos criterios que parece que son los que quiere imponer en su Ministerio, le deseo el éxito, porque la crítica bien está pero no resuelve gran cosa; lo que importa es el presente y el futuro, y el presente y el futuro quere-

mos que sea lo mejor, aunque al final, lógicamente, no le podamos votar.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor Ministro, por su comparecencia ante nosotros, por la excelente calidad, a pesar de algún error de un tono muy menor que hay, de la información que nos facilita, que ciertamente abre una nueva moda en esta Comisión cual es la de acompañar las comparecencias de los Ministros con una información en documentos que permitan un análisis más reflexivo, más sereno y no sólo el que se pueda hacer al hilo de la exposición que se nos formule. Gracias también por la claridad en la presentación de los datos, por la descripción real de la situación y por la claridad en los compromisos que asume en esta nueva etapa de continuación del esfuerzo de infraestructuras en el país.

Es obvio, señor Presidente, que nos instalaríamos en el cinismo si dijéramos desde este Grupo que nos complace el retraso que hay en las formulaciones finales del plan o que nos complacen también las desviaciones en los presupuestos asignados inicialmente al mismo. Pero, acto seguido, tenemos que declarar que compartimos con carácter pleno las explicaciones, las razones que justifican una y otra desviación tanto en tiempo como en plazo de ejecución. El notable incremento en la calidad de las infraestructuras que se construyen, tanto en el diseño como en el trazado, en el grueso del firme, en la atención medioambiental de las obras, en el mayor esfuerzo hecho en la seguridad vial, junto a la flexibilidad del Plan, que a lo largo de estos siete años ha sabido ir incorporando las nuevas demandas que la sociedad, a través de sus representantes, ha ido añadiendo y colgando a un Plan que inicialmente no tiene nada que ver con la realidad que todos estamos viendo en estos días, junto con los acontecimientos externos de restricciones presupuestarias, o de incidentes internacionales que han obligado a revisar la asignación de los recursos; todas estas circunstancias han producido los retrasos y los mayores costos que hoy estamos considerando.

La preocupación que nos impide esto va más bien en la reflexión a que nos induce el hecho de que estamos en la certeza de que este país no ha sido capaz de dar más financiación ni más recursos humanos ni más tecnología al desarrollo del Plan. Creo que los españoles han llevado al límite sus posibilidades de financiación, vía gasto público, en las infraestructuras públicas y creo sinceramente que las empresas han llevado al límite las capacidades de sus recursos humanos y las ingenierías han llevado al límite la capacidad de diseño y de proyecto de las obras.

Por tanto, aunque no nos agradan, como no agradan a nadie, ni el señor Ministro ni al Gobierno ni a ningún miembro de esta Cámara, los retrasos y las desviaciones que se producen, sí queremos explicitar con absoluta certeza y de una forma muy clara que somos copartícipes de las explicaciones y razones en las que se fundamentan estas circunstancias. Circunstancias que en el tiempo llevan a una

desviación mínima en autopistas. Hemos escuchado el compromiso de que en los meses que quedan de este año estará licitado el resto de la obra pendiente y que, por tanto, en el plazo de dos años estarán en funcionamiento todas las actuaciones que en este programa se habían incluido como de realizar a lo largo del mismo.

Compartiríamos las críticas que se efectúan al mayor gasto realizado si éstas tuviesen algún atisbo de que pudieran ser consecuencia de una mala gestión o de una incorrecta asignación de los recursos disponibles, pero realmente creemos que estas razones están muy lejos de las reales y continuamos sin entender qué se quiere insinuar cuando se hace una crítica tan despiadada de la desviación del costo.

¿Acaso se nos quiere decir que el Plan de Carreteras debiera darse por concluido cuando se ha alcanzado la cifra máxima del presupuesto inicialmente establecido? ¿Se nos quiere decir, por el contrario, que se podía haber hecho más barato, sin sacrificar la calidad o la seguridad de la obra? ¿Se nos quiere acaso decir que la empresa que construye la obra está estafando al Estado y que era posible hacer el esfuerzo inversor en el tiempo y con los costes con que se ha hecho en menor tiempo o con menor coste? O, por el contrario, ¿se nos quiere decir que es posible otra política, que cualquier otro Grupo que hubiera estado en el Gobierno hubiese reaccionado de manera distinta a como lo ha hecho este gobierno? Porque la única alternativa que tenemos al plan de infraestructuras viarias del Gobierno es una alternativa que antes del establecimiento del Plan, de la discusión parlamentaria del mismo, sostenía la continuación del Plan de Autopistas de Peaje de 1974. Durante dos años, de 1986 a 1988, dieron su apoyo, sin gran crítica, a los contenidos del Plan; posteriormente, a finales de 1988, ya nos proponen incluir en este primer Plan 3.800 Kilómetros más de autovías simultáneas a los miles de kilómetros contemplados en el Plan de Carreteras. En mayo de 1989 se envalentonan un poco más y presentan ya el desglose, por provincias y por comunidades autónomas, de esos casi cuatro mil kilómetros más de autovías que habían ofrecido en 1988, pero ya las convierten en autopistas libres. La proximidad de las elecciones generales de 1989 y, por tanto, el compromiso que exige el establecimiento de una oferta en el programa electoral, reconduce ya a las autopistas libres en autopistas de peaje y, por último, no hace más de unos meses, en su última actuación, una interpelación y moción consecuencia de la misma, nos habla de un incremento en autovías del orden de tres billones de pesetas sobre los gastos que tienen raíz en el Plan actual y de unas actuaciones en ferrocarril de dos billones de pesetas añadidos a las previsiones del PTF, Plan de Transporte Ferroviario.

Hemos de reconocer que entre los aciertos que han tenido el Gobierno y el Grupo Parlamentario ha estado el de resistir a este tipo de iniciativas, que, sin lugar a dudas, hubieran creado una situación absolutamente insostenible. Es preciso reflexionar para ver las realizaciones concretas del Plan, de dónde venimos, dónde estamos y hacia dónde nos dirigimos en materia de carreteras.

Venimos, señor Presidente, de una situación en la que

cualquier ciudadano español, incluida la portavoz Martínez, hubiera tardado no menos de diez horas...

El señor **PRESIDENTE**: Rogaría se eliminaran las alusiones personales, porque si no, vamos a tener que abrir otro turno, lo cual no es mi deseo en absoluto.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Es una alusión absolutamente respetuosa, pero la retiro.

Me quedo en que venimos de una época en que los españoles, cualquiera de ellos, hubiera tardado no menos de diez horas en hacer por carretera el recorrido entre Cádiz y Madrid. Estamos en una situación en la que ese mismo español tarda no más de seis horas, con un considerable incremento de su seguridad personal, y vamos a estar dentro de dieciocho meses en una situación en la que ese mismo español podrá efectuar el recorrido en algo más de cinco horas, recorrido que, cinco años antes, le hubiese llevado exactamente el doble.

Venimos de una situación en la que este país invertía, en 1984, algo más de 70.000 millones de pesetas en carreteras y estamos en el horizonte de inversión de 405.000 millones de pesetas este año —casi se ha multiplicado por seis la inversión en carreteras—, y venimos de un país que tenía no más de 600 kilómetros de vías de alta capacidad gratuita en 1984 y que tendrá en 1993, nueve años después, más de 7.000 kilómetros de vías de alta capacidad, 16.000 kilómetros de otras carreteras, con una plataforma más amplia, y que se habrá gastado, como hemos tenido la ocasión de escuchar 655.000 millones en actuaciones urbanas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego concluya.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Concluyo dando nuestro apoyo a la iniciativa del señor Ministro de proponer un debate sobre la financiación de infraestructuras de este país, porque es hora de que quienes establecen algún tipo de relación entre déficit público e inversión expliquen a los ciudadanos si consideran que la inversión es un gasto o es una inversión que lo que hace es crear un bien público y, por tanto, no puede tener la consideración de un gasto corriente ni ser sostenida como una de las causantes del déficit público. Eso nos va a permitir establecer también si lo razonable y lo sensato es que haya un estándar de calidad en la oferta de infraestructuras de este país igual para todos los españoles y, por encima y a partir de ese estándar, sea preciso encontrar fuentes de financiación que no graviten exclusivamente sobre el gasto público. Es un debate interesante, para el que yo creo que cada uno de los Grupos debemos ir pensando los posicionamientos que vamos a adoptar.

Por último, y para no pasarme en exceso del tiempo que nos corresponde...

El señor **PRESIDENTE**: Ha terminado ya su tiempo; concluya rápidamente, por favor.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Concluyo en un minuto, señor Presidente.

Nos parece de justicia social la prioridad que se da al pago de expropiaciones pendientes. No hay ninguna razón por la que ciudadanos concretos, con nombres y apellidos, tengan que soportar sobre su propio patrimonio la financiación de la creación de infraestructuras físicas públicas.

Por tanto, señor Presidente, mostramos la satisfacción general que nos produce el grado de ejecución del actual Plan y acogemos con agrado la idea de un debate sobre la financiación de los futuros planes de creación de infraestructura.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Obres Públicas, señor Borrell.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Estaba consultando con el señor Presidente sobre la práctica parlamentaria que deseaba que siguiera, porque es tal el cúmulo de cuestiones que los señores Diputados han puesto sobre la mesa que solamente para ser cortés necesitaría de muchísimo más tiempo del que dispongo, y si, además de ser cortés y contestar a todos, pretendo dar contenido a mi respuesta, entonces nos pasaríamos aquí, obviamente, todo el día y no creo que sea posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro, yo le solicito que aplique al máximo su capacidad de síntesis.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): La puedo aplicar desde cero hasta el infinito. Pero utilizaré unos segundos para agradecer muy cordialmente a todos los señores Diputados sus aportaciones, sus críticas —por supuesto— y también sus valoraciones, que son de la máxima utilidad para seguir gestionando el plan.

Entiendo que es una responsabilidad del Ministerio suministrar a los parlamentarios de esta Comisión la máxima información para que puedan conocer el estado de situación del Plan y la perspectivas de actuación. Me propongo —y mis colaboradores también— seguir esta línea de conducta y suministrar, permanente y sistemáticamente, a los señores Diputados toda la información necesaria para que sepan dónde estamos, qué planes tenemos, qué dificultades encontramos para llevarlas a la práctica y cómo miramos al futuro —como ha dicho el señor Vallejo—, que creo que es la mejor receta que podemos aplicar. No creo que tenga mucha utilidad rebuscar en las actas de sesiones para saber qué se dijo en el año 1988 respecto de... Yo creo que lo importante es conocer cuáles son los plazos que prevé el Ministerio para contratar qué cosas, en qué tiempo, con qué coste; cuál es el calendario de actuación, cuáles son las calidades del producto, cuáles son sus costes. Creo que esto es lo que nos interesa a todos los que deseamos de verdad dotar al país de las infraestructuras que necesita, de la manera más eficiente y más rápida posible. Esto nos obligará a tener un debate sobre la financiación. ¡Qué duda cabe!

Cuando digo que son autopistas ya sé que no se les pue-

de calificar como tales en la nomenclatura internacional, porque la autopista, como el déficit público y como tantas otras magnitudes físicas o financieras, no son ni buenas ni malas, ni de derechas ni de izquierdas, son realidades tangibles que hay que valorar desde la perspectiva de su utilidad y de su coste, de a quién le reportan utilidad y quién sufraga su coste. Por ahí empiezan a colarse cosas más o menos de derechas o de izquierdas; quién paga y quién recibe ya no es un problema técnicamente aséptico. En nuestro país tenemos pendiente un debate que habrá que desarrollar sobre quién paga, qué cosas, en función de quién las usa y en función de los bienes externos que produce.

No son autopistas, pero por el trazado que tienen, por la velocidad que permiten, por los controles de acceso que se pueden establecer, en más de dos terceras partes del trazado son homolables técnicamente a las autopistas. Es verdad que los últimos 30 kilómetros de llegada a Madrid por la Nacional I no es autopista. Pero es verdad también —y técnicos coinciden— que trazados muy largos y muy sustantivos en los cambios estructurales (les he dado un ejemplo, pero les puedo citar más; por ejemplo, Alicante-Murcia, y un señor Diputado ha citado Sevilla-Huelva, y podría citar desde Arcos del Jalón hasta La Almunia, como unos tramos de la autovía a Benavente) son técnicamente autopistas, porque permiten circular a 100 kilómetros por hora, como en una autopista, porque se pueden señalizar, se puede controlar el acceso y se pueden establecer condiciones de circulación homologables en todo. En otros tramos, no; por eso hay que tener mucho cuidado, como ha indicado el señor Diputado, en no despistar al conductor y decirle claramente cuando cambian las variaciones geométricas del trazado para pasar de una configuración a otra.

En nuestro país hemos optado por un modelo de creación de infraestructuras que tiene las características que tiene. Algunas de ellas son positivas y otras son atípicas. Otros países tienen un sistema de vías de gran capacidad, cofinanciado en parte por el contribuyente y en parte por el usuario, y vías de menor capacidad y menores características de trazado financiadas exclusivamente por el contribuyente.

Aquí la sociedad española ha hecho un esfuerzo financiero técnico y económico sin precedentes para dotar a nuestro país de un conjunto de redes de gran capacidad, financiadas desde la iniciativa pública y, por lo tanto, desde los recursos fiscales del país. El problema está en saber si ese esfuerzo es sostenible en el tiempo, si los ritmos, si los esfuerzos fiscales, si las estrategias de déficit son o no compatible con esas estrategias. Por ello hay que buscar mecanismos de financiación que determinen actuaciones específicas que reparten el coste del beneficio de una forma más equitativa. No deseo ser triunfalista, pero hay que quitarse el sombrero en cuanto a lo que se ha hecho en este país en los últimos años en materia de construcción de infraestructuras.

El Plan de Carreteras que se está desarrollando, entre 1984 y 1993, es decir en ocho años, casi permite multiplicar por dos los kilómetros de carretera convencional con

anchura superior a los nueve metros. Pasaremos de 8.000 kilómetros a 15.600 kilómetros, lo cual es casi multiplicar por dos, es un 86 por ciento de incremento (**La señora Martínez Saiz pronuncia palabras que no se perciben.**) Esas son las cifras, señora Diputada; yo lo siento pero la realidad es tozuda (**La señora Martínez Saiz: Todas las realidades son tozudas.**) En el año 1984 había 8.389 kilómetros de carreteras con plataforma superior a nueve metros y en 1993 habrá 15.629 kilómetros. Por tanto, una de dos, o esos datos no son ciertos —y le aseguro que lo son— o se multiplica prácticamente por dos el número de kilómetros de carretera de este país con anchura superior a los nueve metros. Yo lo siento pero, como decía el otro día, ya no es ni patología, eso es física y, por lo tanto, de dudosa discusión.

El número de kilómetros carreteras de gran capacidad ha pasado 2.300, en 1984, a 6.100. Aquí el incremento es casi de un múltiplo de tres. No hay ningún país europeo que en esos años haya multiplicado por tres su red de carreteras de gran capacidad y por dos su red de carreteras convencionales. (**La señora Martínez Saiz pronuncia palabras que no se perciben.**) Esto es un hecho de la vida, una realidad, que está ahí; 450 kilómetros más de autovía cada año es una realidad incuestionable. Como es una realidad previsible que de aquí a finales de 1992 pondremos en funcionamiento —si no hay alteraciones presupuestarias por en medio— dos kilómetros y medio de autovía al día más; de aquí a finales de 1992. Naturalmente, si mañana el Partido Popular consiguiera imponer sus tesis de reducción drástica del gasto público, no sería posible, salvo que consiguieran ustedes (**la señora Martínez Saiz: No hemos conseguido poner en práctica nada**) —como les sugerí un día— nombrar Ministro de Hacienda a papá Noel, pero creo que ni por esas lo conseguirían.

Ustedes se están instalando progresivamente en una esquizofrenia fiscal que empieza a ser peligrosa, porque su discurso consiste en proclamar la necesidad permanente de reducir los ingresos públicos... (**La señora Martínez Saiz pronuncia palabras que no se perciben.**) Señoría, estoy encantado de charlar con usted después, pero ahora déjeme hablar. (**La señora Martínez Saiz: No estoy hablando de eso, señor Ministro.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, no interrumpen la intervención del señor Ministro. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señoría, por favor, tenga un poco de educación.

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, no establezcan diálogo.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Por favor, tenga un poco de cortesía parlamentaria, señoría.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente. Espero poderla ejercer sin el ruido de fondo de los comentarios de S.S.

Estaba diciéndole que no se puede predicar permanentemente una reducción sistemática de los ingresos públicos y, por lo tanto, de la capacidad de gasto y, por otra parte, una permanente alteración a conseguir más realizaciones, toda ellas, obviamente, gratuitas. Eso no tiene consistencia y el país no puede ser bombardeado con esa clase de discursos, porque son la más clara manifestación de uno de los mayores peligros políticos que es el populismo inconsistente.

La realidad es que las carreteras cuestan lo que cuestan y le costarían igual a un director general de carreteras que a otro, a un ministro que o otro, y a un partido político que a otro. ¿Usted quiere hacer un kilómetro de autovía? Le cuesta 350 millones de pesetas. ¿Usted quiere hacer un kilómetro de túnel? Le cuesta 2.000 millones de pesetas. No creo que a usted le hicieran rebaja. Y esos son los costes que hay que tener en cuenta si quiere usted conseguir determinados objetivos, que están ahí y que —le insisto— nos obligan a plantearnos seriamente una discusión de fondo sobre la financiación de lo que nos queda por hacer; pero nos obligan también (y el señor Martínez-Campillo, otra vez —se lo reconozco—, ha dado en la diana) a plantearnos problemas de procedimiento sobre la expropiación forzosa. Es evidente que los jurados de expropiación forzosa no funcionan adecuadamente, que hay que aplicar la Ley del Suelo y la valoración de referencia fiscal de los bienes inmuebles para saber a qué atenernos a la hora de los costes de expropiación, que hemos de modificar la Ley de Contratos del Estado y que el problema del reformado de los proyectos, en parte, es evitable, pero para ello hay que tomarse más tiempo para hacer los proyectos y eso, naturalmente, nos obliga a una ralentización de las actuaciones que luego conduce a críticas, que comprendo que son jugosas de hacer y difícil resistirse a la tentación de hacerlas; pero mejores proyectos para menos bajas implica, obviamente, más tiempo.

La conexión con la red de carreteras autonómicas es un problema de concertación territorial que ciertamente me propongo desarrollar al máximo, porque no podemos crear redes inconexas de actuación. Y tendríamos que sumar esfuerzos, señorías, porque es necesario quizá pensar en alterar el trazado de algunas carreteras de interés general del Estado, pues su actual trazado no se corresponde ya con lo que es una carretera de interés general del Estado, para pasar a sustituirla por trazados diferentes, que posiblemente hoy son de competencia autonómica pero que nunca se harán desde la competencia autonómica porque no hay financiación suficiente. El paso de la N-II por Cataluña es posiblemente un ejemplo privilegiado de en qué forma las evoluciones y las mutaciones en los tejidos urbanos y en la localización de la actividad residencial e industrial obligan a cambiar la configuración física de lo que

se entiende por red de interés general del Estado, que no se corresponde ya con la que era en 1984 cuando se efectuaron las transferencias. Es una reflexión que hay que acometer desde una voluntad de concertación y sumar recursos y voluntades.

Señorías, desde luego, echando la vista atrás, hay que constatar una realidad: no se hubiesen hecho autopistas que hubiesen sustituido a las actuales autovías desde la iniciativa privada. España es un país que, por su densidad de población, por su orografía, por su superficie, no tiene tráfico suficiente para financiar de forma rentable, con criterios de rentabilidad privada, vías de gran capacidad. Hay que ponerlo bien sobre la mesa, porque los que dicen que había que haber hecho autopistas no nos dicen si había que haberlas hecho de peaje, es decir pagadas por el usuario, a gratuitas, es decir pagadas por el contribuyente. Autopistas de peaje pagadas por el usuario no se hubieran hecho porque no existe rentabilidad financiera privada suficiente para acometer esos proyectos y, por lo tanto, lo que hoy son autovías estatales gratuitas no hubieran podido ser nunca autopistas privadas de peaje, por la dura realidad de los cálculos financieros de la inversión necesaria y de los ingresos que se hubieran podido obtener. Es una cosa de la que tenemos que partir, como punto de análisis incuestionable. Es más, las autopistas que se hicieron, y está bien que se hicieran, tampoco se hubieran podido hacer sin la aportación estatal, cuantiosa, extraordinaria —y algún día habrá que escribir la historia—, que respresentó para el Presupuesto del Estado la broma del seguro de cambio a la exportación y los avales concedidos desde los poderes públicos. Son autopistas privadas de peaje, pero que han sido más subvencionadas por los poderes públicos que ninguna actuación privada, en el campo de las infraestructuras, que se recuerda en ningún país del mundo, y eso hay que decirlo también.

Hemos hecho, por lo tanto, una aproximación técnica y financiera a la autopista, y la pregunta que me veo en la obligación de plantear, como Ministro responsable del sector, a los señores Diputados, responsables a fin de cuentas de la asignación de los recursos públicos, es el problema de la continuidad en el esfuerzo financiero necesario para acabar lo que hemos empezado y hacer lo que deseamos hacer, desde un planteamiento de financiación íntegramente a cargo del contribuyente.

Hay que plantearse si es posible seguir desarrollando actuaciones como las que el país necesita, y eso dependerá, cómo no, de la política económica general, de los niveles de presión fiscal y de los niveles de déficit público. Y, en función de las respuestas que se den a estas preguntas, habrá que plantearse si no es necesario buscar mecanismos mixtos que generen solidaridad territorial, a través de la financiación cruzada de infraestructuras, en la segunda oleada de actuaciones, que se van a hacer, obviamente, en zonas de menor valor añadido, pero que podrán y deberán recibir financiación posiblemente de lo que se ha hecho hasta ahora en partes del país, que son las que tienen un potencial de crecimiento más grande; e incluso algunas zonas con un elevado potencial de crecimiento, como la zona levantina, no ha recibido hasta ahora —y hay que

reconocerlo— la intensidad de actuaciones que su nivel de desarrollo y su necesaria aproximación a Madrid requiere.

Ha dicho el representante del PNV —lo ha dicho con mucha gracia, pero lo ha dicho muy bien— que los vascos desean ir a Madrid en iguales condiciones de flexibilidad y comodidad con la que ya pueden ir a París. Y los catalanes desean venir de Barcelona a Madrid, y están a punto de conseguirlo, casi igual de bien que pueden ir de Barcelona a cualquier capital europea. Están a punto de conseguirlo, porque la autovía Madrid-Zaragoza —reconozcámoslo, señorías—, cuando esté terminada, cambiará radicalmente las condiciones de comunicación entre el centro y la periferia del cuadrante noreste de la Península. Las cambia radicalmente (el Diputado socialista ha dado datos de tiempo, y podría añadirlos en otras muchas trayectorias del país); cambia la concepción del desplazamiento y de la comunicación entre los pueblos de España cuando este programa haya terminado.

Lo que nos hemos de plantear es: mecanismos de financiación, ritmos de ejecución, política presupuestaria general. Porque si deseamos una estrategia de déficit cero, eso quiere decir que, obviamente, estamos apostando por que la inversión pública se financie únicamente con el ahorro público; es decir, que bienes de inversión que van a ser utilizados por las generaciones futuras durante muchos años se paguen con el esfuerzo de las generaciones presentes, y eso impone lógicas restricciones en tiempo y forma a la ejecución de un programa de infraestructuras. Si se desean anticipaciones con respecto al futuro y el déficit es un mecanismo de anticipación financiera, hay más flexibilidad que si no se desea. Pero éste no es un debate del Ministro de Obras Públicas, éste es un debate de los señores parlamentarios, que son los que definen las estrategias presupuestarias y la política económica del país y fijan y marcan las prioridades. El Ministro de Obras Públicas no hace carreteras si no tiene dinero, señorías; eso lo saben ustedes perfectamente. Yo me doy cuenta ahora, por ejemplo, de que los 100.000 millones de pesetas que se recortaron en el Presupuesto de 1991 —y sé muy bien que se recortaron porque estuve con las tijeras en la mano, en el mes de septiembre—, porque se estableció una prioridad de ajuste presupuestario en función de la coyuntura internacional, ahora hacen falta dramáticamente para poder acelerar un programa de actuaciones. Pero si usted sacrifica 100.000 millones de pesetas al ajuste presupuestario de la economía porque tiene unas expectativas de equilibrio económico que le obliga a este sacrificio, pues lo sacrifica; no los tiene, y si no los tiene, no puede hacer como si los tuviera.

Ahora bien, es evidente que se pueden hacer ajustes presupuestarios, como es evidente —y entraremos después en otra consideración— que posiblemente los ritmos de ejecución de determinadas obras en el sector ferrocarriles pueden considerarse, durante 1991, menos prioritarios que otras obras del sector carreteras, y posiblemente no sería un disparate desplazar marginalmente alguna financiación del programa de inversiones en infraestructuras ferroviarias al programa de inversiones en carreteras, si deseamos,

por ejemplo, pagar las expropiaciones que están pendientes y que eso no impida seguir ejecutando el plan de autovías con la urgencia y la rapidez que el país requiere. Ese es un problema de equilibrio presupuestario, utilizando las pesetas que hay, pero no haciendo magia, inventándose las que no hay.

Señorías, en el esfuerzo de información a la Cámara, que creo que es la obligación de mi Ministerio, les he presentado hoy un compromiso de actuación cara al futuro, minucioso, por el que se podrá juzgar, en el futuro, no de una forma global sino muy específica. Les he referenciado las obras que espero poder contratar en los próximos meses, una a una, con el kilómetro, la situación geográfica y el costo. Les he dicho cuáles son los kilómetros que quedan por licitar, que espero poder someter a licitación a caballo entre finales de este año y principios del próximo. Naturalmente, ustedes comprenderán que eso depende de que los presupuestos sigan siendo los que son, porque si ocurriese cualquier incidencia y pasado mañana el Parlamento decidiera dar prioridad a las pensiones, me vería obligado, lógicamente, a volver a comparecer aquí y contarles las modificaciones en las perspectivas de actuación que resultan de esta circunstancia.

El último convenio firmado con Valencia es del 20 de enero de 1990. Entre el 20 de enero de 1991 y hoy no hemos tenido tiempo de saber si los 17.000 millones previstos en el convenio son o no los que debieran ser. Por tanto, no le puedo precisar cuál es el coste de lo que es siempre más difícil de precisar, que son los costes de traslación de los servicios.

Hay una pregunta que voluntariamente no contesto, porque creo que tiene que ser objeto de otra comparecencia, si lo tienen a bien SS.SS., que es la relativa al II Plan. Puedo responder genéricamente para que no se me acuse de no querer contestar. No es que no quiera (hoy me acompaña el Secretario General de Infraestructuras del Transporte Terrestre cuya obligación funcional, cuya responsabilidad, es pilotar y dirigir la ejecución de los planes de carreteras y ferrocarriles en vigor), sino que debo reconocer que en este momento estamos en el Ministerio sumidos en un profundo proceso de reflexión acerca del contenido del II plan de carreteras.

El II plan existe, no se crean que no hay ya un II plan. Yo lo he recibido de mi amigo Javier Sáenz Cosculluela, como una de las muchas cosas que ha hecho durante su mandato, pero es mi obligación y mi responsabilidad estudiarlo para poderlo asumir y modificar, en función de las circunstancias nuevas que se están produciendo y de mi criterio político, antes de llevarlo a la Cámara. Eso es lo que estamos haciendo. Pero SS.SS. no ignoran que hay una cosa que se llama el PDR (Plan de Desarrollo Regional), que no es humo de pajas, que es un documento que se hizo en concertación con las Comunidades Autónomas y que está remitido a Bruselas. El PDR es el embrión, el armazón estructural del II plan. ¿O es que el II plan va a hacer caso omiso del PDR? Naturalmente que no. ¿O es que el PDR no contiene ya suficientes elementos directrices para entender en qué va a consistir el II plan? Por supuesto que sí.

Por tanto, señorías, no es muy difícil analizar en qué va a consistir el II plan existiendo previamente un Plan de Desarrollo Regional, que fue elaborado desde el Ministerio de Economía y Hacienda por quien entonces era Secretario de Estado, en colaboración con las Comunidades Autónomas y con las Comunidades Europeas. ¿Qué interés tiene venir aquí aprisa y corriendo a traer un II plan que no está suficientemente enlazado o imbricado con el PDR, cuando sabemos ya que en este año no hay disponibilidad financiera suficiente y que presumiblemente tampoco la va a haber el año que viene? ¿No es mucho más razonable utilizar el equilibrio tiempo-finanzas para analizar el II plan con todo el tiempo del que disponemos por la fuerza de los hechos antes de suscitar una discusión de la que espero que surjan los ejes estructurantes del territorio español? ¿Y no es mucho más razonable que esta discusión la hagamos teniendo al lado el mapa de ferrocarriles, el de puertos, el de aeropuertos, el de trasvases de agua, las zonas de regadío y el desarrollo de las costas? ¿No es mucho más razonable que pongamos todas las actuaciones de infraestructuras juntas? Es lo que me propongo hacer y es lo que me avala seriamente para no venir aquí hoy a traer un II plan de carreteras, que me gustaría ser capaz de plantear de una forma coherente con el conjunto de actuaciones del Ministerio.

Ahora bien, si SS.SS. quiere que le recite un conjunto de trayectorias en las que es seguro que hay que hacer cosas, lo puedo hacer sin ninguna dificultad, pero sería hacerle perder el tiempo a S.S. y, sobre todo, a los demás Diputados.

— PARA INFORMAR SOBRE LA POLÍTICA DE SU DEPARTAMENTO EN RELACION CON EL TRANSPORTE FERROVIARIO (Número de expediente 213/000269)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a tramitar la siguiente comparecencia y el turno extraordinario lo utilizaríamos, en todo caso, después de esta segunda comparecencia para consumir menos tiempo. Esta segunda comparecencia es para informar sobre la política de su Departamento en relación con el transporte ferroviario, para cuya exposición tiene la palabra el señor Ministro.

Antes de darle la palabra al señor Ministro, quiero avisar a SS.SS. de que en el día de hoy vamos a tener la visita del señor Tolba, Secretario General del Programa de Naciones Unidas sobre el Medio Ambiente a esta Casa y que, por tanto, a la una y media en punto la Mesa y Junta de Portavoces tendrán que recibir a este señor en la Sala Argüelles, con lo cual se interrumpirá por unos minutos la actuación de esta Comisión. Quiero que lo sepan ustedes y que lo tengan en cuenta.

El señor Ministro tiene la palabra para informar sobre las actuaciones del Plan de ferrocarriles.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): La política del Departamento en materia de infraestructuras ferroviarias está, señoría, en plena elaboración. (El señor **Vicepresidente, Roncero Rodríguez, ocupa la Presidencia.**) Ustedes saben la histo-

ria de nuestro país en los últimos años en materia de infraestructuras ferroviarias, y creo que es bueno recordarla, porque aunque hay que mirar hacia el futuro es bueno también conocer exactamente qué ha ocurrido en el pasado para tener bien medidas las actuaciones que hay que desarrollar en función de lo que hemos venido haciendo.

Recordarán SS.SS. que el Congreso de los Diputados, el 28 de abril de 1988, aprobó el Plan de Transporte Ferroviario el PTF, que previamente había aprobado el Gobierno un año antes. Hace aproximadamente algo más de tres años que el país se dotó de un instrumento definitorio de la política de desarrollo del sistema de transporte ferroviario: el PTF.

Poco tiempo después, el 9 de diciembre de 1988, medio año después, se adopta un acuerdo del Consejo de Ministros por el cual se decide la introducción progresiva del ancho de vía internacional en la red de ferrocarriles españoles, y que las líneas de alta velocidad que se vayan a construir en el futuro se van a construir con este ancho.

Se concede prioridad a la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Se establece como segunda prioridad el trazado Madrid-Barcelona. Y poco tiempo después, otro acuerdo del Consejo de Ministros, éste de 7 de julio de 1989, especifica que los esfuerzos de financiación se van a concentrar de forma exclusiva, hasta 1992, en la construcción de la línea de alta velocidad y ancho internacional Madrid-Córdoba-Sevilla.

Por tanto, un PIF que no preveía cambios de ancho de vía ni modificaciones trascendentales en el modo de transporte ferroviario porque no se planteaba la alta velocidad —entendiendo por alta velocidad la tecnología que permite circular a más de 200 kilómetros por hora; en el palier, de 250— y, por otra parte, unas actuaciones decisivas, determinantes, dotadas de gran poder estructurante del territorio que introducen en nuestro país tecnologías de transporte y una evolución ciertamente innovadora del transporte ferroviario, cual es el ancho europeo y la alta velocidad.

Desde entonces hasta ahora hemos venido actuando en lo que el Consejo de Ministros declaró prioritario y exclusivo hasta 1992, que es Madrid-Córdoba-Sevilla, y en el resto de actuaciones del PTF. Por eso, señorías, hoy he suministrado a la Comisión dos documentos. Uno titulado «Principales actuaciones en la red ferroviaria», período 1988-1990, en el que me voy a detener algún tiempo, porque creo que es interesante comentar su contenido; y, otro, donde se explica el estado de ejecución de la «línea de alta velocidad Madrid-Sevilla.» Esos dos documentos son importantes porque en los últimos días los medios de comunicación se han hecho eco de un pretendido parón en las inversiones. Está claro que sólo las malas noticias se consideran noticias, incluso hay un cierto recreamiento en el planteamiento de las cosas cuando aportan una visión negativa de la realidad. Creo que esos dos documentos pueden servir para aclarar que no hay ningún parón en las inversiones en el transporte ferroviario y que, antes al contrario, estamos ejecutando lo previsto en sus tiempos y plazos porque el acuerdo del Consejo de Ministros dice bien claro que hasta el año 1992 incluido se concen-

tran esfuerzos de forma exclusiva en la línea Madrid-Córdoba-Sevilla.

Es lo que estamos haciendo en cuanto a anchos europeos y alta velocidad. Por tanto, durante 1992 no haremos nada distinto de lo que habíamos previsto hacer: Madrid-Córdoba-Sevilla. Así se lo comuniqué a los responsables de algunas Comunidades Autónomas que seguramente tenían necesidad de que se clarificase el calendario.

Las nuevas actuaciones no son para 1992; no lo han sido nunca. Son para 1993 y años sucesivos. No existe ningún cambio en los esquemas directores de la implantación de la alta velocidad en España. No hay ningún retraso. Estamos en lo que estábamos. Hasta 1992, Madrid-Sevilla y, a partir de 1993, el resto de actuaciones. Madrid-Sevilla no se va a quedar aislada en el conjunto del territorio nacional, sino que va a ser un tramo que formará parte de una red que habrá que ejecutar en sus plazos, naturalmente teniendo en cuenta sus costes y la capacidad de financiación que podamos aportar desde el sector público o privado.

En esta reflexión estamos. Creo que para conducir la misma es importante conocer la estrategia que este mapa diseña sobre la evolución de la red ferroviaria española. Pero también hay que reconocer que, después de la introducción de la alta velocidad y del ancho de vía europeo en un tramo muy importante pero aislado con respecto a su conexión con las fronteras internacionales de España, hay que reconsiderar la planificación del transporte ferroviario de una forma estructural y estructurada. De aquí a cuando se empiece a elaborar el presupuesto de 1993, es decir de aquí a septiembre de 1992, en el año que nos queda, mi Ministerio, desde la Secretaría de Planificación y Coordinación Territorial, debe estar en condiciones de rediseñar la planificación del transporte ferroviario, tomando en consideración los nuevos elementos y el avance tecnológico que se han producido desde 1988 hasta ahora.

Señorías, el tren de alta velocidad no es un tren; es un híbrido entre el tren y el avión. Es otro modo de transporte y es bueno que lo consideremos así. Repito: es otro modo de transporte que no sustituye al tren convencional y que, por tanto, no puede consistir en cambiar una vía por otra, puesto que no sustituye al tren convencional. No cambiamos un tren lento por un tren rápido porque, a 250 kilómetros por hora, la tecnología del transporte ha cambiado de naturaleza. ¿Recuerdan lo que decía el viejo Marx de que lo cuantitativo acaba transformándose en cualitativo? Pues aquí tienen ustedes un ejemplo en el campo de la ingeniería. A base de aumentar la velocidad, hemos dado un salto cualitativo, y a 250 kilómetros por hora, un tren no es un tren, es una mezcla de tren y avión; es un avión que vuela a ras de suelo. Esto obliga a consideraciones tecnológicas, estructurales, la explotación y de financiación distintas. No estamos cambiando el viejo tren por el nuevo tren porque, aunque hagamos ramales de alta velocidad, necesitaremos seguir teniendo el tren-tren, es decir, el tren a 160 ó a 200 kilómetros por hora, el tren de velocidad alta capaz de transportar mercancías, que nunca las pretenderemos llevar a 250 kilómetros por hora, por razones obvias de eficacia y rentabilidad, y que deberá sub-

sistir como una red que no es sustituida por la red de alta velocidad. Es importante señalar esto porque, si no lo tenemos claro, posiblemente los esquemas de desarrollo tecnológicos y financieros de la red ferroviaria española sean difícilmente comprensibles.

El documento que describe la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla nos permite anticipar nuestro optimismo, y pido perdón por emplear este término puesto que sé que ello me va a suponer una acusación de triunfalismo. No es que sea triunfalista, lo que creo es que podemos ser prudentemente optimistas en el sentido de que, cuando se inaugure la Expo, dispondremos en condiciones de operatividad del enlace ancho europeo-alta velocidad Atocha-Santa Justa. El estado de ejecución de las obras es el que se describe en este documento, y es cierto que constituye una obra revolucionaria de la conexión del Sur con el Centro y el Norte de la Península, es decir de enganche del Sur de España con el potencial de crecimiento y desarrollo del conjunto del espacio europeo.

Recientemente, publicaba una revista europea el mapa de Europa deformado ponderando las distancias por los tiempos de recorrido de la red de alta velocidad y, por tanto, encogiendo el mapa de Europa en función de los tiempos de recorrido sin contabilizar la línea Madrid-Sevilla, y en él se veía una enorme concentración del espacio en la zona central y un globo que colgaba proyectado hacia el Sur, hacia Marruecos, que es lo que hubieran sido el Centro y el Sur de España si no hubiéramos tomado la decisión voluntarista de imbricar al Sur en el desarrollo del Norte. Cuando en ese mapa se incorpora la modulación del tiempo de recorrido Madrid-Sevilla, desaparece esa deformación y el espacio económico español de la parte Sur de la Península se proyecta de nuevo hacia el eje de centralidad que constituye el espacio europeo.

Es una decisión en la que se han invertido cuantiosos recursos, es una apuesta política decidida por el desarrollo del Sur del territorio español, que se está llevando a cabo técnicamente en sus plazos de una forma satisfactoria. Es la segunda gran obra de ingeniería de transportes de Europa después del túnel del Canal de la Mancha.

Podemos sentirnos todos orgullosos de nuestros ingenieros, de nuestras empresas constructoras y de nuestra capacidad de organización para llevar a cabo, en un tiempo record, una obra de esa magnitud. Atravesar Sierra Morena en un tren de las características geométricas que requiere la alta velocidad en pendientes y curvaturas, en tendidos eléctricos y estructuras de catenarias, es realmente para sentirse orgulloso, y permitanme que lo diga con la satisfacción de pertenecer al Gobierno al que seguramente le va a tocar inaugurar la obra, pero también en nombre de los que la promocionaron y la diseñaron, así como de todos los españoles que la han pagado, porque supone un esfuerzo gigantesco de modernización del país.

Como toda opción política, tiene ventajas e inconvenientes; es un poco absurdo pretender buscar una política que sólo tenga ventajas. Toda decisión tiene ventajas e inconvenientes alternativos a lo que hubiera podido ser otra decisión. Está claro que con el dinero que se ha invertido en este programa se hubieran podido hacer otras cosas que

no se harán porque se ha producido esta inversión que hubiera tenido a su vez otro espectro de ventajas e inconvenientes; pero en la vida se trata de escoger combinaciones generalmente no convexas de ventajas e inconvenientes. La línea Madrid-Sevilla de alta velocidad es un elemento de modernización en el que se ha invertido un volumen considerable de recursos y que esperamos que se desarrolle de forma adecuada.

Es cierto, señorías, que en esa línea ha habido modificaciones en los últimos tiempos que no cuestionan el proyecto ni mucho menos, pero que sí lo modulan. Es cierto también que estamos renegociando el contrato para que se nos suministren, con una cadencia temporal distinta, las 24 ramas AVE contratadas, lo cual no quiere decir que hayamos renunciado a las 24 ramas AVE. Las vamos a necesitar cuando tengamos suficiente vía por donde hacerlas circular, pero comprenderán SS. que una buena administración de los recursos (me ha tocado hacerlo a mí, pero lo habría hecho igual el Ministro Barrionuevo de haber continuado en el cargo) consiste en armonizar la disponibilidad de material rodante con las vías por las que tiene que circular. Si no vamos a disponer de trayectos Madrid-Zaragoza-Barcelona hasta cuando sea, no tiene sentido tener antes entregados unos trenes que no pueden circular por otra vía. Por tanto, no hemos renunciado a las 24 ramas AVE, pero sí hemos pedido unas cadencias de entrega menores, porque para atender al tráfico Madrid-Sevilla creemos que con 16 ramas es suficiente en una primera aproximación. El dinero que no gastemos en comprar las otras ocho ramas lo podremos destinar a financiar antes los planes de infraestructuras de cercanías ferroviarias, que es donde el tren puede hacer la mayor aportación a la mejora de los sistemas de transporte en nuestro país. Luego, no significa cambiar el Plan sino modularlo y adaptarlo al ritmo de ejecución de infraestructuras y servicios móviles. Atocha y Santa Justa estarán funcionando. Atocha no estará completamente terminada en todo lo que va a ser la gran reconstrucción de la marquesina histórica, pero va a estar funcionando en la parte necesaria para que los muelles de trenes de alta velocidad estén en funcionamiento.

También es verdad que hemos decidido que Atocha no esté funcionando toda ella en vías de ancho europeo. Hemos cambiado la estructura interna y hemos dedicado más de la mitad de la capacidad de entrada en Atocha a vías de ancho español para descongestionar la estación de cercanías de Atocha y darle así mayor capacidad de atención al tráfico de cercanías, que se va a generar como consecuencia de poner en funcionamiento más vía de «metro» de penetración en Madrid desde Móstoles y desde el eje de La Coruña. Respecto a las 15 vías que estaban previstas en ancho europeo, van a ser ocho y siete: Ocho vías en ancho español, ancho RENFE, y siete vías en ancho europeo, porque pensamos que estas siete vías son suficientes para atender a los 16 trenes que van a circular en la trayectoria Madrid-Sevilla, con las ramificaciones que se puedan dar. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

¿Significa esto condenar el Tren de Alta Velocidad? En absoluto, pero supongo que estarán ustedes de acuerdo con

este Ministro en que no tiene mucho sentido tener 16 ó 17 vías en ancho internacional si los trenes que las van a poder utilizar necesitan menos, y tener saturadas las cercanías de la estación de Atocha a' mismo tiempo. Vamos a repartir capacidad de muelle, capacidad de financiación y número de unidades rodantes, al tiempo en el que se dispone de la infraestructura adecuada.

Dieciséis ramas, siete vías Madrid-Sevilla funcionando en abril de 1992, con los puntos críticos que se describen en este documento. No hay puntos críticos en infraestructura; el hormigón estará listo. El punto crítico es el «software»; el punto crítico es el sistema de guía y mando de circulación, que es más complejo que el hacer obra civil. Pero el consorcio alemán que está trabajando en la señalización y en los sistemas de guía y control nos asegura —y mi colaborador directo para estos temas, el Secretario General de Infraestructuras del Transporte Terrestre sigue de cerca la ejecución de la obra para garantizarlo— que estará en sus plazos. No habrá cruce alguno a nivel, a pesar de que Atocha va a ser utilizada también para trenes en ancho RENFE, en una disposición geométrica tal que no hace falta que los trenes de ancho RENFE que sirvan a cercanías y a largo recorrido deban interceptar con la vía de alta velocidad. No hubiera pasado nada si así se hubiera hecho, pero hemos preferido no tenerlo que hacer para —casi por razones estéticas— determinar un trazado de alta velocidad sin interrupción alguna en los 470 kilómetros de su recorrido. Eso en cuanto a alta velocidad. Modulamos —sólo modulamos— los materiales y las estaciones y hay que esperar a 1993 para saber qué hacemos. Pero esperar hasta 1993 no es retrasar nada, es hacer lo que habíamos dicho que teníamos que hacer.

Llamo la atención de los señores Diputados sobre un esfuerzo que hemos estado haciendo en el Ministerio para que esta comparecencia tuviera contenido de cara a la reflexión de futuro que estamos haciendo. En este mapa de España que tiene el segundo documento está indicado lo que se ha hecho desde 1988 hasta ahora en la red de ferrocarriles, aparte, naturalmente, del gran trazo rojo —lo de gran trazo rojo es una designación puramente estética— que une Madrid con Sevilla, que es la infraestructura de alta velocidad. Aparte de esta gran trama, de este gran proyecto, ¿qué más hemos hecho en el conjunto de la red? Aquí tienen ustedes actuaciones críticas, actuaciones de acompañamiento y actuaciones de adecuación. Aquí está contenido, en síntesis, el elemento director de la reflexión sobre la utilización futura de la red de ferrocarriles y lo que tenemos que hacer en los próximos años.

Es evidente que sigue siendo el triángulo Madrid-Barcelona-Valencia-Madrid un elemento prioritario de actuación. Estamos actuando en el litoral mediterráneo, adaptando la vía, creando doble vía y variantes, para que se pueda circular a 200 kilómetros por hora entre Barcelona y Valencia, y se está actuando en todo lo que está indicado como elemento 5, haciendo vía doble y colocando traviesa versátil, de forma que en este tramo estamos ya haciendo penetrar el ancho europeo, porque la traviesa versátil que se coloca es susceptible de ser utilizada con ancho RENFE o con ancho internacional, y en una noche se

puede cambiar de un sistema al otro cuando tengamos mallas de red suficientemente completas. Por tanto, la renovación de vía y la vía doble las estamos haciendo utilizando fundamentalmente la técnica de la traviesa versátil. Tenemos alguna duda que pueda ser utilizada para trayectorias de alta velocidad, pero soporta bien hasta 200 kilómetros por hora.

Estamos actuando en dos nudos críticos: el de La Encina-Játiva y el de Calatayud-Ricla, que son los puntos en los cuales tenemos todavía vía simple. Si conseguimos instalar vía doble en estos nudos tendremos una red de vía doble que une el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona-Madrid.

Hemos avanzado bastante en el tramo La Encina-Fuente la Higuera, pero nos queda todavía Fuente la Higuera-Játiva. Y hemos avanzado, está ya en servicio de hecho, en el tramo Ariza-Calatayud, pero queda por hacer Calatayud-Ricla. La gran duda que tenemos en este momento es si hemos de instalar un CTC, un control automático de tráfico centralizado, en Calatayud-Ricla, o si hemos de hacer una variante en Calatayud-Ricla a la espera de que se acometa el trazado Madrid-Zaragoza en geometría alta velocidad. Eso dependerá naturalmente del diseño y de los plazos. La opción no es neutra, financieramente hablando, porque Calatayud-Ricla en variante, en doble vía, en trazado convencional, cuesta entre 30 y 40.000 millones de pesetas, mientras que un CTC puede resolver el problema con 2.000 millones de inversión. Es evidente que no estamos a favor de gastarnos 40.000 millones de pesetas si las perspectivas de construcción de una vía alternativa en geometría alta velocidad Madrid-Zaragoza tienen calendarios compatibles con las previsiones de tráfico. Si no los tienen, quizás es óptimo invertir 40.000 millones de pesetas y completar el triángulo en el trazado actual. Esa duda no la tenemos ya en Fuente la Higuera-Játiva, donde se va a actuar en doble vía, en un proyecto ciertamente menos costoso que el de Calatayud-Ricla.

Después está el nudo Alcázar de San Juan-Ciudad Real, porque un análisis de este mapa indica claramente que nos falta una malla crítica para unir Barcelona con Sevilla, utilizando el tramo de alta velocidad que va desde Ciudad Real a Sevilla. Podríamos obtener una rentabilidad adicional muy importante a la inversión en infraestructura que hemos hecho entre Madrid y Sevilla si desde Ciudad Real enlazáramos con Alcázar de San Juan, acondicionáramos la línea Alcázar de San Juan-La Encina, a 200 kilómetros por hora; utilizásemos el desdoble desde La Encina hasta Játiva, que se está haciendo, junto con el acondicionamiento del corredor de levante, y consiguiésemos recortar los tiempos de recorrido Sevilla-Barcelona de una forma muy elevada, sin grandes inversiones, actuando únicamente sobre tres mallas estratégicas de la red.

Lo mismo podríamos decir del recorrido entre Tudela-Pamplona-Alsasua, o los recorridos de la «Y» vasca, en la zona Miranda de Ebro-Bilbao por Orduña, donde ha habido actuaciones y donde naturalmente tenemos que seguir analizando cuál es la estrategia acorde.

Señorías, las inversiones ferroviarias son extraordinariamente costosa y merecen, por tanto, una reflexión detenida. Todavía no está decidido si la línea Madrid-Zaragoza debe ser utilizada a la vez para empalmar con Valladolid y el cuadrante noroeste de la Península, y en ese caso hay que perforar el Guadarrama, o debe ser una línea que sirve únicamente al recorrido Madrid-Zaragoza-Barcelona, y en ese caso hay que ir por el valle del Jarama.

Es evidente que no estamos diseñando una línea, sino que estamos diseñando una red, y la programación dinámica nos enseña que lo que no es óptimo en un segmento de un grafo, puede serlo si este concepto se refiere al conjunto del grafo. Nuestra preocupación es hacer óptimo el grafo, no cada uno de sus tramos o de sus arcos. Por eso, posiblemente, tengamos que adoptar soluciones que no son óptimas en cada arco, pero que confieren un carácter óptimo al conjunto. Eso es lo que estamos haciendo.

En este mapa se les explica con suficiente claridad lo que se ha hecho en PTF desde 1988 hasta ahora, y cuáles podrían ser las líneas directrices de una planificación espacial del transporte ferroviario que daría la vuelta a algunas concepciones que hasta ahora hemos venido manejando, y que abriría corredores que son radicalmente nuevos. Se podría hacer Sevilla-Barcelona, a 200 kilómetros por hora entre Barcelona-Ciudad Real, y a 250 kilómetros por hora entre Ciudad Real y Sevilla, si resultaran óptimas las inversiones de conexión de tres o cuatro nudos estratégicos. Eso, señorías, es lo que hoy no puedo todavía desvelar, porque todavía no lo sabemos, pero espero que en el plazo de un año un nuevo PTF, un nuevo instrumento de planificación de transporte ferroviario nos permita suministrar al Gobierno y a las Cámaras un hilo director del conjunto de actuaciones en ese terreno.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a abrir las intervenciones de los Grupos Parlamentarios, rogándoles a SS.SS. que se ajusten estrictamente al tiempo de que disponemos para que podamos seguir un calendario que difícilmente se puede cumplir si tenemos en cuenta que antes de la una el señor Ministro tiene que ausentarse de esta Cámara.

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón, por un tiempo de diez minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El Grupo Parlamentario Popular, señor Ministro, agradece su intervención, pero vamos a matizarla. Nos temíamos que la situación financiera de la red era y es preocupante, entre otras razones porque la deuda de RENFE se ha disparado últimamente. Se ha hablado hace bien poco de 500.000 millones y ahora se dice que está próxima al billón de pesetas, y esto ha ocurrido justamente en el último bienio. Sabíamos, que esta deuda estaba compuesta por los 400.000 millones que corresponden a proveedores nacionales y extranjeros, por 170.000 millones de deuda externa —sobre todo, como sabe el señor Ministro, a Estados Unidos y a la República Federal Alemana— por la deuda interna —pagarés de empresa más créditos de banco— y por los intereses de

esa deuda. Esta inquietante situación estaba apoyada en una circunstancia que para nosotros era tremendamente preocupante: que los ingresos por mercancías y viajeros de la red no son capaces de cubrir la nómina del personal más los intereses de esta deuda mastodónica.

Quisimos comprobar tan espectacular desmadre financiero y, en fecha 28 de enero, tomamos la iniciativa de preguntarle al Gobierno por ella. Pasaron los meses y, justamente el 7 de junio, el Gobierno nos contesta y nos habla de la evolución del déficit de RENFE, cuestión por la que nosotros no habíamos preguntado.

Obviamente, hemos apreciado con este retraso de cuatro meses, al no cumplirse el artículo 190 del reglamento de esta Cámara y al contestar saliéndose el Gobierno por peteneras, que el Gobierno no ha querido contestarnos, que el Gobierno intenta ocultar tan decepcionante dato al pueblo español. Suponemos que es porque queda al descubierto la ineficacia del Gobierno socialista y, sobre todo, la ineficacia del anterior Presidente de RENFE y hoy Ministro de Sanidad. Ante este hecho, hemos pedido el amparo del Presidente de la Cámara para que nos den este dato, pero habida cuenta de que S.S. está hoy aquí, nos gustaría que nos dijera de verdad cuál es la deuda de RENFE en estos momentos.

De su exposición, señor Ministro —que hemos oído con suma atención— se desprende que la capacidad financiera para el transporte ferroviario va a pasar por un momento de escasez y comprobamos, por primera vez, que un miembro del Gobierno en esta Comisión reconoce que el Plan de Transporte Ferroviario está obsoleto, que no es válido y que hay que hacer un nuevo plan de transporte ferroviario. Señor Ministro, ésta ha sido nuestra teoría defendida durante años en esta Comisión y, por primera vez, viene un Ministro a esta Cámara y lo reconoce.

De la atención que he dispensado a su actuación aprecio, señor Ministro, un equilibrio tremendo entre el patente fracaso de sus antecesores, que se contrasta día a día con la realidad —y usted lo está viviendo ahora—, y la defensa de su Grupo político. Ante ese equilibrio, veo que reacciona con una especie de salida tibia, anteponiendo la tibieza a otra serie de circunstancias, y me permito opinar que es una mala salida para usted porque está expuesto a que los errores de sus antecesores le puedan salpicar.

Nosotros venimos siguiendo también la evolución del proceso ferroviario a nivel de nuestro entorno europeo, y fue de cierta satisfacción comprobar que hay cierto despertar en el tráfico europeo de viajeros. El dato que tenemos es que, en 1988, se ha incrementado un 4,8 por ciento, pero seguidamente nos entristece el comprobar que esos incrementos se deben a lo que ha subido tal tráfico en Alemania, en Francia, en el Reino Unido y, por supuesto, en España, no.

Dentro de esa línea de estabilización de tráfico, entramos justamente en el problema de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. Por primera vez, se han aquí afirmaciones que no se habían hecho nunca, porque muy recientemente el Presidente saliente de RENFE dijo que con 3.500 personas diarias el tren de Alta Velocidad Madrid-Sevilla sería rentable. Hay constancia de cuando

lo dijo pero no tenemos tiempo de especificarlo con todo detalle. Haciendo números, habida cuenta del coste de la línea, muy superior por supuesto a lo previsto, apreciamos unos errores en el contrato del siglo, porque se encargó mucho más material móvil del que se necesitaba, y este Grupo lo ha venido denunciando permanentemente en los últimos años en esta Comisión. Nosotros entendemos que para que fuera rentable esta línea se tendría que situar el precio del billete en unas 35.000 pesetas; con lo cual, habida cuenta que el viaje en Talgo actualmente cuesta alrededor de 7.000 pesetas y, en avión, unas 14.000, llegamos a la conclusión de que, debido a las irrationalidades que se han cometido a lo largo del tiempo, estamos ante una obra que no va a tener rentabilidad económica absoluta, porque para ello harían falta del orden de 20.000 viajeros/día, y supondría desplazar al año unos siete u ocho millones de personas de Madrid a Sevilla, cosa que usted sabe que no se da.

En esa misma línea, coincidimos con los datos que hoy nos da el Ministro en cuanto a los estudios de simulación de la línea Madrid-Sevilla con otras soluciones. Contrastamos que los tiempos de viaje entre estas dos capitales para los trenes AVE y Talgo son los siguientes: dos horas cuarenta minutos para trenes AVE, tipo 300; dos horas cincuenta minutos para trenes AVE, tipo 200; y tres horas quince minutos para los trenes Talgo, tipo 200. Es decir, que solamente hay 25 minutos más en la simulación del Talgo que en el tren de alta velocidad. Por tanto, puesto que nosotros en esta Comisión hemos mostrado siempre nuestra crítica a un contrato del siglo que se hizo por razones politizadas, tenemos perfectamente derecho a preguntar hoy en esta Comisión si esos 25 minutos justifican tal contrato del siglo con las empresas Alstom y Siemens, que fueron tan descaramamente políticos.

En estos momentos se está formalizando, señor Ministro, la entrega de las locomotoras de gran potencia correspondientes al contrato del siglo. La nueva Presidenta de RENFE aprovecha para hablar de las excelencias del Talgo y de las perspectivas incluso de una «joint-venture», en el futuro, sobre la venta de trenes Talgo.

Habida cuenta de lo excesivo de la compra de esas 75 locomotoras y de la marcha triunfal que está teniendo en todo el mundo la utilización de trenes Talgo en viajes de estas características, entramos a analizar, señor Ministro, la realidad patente hoy en la línea Madrid-Sevilla.

Se han cometido muchas irrationalidades —acabo de citar el haber desaprovechar las ventajas del Talgo—, y usted ha dicho que no hay una isla ahora entre Madrid y Sevilla. Una isla, señor Ministro, sí la hay, por lo menos temporal y por mucho tiempo. Esa isla está creada ahí por mucho tiempo.

El contrato del siglo, repito, fue totalmente absurdo e improcedente. Usted sabe que, por ejemplo, se cometieron errores para encargar a la British Steel Corporation las barras para alta velocidad, que luego no sirvieron. Ha habido irregularidades permanentes en las contrataciones del tren de alta velocidad. Le podría citar varios casos pero no voy a seguir por ese camino porque estoy seguro

de que, si sigo, el señor Ministro va a tachar mi actuación de tabernaria, como hizo en otra sesión.

El Gobierno ha reconocido por primera vez en esta ocasión que las 24 unidades eran excesivas y las rebaja a 16. Nosotros hemos dicho esto a lo largo de muchos años, señor Ministro, y nos congratula que, por fin, el Gobierno lo reconozca. Lo mismo podríamos decir respecto de las locomotoras. Tenemos un estudio de la evolución de los presupuestos en cuanto a las atenciones que se dedican a los distintos capítulos de las necesidades ferroviarias de este país.

El señor Ministro habla de que ahora se están cumpliendo las previsiones, pero son las previsiones corregidas sucesivamente por el Consejo de Ministros porque, de acuerdo con los proyectos de presupuestos enviados por el Gobierno a esta Cámara, había actuaciones mucho más importantes en las redes arteriales, en la supresión de pasos a nivel, en los ferrocarriles de vía estrecha, en el nuevo acceso al Norte-Noroeste, en los accesos Madrid-Barcelona, etcétera. El Gobierno, en sucesivos Consejos de Ministros, va cambiando bruscamente de rumbo. Lo único que desvela es que ha habido en sus antecesores una constante improvisación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, le ruego que concluya.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Sí, señor Presidente, voy a intentar terminar lo antes posible.

Ante tanta equivocación anterior, señor Ministro, hoy usted viene a la Comisión y reconoce alguna de esas equivocaciones. Nosotros como Grupo también tenemos derecho a pensar que quien se ha equivocado tantas veces, el Partido Socialista, también se puede equivocar en el futuro con esos continuos y bruscos cambios de dirección que está adoptando el Consejo de Ministros.

Ha citado usted el caso de la estación de Atocha, que hasta hace muy poco estaba toda destinada para la alta velocidad. Ahora se corrige y se hace mixta: para ancho español y para ancho internacional, para alta velocidad y para trenes convencionales. Es una corrección nueva que nosotros hemos venido denunciando.

Nosotros creemos, señor Ministro...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, el compromiso es que se cumplen los tiempos estrictamente y por ello hemos separado las dos comparecencias. Le ruego que concluya.

El señor **CAMISON ASENSIO**: En esa línea, lo voy a intentar. Estamos desaprovechando tiempo en el debate permanente entre la Presidencia y yo mismo.

El señor **PRESIDENTE**: No me obligue, señor Camisón, a quitarle la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Usted es libre de hacerlo. Yo estoy esperando el día que lo haga. **(Risas.)**

Yo le ruego, señor Presidente, que en temas de esta trascendencia...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, su Grupo tiene diez minutos. Usted ha consumido los diez minutos ampliamente. Ha habido un compromiso, al comienzo de esta sesión, de que todos los Grupos se adapten al tiempo. Concluya su intervención.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Ese compromiso, efectivamente, lo ha marcado su señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, la intención de este Presidente, que es quien ordena los debates, es que las dos comparecencias se hubieran planteado conjuntamente, con lo cual, evidentemente, se ahorra tiempo. Su Grupo ha planteado que se hagan separadamente, lo cual nos lleva a un mayor consumo de tiempo. Esta Presidencia ha aceptado ese criterio con la condición de que se adapten S.S. al tiempo marcado en el Reglamento. Si S.S. no se va a adaptar al tiempo marcado por el Reglamento, le ruego que concluya en diez segundos o, si no, me voy a ver obligado a quitarle el uso de la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señoría, con su actuación me obliga a decir lo siguiente, y no quería decirlo. El responsable máximo de incluir y de programar la actuación de esta Comisión es su señoría.

Su señoría, al programar las actuaciones, debe tener en cuenta precisamente las previsiones de tiempo y de necesidades que va a haber.

El señor **PRESIDENTE**: Las que el Reglamento establece, señor Camisón. Concluya S.S. o le voy a retirar el uso de la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Usted es libre de hacer lo que sea, pero yo necesito, señor Presidente, un mínimo para plantear dos o tres cuestiones...

El señor **PRESIDENTE**: Lo que el Reglamento establece. Ha consumido su tiempo.

El señor **CAMISON ASENSIO**: ¿Significa, señor Presidente, que me quita la palabra?

El señor **PRESIDENTE**: Sí, claro. **(Rumores.)**

El señor Sedó tiene la palabra para exponer la posición de su Grupo.

El señor **SEDO I MARSAL**: Verdaderamente, el debate de estos temas necesita mucho más tiempo del que tenemos, pero también hay que plantear que los Grupos minoritarios somos precisamente los que no estamos representados en la Mesa.

Yo no voy a consumir el tiempo, pero voy a hacer un comentario en líneas generales también y voy a entrar en dos aspectos particulares.

Por el tiempo que ha estado en el Ministerio, da la impre-

sión de que actualmente tenemos un Ministro que ha bajado a la realidad. No sé si la expresión es bajar, subir o entrar en la realidad. **(Los señores Diputados del Grupo Popular abandonan la sesión.—Rumores.)**

Si me permite, señor Presidente, voy a parar un momento...

El señor **PRESIDENTE**: Siga, señor Sedó, está en el uso de la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: De acuerdo, señor Presidente.

Usted, señor Ministro, baja a la realidad, nos habla de la posibilidad de un nuevo PTF dentro de un año, lo que quiere decir que el otro está obsoleto. En Comisión y en sesiones plenarias hemos hablado todos los Grupos de que tal como se iba presentando el tema ferroviario en el país, el documento del Plan de Transporte Ferroviario quedaba obsoleto.

También nos ha hablado usted de la reducción de 24 a 16 unidades. Esto es, verdaderamente, entrar en la realidad. Por eso, debemos agradecerle esta manera de estar con los pies en el suelo.

De todas maneras, quisiera hacer constar, señor Ministro, que dada la voluntad que tenemos diversos Grupos de estar informados y permanecer dentro de realidad de lo que está sucediendo, ya sea en el tema anteriormente tratado, ya sea en éste de ferrocarriles, deseamos que la información que nos suministre su Ministerio esté un poco más dentro de las líneas en las que nos podamos entender.

Usted nos presenta este documento. Yo analizo el punto 5, porque compete quizás a las líneas que afectan a mi demarcación —yo soy Diputado por Tarragona—, y si nos presenta con una línea roja los tramos Madrid-Sevilla y Tarragona-Castellón, cuando en realidad sólo se está trabajando en el tramo de Oropesa-Alcanar, y el resto está en fase de proyecto o de finalización de proyecto, incluso. Por tanto, no es tan ampulosa la línea. Una línea a trazos hubiese sido quizás más realista. Si tenemos que tratar bien toda esta documentación, atengámonos a la realidad.

En ninguno de los documentos, tanto el relativo a la alta velocidad como al PTF —si entran en futuras actuaciones de alta velocidad, que es otro tema que no viene hoy al caso— se habla en absoluto de desvíos presupuestarios, de financiación, cosa que a esta Comisión, o al menos a los Diputados de nuestro Grupo, nos sería de interés.

Yo no diría que para criticarlo, sino para hacer un seguimiento de la realidad. Todos sabemos que el Madrid-Sevilla, supone un intercambio cualitativo tan grande, que la primera fase del presupuesto del PTF tenía que estar desbordada. Así ha sido. ¿En qué forma, en qué condiciones? Sepamos cómo ha ido para que también, de cara a un nuevo PTF, podamos trabajar conociendo la realidad que ya digo agradezco porque, en estos momentos, me parece que desde su Ministerio estamos llegando a ella.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: En una comparecencia de este tipo, no vamos a entrar a analizar punto por punto cuál va a ser el planteamiento de la política ferroviaria y, por tanto, reflexionaremos sobre las aportaciones puntuales que ha hecho el señor Ministro, pero no vamos a entrar en esas consideraciones. Esto no quita que respetemos la estrategia de cada grupo en esta comparecencia.

Lo más interesante sobre el futuro del ferrocarril que ha señalado el señor Ministro, han sido unas palabras pronunciadas en la comparecencia anterior sobre las carreteras, cuando ha insinuado que existe la posibilidad de que en los próximos años haya menos inversiones para ferrocarril y que se deriven a la inversión en carretera.

Para nosotros eso políticamente es lo más interesante que se ha dicho sobre el futuro del ferrocarril. Y si eso es así, yo le manifiesto al señor Ministro, de entrada, nuestro desacuerdo. Se lo manifiesto, si eso es así, repito, porque nosotros consideramos que si no hay inversión suficiente en el ferrocarril en los próximos años, podemos encontrarnos con que en el proceso de integración europea tengamos un ferrocarril muy poco competitivo para el futuro que nos aguarda, y un ferrocarril que, además, no esté bien disperso por el territorio nacional.

Como en la anterior ocasión también, el señor Ministro no analiza suficientemente (por lo menos en esta comparecencia), de una manera rigurosa, cómo ha sido el proceso de construcción del ferrocarril en los últimos años. Y ya que el señor Ministro ha citado a don Carlos Marx en lo que se refería a lo cuantitativo y lo cualitativo, yo le propondría también alguna cita de algunos posmarxistas, como por ejemplo don Walter Benjamin, cuando habla de mirar al pasado para construir el futuro. Yo creo que hay que mirar al pasado con este ánimo de construir el futuro. Yo le propongo también esta visión del «ángel de la historia», esta visión posmarxista que creo que es positiva para que podamos construir el futuro con rigor.

No creo que sea riguroso, por ejemplo, el análisis que hace del tren de alta velocidad. Y no quiero que se me acuse de poco patriotismo andaluz (soy andaluz también), pero creo que no ha sido una buena inversión, porque pienso que las nuevas inversiones son las que son capaces de generar procesos económicos, y de eso el señor Ministro sabe mucho más que yo, por supuesto. Si puedo suplir mi desconocimiento económico con la realidad concreta lo hago. Le puedo decir que soy gaditano y vivo en un territorio donde se construyó, por ejemplo, hace veinte años una autopista que se suponía que iba a ser el motor de la economía entre Sevilla y Cádiz y eso no ha sido así, y es hoy por hoy una de las autopistas que tienen menos tráfico y, además, seguimos en uno de los territorios más pobres de este país.

No es cierto que las infraestructuras de por sí generan mayor actividad económica, señor Ministro, y usted lo sabe mejor que yo. En cuanto sean capaces de generar procesos económicos, y en cuanto que vayan unidas a otros procesos económicos, lo serán, pero no por sí mismas. En ese sentido, con el tren de alta velocidad, solamente en ese mecanismo de generar procesos económicos, a pesar de los mapas que usted pueda traer aquí, no va a ser así. Lo

malo es que ha sido un elemento enormemente distorsionador de la política ferroviaria, hasta el punto de que durante unos años el 40 por ciento de la inversión ferroviaria se ha ido al tren de alta velocidad Madrid-Sevilla, y esa inversión se ha detruido de otras, con lo que nos encontramos ante una situación en la que incluso usted nos habla de la posibilidad de restar inversiones ferroviarias para otorgarlas a las autovías, situación que de por sí no positiva, que puede aún empeorar. Ha habido voluntarismo en algunas inversiones ferroviarias y hay que solucionar ese voluntarismo por lo menos no bajando el nivel de inversión en el ferrocarril.

Nosotros, desde luego, estaremos a favor de que no se reduzca la inversión en el ferrocarril, que nos parece enormemente importante, sobre todo de cara al futuro que se va a plantear con la integración de España en la nueva Europa.

Por tanto, centrándose solamente en este tema de la comparecencia, sin entrar en más pormenorizaciones, manifiesto que en la capacidad política que tenga nuestro Grupo y en la capacidad y peso real que tenga en la política española (que hoy ya es la tercera fuerza política), vamos a defender que haya por lo menos la misma distribución en inversión ferroviaria y que, por supuesto, se haga con unos métodos más razonables que los que hasta ahora se han empleado.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Quiero darle las gracias de nuevo al señor Ministro por su información.

El señor Ministro conoce, a raíz de su comparecencia sobre la política general que seguiría su Departamento, nuestro pronunciamiento acerca del reajuste en las prioridades en lo que sería el transporte ferroviario, tanto a favor de los transportes de cercanías como de la mejora de las vías existentes en función de que todas adquieran doble vía y electrificación.

Voy a plantear simplemente una cuestión de carácter general. Ahora va a finalizar el segundo contrato-programa que tiene RENFE y que se refleja en los Presupuestos Generales del Estado. Durante la vigencia del segundo contrato-programa han ido incorporándose una serie de planes especiales ferroviarios entre los cuales estaba el famoso PTC, Plan de Transporte de Cercanías. Esto hace que estas agregaciones de planes especiales hayan desbordado las previsiones con las cuales se formuló el segundo contrato-programa. Si esto es así, ¿en qué líneas generales va a abordarse el tercer contrato-programa de RENFE? Se lo señalo porque no quiero ocultarle que la gran pregunta que cabe hacerse y que nosotros debemos hacernos hacia el futuro es qué papel debe jugar el transporte ferroviario en el sistema de transportes español.

Le quiero adelantar ya una opinión muy general del CDS. Somos partidarios de que no se le dé un único enfoque empresarial que pueda relegar el carácter de servicio público, esencial en el tema del transporte de cerca-

nías, y esencial, sobre todo, en lo que se refiere al transporte de mercancías de carácter estratégico.

Dicho esto, simplemente quiero señalarle una pequeña digresión de carácter público. El hecho de que podamos coincidir, tanto en cuestiones de vivienda, como de transporte por carretera, como en materia de infraestructuras ferroviarias, o en cualquier otro tema, es una cuestión de receptividad y de sentido común, político y técnico, a pesar de que haya quien lo quiera interpretar de otro modo. Pero ni este Diputado ni este Grupo piensan renunciar, mientras se produzca esta receptividad y este sentido común político y técnico, a una cosa fundamental, que es variar sus criterios y sus posiciones en función de lo que le digan fuera grupos de presión.

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

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Ministro, usted decía en una intervención que una cosa era el tren de alta velocidad y otra el ancho de vía europeo. Yo añadía que, además, había una tercera, que había no solamente una alta velocidad, sino también la velocidad alta. Me parece bien que se acuñe este concepto porque creo que es importante que la opinión pública sepa diferenciar la alta velocidad de la velocidad alta, que muchas veces es más que suficiente.

Nosotros, señor Ministro, como decía antes, vamos a París y a Copenhague por autopista y llegamos a París en cinco horas, en ese artilugio que usted dice que no es ni tren ni avión, y se va estupendamente. Además, hay un tramo que todavía no está adaptado a la alta velocidad, aunque sí es de velocidad alta; y vamos muy bien. Esos 900 ó 1000 kilómetros los hacemos en cinco horas, mientras que ahora, para llegar a Madrid, todavía tardamos algo más en 400 kilómetros.

Por eso le digo lo mismo que le decía antes; nos gustaría poder llegar antes a Madrid en un tiempo lógico, hablando en los parámetros que se emplean ahora en Europa.

Es verdad que es una gran obra la que se está haciendo en la línea Madrid-Sevilla. Yo he estado en Brazatortas (todos sabemos en la Comisión que el que no sabe dónde está Brazatortas, no la ha visitado y no ha visto las obras, no puede hablar con mucha autoridad del tren de alta velocidad); he estado en Brazatortas —repito—, la obra es magnífica y la verdad es que Sierra Morena está quedando perforada, pero se está conservando el medio ambiente y se está teniendo mucha sensibilidad hacia el impacto ecológico. ¡Fíjese usted si es importante la obra que nosotros creemos que con un túnel o dos, no más, de los que se hacen allí resolveríamos nuestro problema en el norte! De todas formas, es una envidia sana; aunque no estuviese de acuerdo, como digo alguna vez, creemos que se está corrigiendo una injusticia histórica con Andalucía, y yo, aunque evidentemente no soy andaluz, sí creo que esas infraestructuras tienen que potenciar sensiblemente la actividad, la economía y la industria de las zonas por donde pasan, y pensamos que Andalucía, con las autopistas

y las infraestructuras, tiene que corregir su situación hasta el momento, de lo cual nos congratulamos; pero no queremos que todo se quede ahí.

Señor Ministro, es una pena que en este mapa, aunque ello es lógico, no pongan como orientación cómo está en Francia el tren de alta velocidad, porque, como muchas veces entran mejor cosas por los ojos que por los oídos, se vería la necesidad de conectar con las líneas que existen, que me parece bien que vayan por La Junquera, pero me gustaría verlo plasmado en este mapa, para que por los ojos se vea dónde hay también necesidad urgente de conectarlo. En la Comunidad vasca, quitando el tramo de Orduña, que figura, que realmente se ha hecho para que los trenes no se descarrilen, si quitamos el tramo de Orduña, no se ha hecho nada. El anterior Presidente de Renfe decía que, desafortunadamente, han tenido que hacer una inversión en Orduña por la situación en que está la línea, ya que va a quedar desplazada por la «Y», por el tren de alta velocidad y los nuevos accesos a la Meseta que se piensan hacer por Vitoria, y me parece bien.

De todas formas, todos sabemos que, si se aprieta el globo por abajo, sube para arriba, y parece que ese globo se está desplazando hacia el norte. Nos parece muy bien que desaparezca el globo del sur, pero no queremos que, al apretar de un lado, este mismo globo salga por otro, queremos que desaparezca, que se desinfe uniformemente, no que, al quitarlo de un lado, suba al otro el abultamiento.

Entiendo, y le vuelvo a repetir, que creo que usted está también deseando recibir a nuestro Consejero y supongo que lo hará en breve; antes no me ha dicho nada y, a lo mejor, ahora tampoco, pero yo sé que quiere recibirle. Estoy convencido de que llegarán a acuerdos, porque no tienen por qué hacerlo, ya que por las dos partes creo que tenemos buena voluntad, señor Ministro.

Me congratulo de que dentro de un año esté hecho ese otro PTF, espero ver la «Y» plasmada en ese PTF —no sé de qué color la podrán, pero me da igual— que esté plasmada y que sea una realidad esa conexión de Madrid por Irún, esa «Y» y esa salida a los puertos que tanto necesitamos.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Al igual que antes, tengo que empezar por agradecerle la utilización de un nuevo lenguaje, mucho más inteligible, no sólo para los señores Diputados, sino para el ciudadano de la calle. Por primera vez, al menos en mi caso, he oído a un representante de la Administración decir claramente lo que es el tren de alta velocidad y la enorme diferencia que hay con cualquier otro tipo de actuación en la Red de Ferrocarriles Españoles; queda claro lo que es el tren de alta velocidad y la diferencia que hay con el de velocidad alta. De ahí, señor Ministro, mi tozudez en pedir siempre, a lo largo del año y medio que llevo en el Congreso, el tren de alta velocidad, no el de velocidad alta, no el acondicionamiento de líneas ni nada parecido, para el Corredor del Mediterráneo, porque entendía —y entiendo— que era mucho

más rentable para los intereses generales del país y que la línea que se ha construido. Ese es el primer punto.

El segundo punto es hacerle un pequeño juicio crítico sobre su entusiasmo con el tren de alta velocidad Madrid-Sevilla.

Creo que en este tema —voy a hacer un juicio de valor— S.S. no puede ni debe hacer una explicación clara de cuál podría ser su criterio como técnico y como Ministro. Pienso que acomoda su juicio a la política general de su Gobierno, lo comprendo, pero me va a permitir que no lo comparta. Ya en una intervención mía en el Pleno hice una definición, que era muy «sui generis», del tren de alta velocidad Madrid-Sevilla, y en ella dije que era un pecadillo de juventud del Gobierno socialista haber hecho esta línea. Me gustaría mucho equivocarme, pero me da la impresión de que a Sevilla, por la que siento un enorme cariño (y que nadie interprete que estoy en contra de que allí se invierta todo lo que haga falta y más, si podemos pagarlo entre todos los españoles, incluidos, por supuesto, los andaluces), le va a pasar como a la señora que se lleva un coche de quince millones de pesetas en el programa de «El precio justo», que luego tiene que venderlo porque no lo puede mantener, y tiene problemas para venderlo porque no es fácil. Eso es lo que creo que va a ocurrir en este tren; no lo vamos a vender, porque no es posible, pero vamos a tener que ir pagando todos los ciudadanos, de nuestros impuestos, pequeñas cantidades, a lo que obedecía una pregunta que yo le hice en el Pleno acerca de si pensaba subvencionar los billetes de este tren. Usted me dijo con mucha habilidad que todos los billetes de tren en todos los países del mundo están subvencionados; es cierto, pero unos más que otros, y lo que quisiéramos sería que aquí la subvención no fuera menos, pero tampoco más porque no fuera rentable.

No quiero insistir en este tema, ya está ahí y ahora entre todos hemos de procurar hacerlo rentable, aunque sea haciendo algún que otro viaje a Sevilla, no obstante preferir ir a otro sitio, pero habrá que sacar rentabilidad al tren de alta velocidad.

El tercer tema es el planteamiento que ha hecho S.S., cuando hablaba de carreteras, de que podría ser una política invertir un poco más en carreteras que en ferrocarriles, al menos de momento, pero usted, hábilmente, no ha dicho dos cosas: la primera es en qué ferrocarriles dejaría de invertir, porque probablemente S.S. no estaba hablando de no invertir en la red convencional, en los planes de cercanías, allá donde hiciera falta, sino que quizá estaba hablando de no invertir más o no invertir rápidamente en el tren de alta velocidad, en el que hay un compromiso muy fuerte con alguna autonomía que, con muy buen criterio además, sabe reivindicarlo con mucha fuerza, y estoy de acuerdo con ello. Quizá el planteamiento sea ese y no dejar de invertir allá donde socialmente sea necesario.

Creo que hubiera sido mucho más práctico y rentable para el país que la discusión en su momento no hubiera sido que Brazatortas es una obra impresionante desde el punto de vista de obras públicas, de la construcción de unas infraestructuras públicas, sino si se acometía el tren

de alta velocidad por Irún o por La Junquera, porque yo entiendo que primero hay que hacer las obras públicas que son rentables económicamente, además de socialmente, para que con el beneficio social y económico que producen se pueda ir invirtiendo en las zonas que son rentables socialmente, pero no económicamente.

Por tanto, señorías, señor Presidente, señor Ministro, no sé si ha quedado claro cuál es nuestra posición; creemos que se debe seguir invirtiendo en ferrocarriles, se debe invertir con racionalidad, y mantenemos la esperanza de que el nuevo aire que parece soplar sobre el Ministerio de Obras Públicas en materia de ferrocarriles, al igual que en materia de carreteras, como hemos dicho antes, sanee un poco el ambiente y que las decisiones políticas, siempre respetables y a veces obligatorias, se hagan con mucha más racionalidad, teniendo en cuenta las posibilidades reales de la economía española.

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

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Se dice de «El Quijote» —yo creo que con razón—, que es un libro del que todo el mundo habla y realmente muy poca gente ha leído y conoce. Yo creo que este símil es bastante útil a la hora de enfocar el problema del ferrocarril en España. Realmente, incita en todo el mundo discursos de amor, discursos de apetencia del ferrocarril, discursos de la importancia que tiene en el desarrollo de la sociedad, quizá como consecuencia histórica de que se sigue viendo el ferrocarril como el principal factor del progreso industrial hace algo más de 150 años.

La realidad es que el ferrocarril en España tiene una cuota de mercado bien modesta, que oscila entre el 7 y el 8 por ciento, tanto en pasajeros como en mercancías. Pero de la misma manera que el desconocimiento de «El Quijote» no le quita grandiosidad alguna a la obra ni trascendencia alguna, el bajo uso que se hace en España del ferrocarril no debe suponer una menor atención de la importancia relativa que realmente tiene el ferrocarril, que sigue siendo hoy día, con independencia del método de transporte más racional por su impacto energético y ambiental, el más conveniente también para el transporte de grandes números de viajeros a distancias intermedias —lo que se conoce como «Inter-city»—, el sistema ideal de acceso a los núcleos urbanos de las grandes poblaciones y la manera más eficaz de envío de mercancías grandes o muy pesadas a grandes distancias. Por ello, resulta evidentemente necesario mejorarlo para que, si así lo decide la sociedad, sea un modo de transporte competitivo con la carretera. De ninguna manera creo que haya que impulsar políticas sesgadas que pretendan imponer por la fuerza la competitividad del ferrocarril con la carretera. Lejos de eso, creo que todos debemos empezar a acostumbrarnos y a hablar de los transportes como un sistema intermodal, que debe dar solución a las demandas de la sociedad, con el modo carretera o ferrocarril más adecuado en cada momento, sin que sea sostenible la exigencia de que cada uno de los modos esté presente en cada corredor o

en cada núcleo urbano con la mayor calidad posible; dicho en otras palabras: ni autopista ni alta velocidad.

Bien es cierto, y compartimos, que en este momento las urgencias en la política ferroviaria son la terminación de la alta velocidad Sevilla-Madrid, y las cercanías. Basta ver los datos de mayor oferta, las secuencias de los servicios en cercanías y la mayor oferta en las plazas; basta con revisar los datos de disminución de los recorridos de todas las zonas geográficas que van a estar afectadas por la alta velocidad, para comprender que es un camino adecuado que requiere el sostenimiento del esfuerzo inversor. Pero yo creo que más allá de eso, tenemos que comprender también todos que las necesidades del país no son exclusivamente la alta velocidad ni el transporte de mercancías, y que en este ferrocarril y en este país nos tenemos que plantear todos que, con independencia de los problemas, bastante bien solucionados ya en cercanías, y del incipiente proyecto de alta velocidad, la necesidad de ferrocarril del país pasa por un ferrocarril convencional de alta calidad en la prestación, con velocidades intermedias de 160-180 kilómetros hora.

El PTF tiene un esquema director que no imponía plazos ni imponía fechas, está redactado en el horizonte del año 2000 y fue después ampliado con iniciativas tales como la alta velocidad, el ancho de vía y cercanías, que en su conjunto necesitan de la reflexión que nos solicita el Ministerio, porque es preciso incluir todas esas planificaciones, que estaban actuando sobre el ferrocarril, en un único documento que, a su vez, esté relacionado con las carreteras. En cercanías, como he dicho, la reciente adquisición de las unidades 446 y 447, los trenes de dos pisos, etcétera, etc., tienen bastante bien afrontado y financiado los retos más importantes. En la alta velocidad quiero reiterar, una vez más, que fue una opción de desarrollo regional, una opción política por tanto que apoyamos sin reserva alguna, y que no es cuestión de tiempo, de 25 minutos más, o de 25 minutos menos; para el tiempo está el avión y no es esa la concepción del ferrocarril de alta velocidad. Bien es cierto, como se ha indicado, que el importante volumen de inversión que ha absorbido ese ferrocarril, se podía haber invertido en otras cosas, como se podía no haber hecho la Expo mundial en Sevilla, como se podía no haber elegido Barcelona para las Olimpiadas; pero no es menos cierto que el conjunto de esta actuación y de las inversiones que ha concitado, ha supuesto un salto gigantesco de este país y van a constituir una excelente tarjeta de presentación de España en el mundo, de la que todos debemos sentirnos muy satisfechos.

Tengo que hacer referencia, señor Presidente —nunca lo he hecho; lo voy a hacer por primera vez— a un problema que afecta, lamentablemente, a la circunscripción por la que soy Diputado. La alta velocidad, al terminar en Sevilla, origina un cierto saco sin fondo para las circunscripciones circundantes, fundamentalmente Cádiz y Huelva, que tienen acceso a la red ferroviaria precisamente a través de su enlace con Sevilla y de su pase por Sevilla. Nada más lejos de mi intención que reclamar la extensión de la alta velocidad a ninguna de estas dos provincias porque creo que hay soluciones técnicas mucho más sensa-

tas, mucho más razonables y a un menor coste; pero quiero dejar aquí constancia de que el crecimiento de la red, fundamentalmente el proceso de cambio de ancho de vía que es lo que puede conectar a las provincias circundantes con la alta velocidad, debe hacerse con carácter urgente en aquellas cuyo acceso al sistema ferroviario español se efectúa precisamente a través de las ciudades interconectadas por la alta velocidad.

Nosotros sólo queremos aportar a ese período de reflexión, del que nos hemos declarado partidarios en varias ocasiones, período de reflexión del sistema intermodal de los transportes en España, la consideración que brevemente he formulado. Las urgencias son cercanías y alta velocidad, pero el futuro del ferrocarril de este país por imperativos de costos, aunque solamente fuera por eso, no es la alta velocidad, es un ferrocarril convencional que dé una prestación adecuada de los servicios que se le encomiendan y paralelamente a ello, señor Ministro, el mantenimiento de aquellas redes, de aquellos recorridos que están en situación incluso bastante peligrosa, y me tengo que volver a referir a la línea Huelva-Zafra que soporta un tráfico importante de productos químicos y que realmente está teniendo una incidencia de descarrilamientos en los últimos tiempos que creo requiere (con la petición de excusas por referirme, que no lo he hecho nunca, a datos concretos de la circunscripción por la que soy Diputado), una atención con carácter urgente, y a aquellas otras líneas, como es lógico, que pudieran estar en esta misma situación.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Ministro, a quien ruego que haga también en esta ocasión un esfuerzo de síntesis en sus respuestas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muy brevemente, señor Presidente, señoras y señores Diputados.

Habrà que seguir hablando de todo eso. Muchos trayectos que se han citado son ciertamente necesarios de ejecutar. La adaptación a la velocidad alta de tramos como Sevilla-Huelva, o Sevilla-Cádiz, rentabilizan la alta velocidad del tronco común Madrid-Sevilla. Las conexiones con otros troncos de velocidad alta siguen rentabilizando un tronco común que no es una isla. Siento contestar a alguien que está ausente, pero Madrid-Sevilla es tan isla como lo fue París-Lyon. A ningún francés se le ocurrió decir: ¡qué horror, París-Lyon es una isla! Y durante muchos años tuvieron alta velocidad París-Lyon, que es tan isla respecto al territorio francés como es isla Madrid-Sevilla en el territorio español. Por tanto, habrá que seguir hablando.

Agradezco a los señores Diputados sus puntos de vista, su capacidad de asumir evidencias técnicas por encima de la lógica y natural confrontación política entre grupos. Eso da sentido democrático al debate, lo enriquece y lo hace útil. Por supuesto que tendré el máximo placer en comentar esos temas con el consejero del País Vasco, señor

Vallejo, y simplemente permítanme decirles dos cosas, sólo dos.

La primera va dirigida a quien no está presente. Talgo no se presentó al concurso de alta velocidad, luego, mal se lo podíamos dar. No tiene ningún sentido y no sé a qué atribuirlo —la benevolencia mayor sería atribuirlo a la ignorancia— protestar porque no se concedió a Talgo el contrato de alta velocidad. ¿Cómo se le va a conceder si no se presenta? Y ¿por qué no se presenta? Porque Talgo no tenía entonces la tecnología que tiene ahora. Y ¿por qué la tiene ahora? Porque gracias al contrato de alta velocidad ha habido unas contrapartidas de desarrollo tecnológico que hace que en estos momentos, Talgo, puede suministrar potencias tractoras a 200 kilómetros por hora y rodaduras deslizantes que no tenía cuando se hizo el concurso y que, por tanto, no pudo aportar. Eso hay que decirlo, señorías, porque, de lo contrario, vivimos permanentemente sumidos en la teoría de la conspiración y la irregularidad difusa.

¿Cómo le vamos a otorgar el concurso a una empresa que no se presenta? No se presenta porque no tiene tecnología, pero sí la tiene hoy y la podemos aprovechar pudiendo poner «talgos» de rodaduras deslizantes en las ramas del tronco para ir a Sevilla y Cádiz y enlazar con Barcelona y Valencia porque hoy pueden ir a 200 kilómetros por hora con rodadura deslizante gracias a las contrapartidas tecnológicas que hemos obtenido de un contrato que no obedece más que a la necesidad de incorporar tecnología que España no tenía. Estas cosas, ciertamente, las tengo que decir porque me parece que no contribuye a un debate útil democráticamente la permanente teoría de la conspiración construida desde la falsificación de la realidad.

Segundo dato. Esta vez para citar a otro clásico, bastante más que Marx y un poco anterior en el tiempo, que es Pascal. Pascal decía: Denme un punto de apoyo y moveré el mundo. A los señores Diputados que me piden más y más infraestructuras comparando con Francia les diré: Denme la presión fiscal de Francia y les daré las infraestructuras de los franceses; pero, mientras tanto, ustedes comprenderán que todavía no tengo la capacidad de hacer milagros, ni creo que la tenga nunca ningún Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro, por la información suministrada, y muchas gracias, señoras y señores Diputados, por la colaboración que han tenido en el desarrollo de esta sesión.

Se levanta la sesión, que recomenzaremos exactamente dentro de tres minutos.

Se reanuda la sesión.

— **DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS PROPUUESTAS DE RESOLUCION, PRESENTADAS POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS, EN RELACION CON LOS INFORMES DEL PRIMERO Y SEGUNDO SEMESTRES DE 1990 DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR (Número de expediente 401/000003 y 401/000004)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a renudar la sesión con la tramitación del siguiente punto del orden del día referente a las propuestas de resolución presentadas por los distintos grupos parlamentarios respecto a los informes del primero y segundo semestres de 1990, del Consejo de Seguridad Nuclear.

A la Mesa han llegado propuestas del Grupo Parlamentario Popular, de Izquierda Unidad, del Grupo Parlamentario del CDS, del Grupo de Convergència i Unió y del Grupo Parlamentario Socialista.

Creo que la forma más adecuada de tramitar estas propuestas será plantear una intervención por parte de cada grupo en defensa de las mismas. Por tanto, si les parece a SS.SS., vamos a iniciar esas intervenciones con la defensa de sus propuestas por parte del Grupo Parlamentario Popular.

La señora Estevan tiene la palabra.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, si nos permite, empezará el señor Camisón y después continuaré yo.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, necesariamente debo comenzar haciéndole una pregunta, y es si la retirada de palabra que ha hecho a este Diputado se refiere exclusivamente al tema de ferrocarriles o se refiere a toda la sesión que tiene lugar esta mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, he de decirle que no me he dejado S.S. otra salida en el día de hoy. No es mi deseo ni lo ha sido nunca, sino todo lo contrario por mi forma de pensar y de dirigir esta Comisión, el retirarle la palabra. Por tanto fue tan sólo para ese momento en las circunstancias que se ha producido y exclusivamente para ello.

El señor **CAMISON ASENSIO**: No había pedido, señor Presidente, explicaciones a su decisión porque está usted en su perfecto derecho de hacerlo. Le preguntaba exclusivamente si se refería a la comparecencia del Ministro o se refería a toda la sesión de la Comisión; usted me contesta que fue exclusivamente para ese momento y por tanto yo entiendo que me ha quitado la palabra, que es un hecho histórico que ha ocurrido y continuó en el uso de la misma porque entiendo que la tengo para seguir hablando.

Voy a intentar defender las propuestas de resolución en relación con los informes del primero y segundo semestre de 1990, del Consejo de Seguridad Nuclear, que van de la primera a la sexta, ya que, posteriormente, mi compañera de Grupo, señora Estevan, hará la defensa de las subsiguientes.

En primer lugar, en cuanto a la primera, debo recordar la reciente comparecencia del Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear, donde quedó claro que el propio director técnico del Consejo ha admitido y no ha sido contro-

vertido que el almacenamiento que se está produciendo en las instalaciones de El Cabril se está haciendo para productos radioactivos con vida de hasta 300 años y aunque la inmensa mayoría es para vertidos de media y baja, realmente aparecen también residuos de vida larga. También quedó claro que el propio director del Centro de Investigaciones Energéticas, Medioambientales y Tecnológicas, había dicho y no había sido corregido que, respecto a que existía un laboratorio de plutonio que hay que desmantelar en El Cabril, iba a ser inevitable que dentro de los residuos que se llevan allí, que son fundamentalmente del grupo beta y gamma, existiesen también emisores alfa. Por tanto, quede quedó claro durante la comparecencia y durante el informe del Presidente del Consejo que en El Cabril se están almacenando residuos radioactivos de media y baja como corresponde a lo que se proyectó y que es aceptado, pero lo que no entendemos como Grupo es por qué se están almacenando antiguos residuos de vida larga, fundamentalmente plutonio y americio, procedentes del laboratorio de reelaboración de la antigua Junta de Energía Nuclear. Todo lo dicho justifica sobradamente nuestra propuesta de resolución.

La siguiente propuesta se refiere a los generadores de vapor. Efectivamente, también durante la citada comparecencia, quedó claro que los generadores de Almaraz y de Ascó, tanto el 1 como el 2, en ambas centrales, tienen un importante porcentaje de tubos taponados que en algunos casos llega al 7 por ciento y que nos estamos acercando al límite del 10 por ciento. El propio Presidente del Consejo reconoció el deterioro de estos generadores e incluso había obligado al Consejo a programar el seguimiento de fugas mediante la técnica del nitrógeno y a fijar el límite de fugas en cinco litros por hora.

Asimismo, el propio Presidente, cuando informó sobre este asunto, comunicó las discusiones que había mantenido con los explotadores para estos cambios de generadores y fijó un calendario potencial, empezando por Ascó y siguiendo por Almaraz. A nosotros, como grupo, nos extraña que se hubiera informado de que el problema estaba fundamentalmente en los generadores de Almaraz y se empiece por los de Ascó, cuando era mucho más acuciante el problema generado por la cantidad de tubos en la central extremeña. Explicitó también el señor Presidente que era posible esta prolongación en un proceso más cercano o más prolongado y más o menos exhaustivo, y nuestra propuesta intenta que sea lo más cercano posible y lo más exhaustivo que se pueda.

La siguiente proposición se refiere a la planta de lava. Ya el propio Presidente del Consejo aludió a que existe un plan de vigilancia. Nosotros creemos que el plan de desmantelamiento y clausura debe hacerse cuanto antes, porque aunque los estériles de su actividad no tengan realmente un nivel de radiactividad preocupante, cuanto antes se haga será mejor para todos, habida cuenta de que la frase del propio Presidente es que incluso convenía desmantelar y clausurar en su momento. Nosotros creemos que ese momento ha llegado ya.

La siguiente se refiere al problema de las radiaciones que están sufriendo los trabajadores del Ciemat. El pro-

pio Presidente, cuando informó respecto al trabajador muerto por leucemia, habló de dos causas: una social y otra un proceso penal criminal. La primera se había fallado en contra del Ciemat. Incluso el Consejo tiene allí funcionarios que están vigilando y, por tanto, eran conscientes de que este problema estaba allí.

Posteriormente, el propio Presidente del Consejo, en una rueda de prensa, da nuevas noticias sobre éste y otros asuntos y nos enteramos de cosas que incluso no dijo aquí sobre la central. También se ha dado el caso de que ha habido otro empleado del Ciemat que sufrió contaminación de plutonio tres veces superior a lo permitido, porque inhaló en 297 por ciento más del límite que fija el reglamento de protección sanitaria. En una sola exposición inhaló el doble de americio de lo permitido en un año. Como estos casos se están dando con frecuencia, son razones que justifican nuestra propuesta de resolución.

La siguiente se refiere a las carencias existentes en los planes de emergencia nuclear, tanto en dotación de medios de protección civil a los ayuntamientos afectados por instalaciones nucleares, como en cuanto a infraestructuras necesarias para que funcionen bien los planes de emergencia. Ahí está el hecho contrastado de que se puede afirmar que existe una clara contradicción entre la normativa nuclear española y estas carencias que hemos expuesto. Incluso los simulacros realizados han puesto al descubierto que realmente si un día ocurriera algo el problema sería muy de lamentar. Lo pusieron al descubierto los simulacros efectuados en Almaraz, en julio de 1983; en Vandellós, en el otoño de 1987; en Trillo, en febrero de 1978; en Garoña, en marzo de 1984; en Ascó, en julio de 1983; y en Cofrentes, en otoño de 1986.

La siguiente se basa en el hecho de que nos enteramos por el informe emitido por el Consejo de que en la central nuclear de Almaraz-2 —siempre aparece Almaraz a la cabeza de los problemas— no se había hecho recarga durante todo el ejercicio de 1990, debido, según el Presidente, a que se había alargado el ciclo de recrecimiento del combustible a dieciocho meses. Puesto que el Presidente del Consejo tuvo palabras dubitativas en cuanto que, en principio —decía— creemos que no habrá problema, no parece que se compromete la seguridad en un primer momento de apreciación; nosotros, ante esas mismas dudas expuestas por el Presidente del Consejo, hemos elaborado nuestra sexta propuesta de resolución.

Y, si lo permite, señor Presidente, continúa mi compañera de Grupo defendiendo las siguientes.

El señor **PRESIDENTE**: la señora Estevan tiene la palabra.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Con toda brevedad, señor Presidente, antes de que me lo diga.

La séptima propuesta trata de que la Comisión considere preocupante, como nosotros, que la central nuclear José Cabrera está funcionando desde hace veintitrés años, Santa María de Garoña desde hace veintiuno, todas ellas con autorizaciones provisionales, y lo mismo sucede con todas nuestras centrales nucleares en operación.

El Consejo de Seguridad Nuclear nos dijo en diciembre de 1988 —concretamente su Presidente— que en 1989 se emitirían cuatro permisos de explotación definitivos para dos o tres centrales, sin que ello se haya producido. Nos parece que es muy preocupante que no se estudie adecuadamente y que sigan con permisos provisionales de explotación.

La octava resolución se refiere a la situación de las centrales José Cabrera, Santa María de Garoña y Ascó, respecto al volumen de residuos radiactivos de baja y media actividad almacenados en las mismas. Debería darse una solución urgente a este problema.

La novena se refiere al tema más importante en este periodo, a nuestro juicio, que es el accidente ocurrido en el Hospital Clínico, de Zaragoza, en el que entre los días 10 y 20 de diciembre fueron fuertemente irradiados cincuenta y ocho pacientes con problemas oncológicos. De ellos, once han sufrido una irradiación mayor con electrones; los irradiados con fotones no han tenido problemas, pero de los irradiados con electrones han fallecido. Siendo eso gravísimo, nos parece que puede ser más grave aún que ese accidente pueda repetirse. El Consejo de Seguridad Nuclear es responsable de la concesión de licencias a los operadores de los aparatos e instalaciones radiológicas. En consecuencia, creemos que la Comisión debe instar al Consejo a que extreme su labor de vigilancia del funcionamiento de las instalaciones radiológicas, con encomiendas o sin ellas en otras instituciones, y que efectúe un seguimiento de las actuaciones de los operadores de estos aparatos licenciados para este fin por el Consejo de Seguridad Nuclear.

La décima señala que la Comisión inste al Consejo a que atienda las numerosas peticiones formuladas en semestres anteriores por el Grupo Popular en todas las ocasiones, respecto a la vigilancia y control del funcionamiento de los aparatos de rayos equis, rayos gamma y betatrones en consultas médicas y hospitales.

La décimoprimera señala que la Comisión inste al Consejo a que efectúe un seguimiento de la labor de formación de personal, aspecto clave en el manejo de aparatos radiológicos, como se ha visto en el caso de Zaragoza, de cara a someterse a un proceso de radiación, por tratamiento de radioterapia, de forma segura, por parte de los enfermos.

Finalmente, señalamos que continúa la carencia de actividades orientadas a informar adecuadamente a la opinión pública, sobre todo en los temas relacionados con radiaciones —en esta línea se pronuncia también el CDS— que parece que no atiende el plan de investigación y desarrollo, siguen sin coordinarse debidamente los planes de emergencia interior y exterior de las centrales, como ponen de manifiesto los municipios que albergan estas instalaciones.

Y la décimotercera, que es la última, insiste en que la Comisión debe urgir al Consejo de Seguridad Nuclear para que solicite información al Ayuntamiento de Almaraz y a la Junta de Extremadura sobre las construcciones que se están efectuando en zonas próximas a las de seguridad de la central nuclear del Almaraz.

Señorías, la verdad es que en Almaraz se están construyendo viviendas en la zona de seguridad que no se debe utilizar para estas construcciones. Por tanto, creemos que es una dejación del Consejo —desde luego, también del Parlamento— y de la Junta no actuar en estos casos.

Finalmente, entendemos que debe vigilarse el entorno de otras centrales en cuanto a construcciones de un urbanismo no ordenado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Convergència i Unió, para defender sus propuestas de resolución, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Simplemente tenemos tres propuestas de resolución.

La primera es ya reiterativa. Pide que el Congreso inste al Gobierno a actualizar toda la legislación y normativa aplicable a la materia de seguridad nuclear. Creemos desde hace tiempo que es momento de un «aggiornamento» de toda la documentación que pueda haber y de la legislación. Por eso hacemos esta propuesta de resolución que ya hemos hecho otras veces.

La segunda propuesta hace referencia a la post-utilización de la central nuclear de Vandellós-1, para que el Gobierno realice los estudios necesarios y los mande a esta Comisión a fin de que, cuando esté en fase de desmantelamiento la central nuclear de Vandellós-1, pueda ser reutilizada como una instalación de combustible gas. La problemática más importante que puede tener una central, sea del combustible que sea, es su ubicación y, en estos momentos la ubicación de Vandellós-1 podría ser aprovechada para otro tipo de combustible y, a la vez, asegurar diferentes problemáticas del sector, no sólo en cuanto a producción sino también en cuanto a puestos de trabajo en la zona.

En la tercera propuesta se insta al Gobierno para que como se nos dijo que vendría a la Comisión, respecto a informes y proyectos, a través del Gobierno y de Enresa, para el desmantelamiento de la central nuclear de Vandellós-1 venga a esta Cámara cuanto antes. Se dijo que había un plazo de seis meses para presentar unos proyectos desde el día en que el señor Ministro de Industria comunicó que se cerraba la central nuclear de Vandellós. No creo que toda esta documentación haya llegado a la Cámara, al menos yo no la he recibido, por lo que creo que se ha superado en mucho el tiempo en que debíamos conocer en la Cámara los informes del desmantelamiento de la central nuclear Vandellós-1, dado que, si no, nos encontraremos, como siempre sucede en cosas de este tipo del Consejo de Seguridad Nuclear, con que hoy día estamos debatiendo resoluciones respecto el primero y segundo semestres del año 1990, cuando ya ha terminado prácticamente un semestre de 1991. Por tanto, casi siempre aprobamos lo que se nos dice porque ya está obsoleto, valga la expresión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida y para defender las propuestas números 14, 15 y 16, tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: También con brevedad porque han sido ya suficientemente debatidas en la Comisión anterior y no son más que la transcripción de algunas de las aportaciones de mi Grupo en la anterior Sesión.

La primera propuesta de resolución se refiere a una de las funciones de Enresa a nuestro entender incumplida. Los planes de residuos radiactivos correspondientes a los años 1989 y 1990 no son todavía conocidos por esta Comisión y nos parece urgente que esto se subsane. En una comparecencia anterior, el Presidente de Enresa dijo que ellos habían cumplido su papel y que ahora correspondía al Gobierno continuarlo. En todo caso, ésta es una función incumplida por Enresa y creo que esta Comisión debe exigir que se cumpla.

En la segunda propuesta de resolución también solicitamos, en relación a un tema que nos parece de relativa importancia por su extensión, la regulación en la utilización de los instrumentos radiactivos en los centros sanitarios, concretamente la trasposición inmediata de la Directiva comunitaria que regula la utilización de rayos equis con fines médicos, su vigilancia y control.

Por último, la tercera propuesta de resolución de mi Grupo es relativa al catálogo de instalaciones actuales del Ciemat. Este problema es antiguo. Desde el año 1984, en los sucesivos informes del Consejo de Seguridad Nuclear se nos viene manifestando que continúa el proceso de remodelación del Ciemat. Nos parece que ya ha transcurrido tiempo suficiente como para que esta regulación llegue a su término. Por tanto, solicitamos que se proceda a la catalogación y a la regulación administrativa de todas las instalaciones para saber cuáles son las que van a seguir en funcionamiento, qué misión van a seguir cumpliendo, y que se proceda al cierre de aquellas que resulten innecesarias. Del mismo modo, incorporamos en esta resolución un segundo aspecto relativo a las licencias del personal, que fue otra de las inquietudes que manifestó mi Grupo en la sesión anterior. Quiero simplemente poner de manifiesto, una vez más, como uno de los ejemplos en que se basa esa inquietud, que el trabajador contaminado en la compactadora de residuos no tenía licencia. Nosotros hemos planteado una serie de cuestiones que el señor Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear no nos pudo responder sobre la marcha pues prefirió hacerlo de una manera más pormenorizada y más informada. En todo caso, parece que es un tema a abordar para darle solución pertinente.

El señor **PRESIDENTE**: Para defensa de las propuestas de resolución del Grupo CDS, números 17 y 18, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Hemos formulado dos propuestas de resolución. La primera de ellas hace referencia a un dato que nuestro Grupo, CDS, manejó durante la comparecencia del Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear, en el sentido de que el 70 por ciento de los españoles era contrario a la energía nuclear y una de las dudas que tenían era sobre la seguridad. Precisamente hoy algunos medios de comunicación recogen

este dato que ya conocíamos y que había elaborado el CIS. De ahí nuestra propuesta de resolución pues mientras el Consejo de Seguridad Nuclear y nosotros mismos estábamos trabajando en mejorar las condiciones objetivas de seguridad nuclear, empeoraban las condiciones subjetivas de seguridad nuclear; es decir, la percepción que los españoles tienen sobre la seguridad nuclear. Como este 70 por ciento supone un aumento progresivo en los últimos años, es por lo que creemos que el único instrumento para que los españoles tengan elementos de juicio para valorar el fundamento sobre el cual se asienta la seguridad nuclear es establecer por el Consejo un plan de información y comunicación a los ciudadanos.

En nuestra propuesta, si no hay inconveniente por parte de la Mesa ni del Presidente, sugerimos una pequeña reforma técnica para que tuviera una redacción más ajustada a lo que debe ser el plan de información y comunicación que proponemos. La propuesta concreta vendría a decir así, señor Presidente: «El Consejo de Seguridad Nuclear formulará un plan de información y comunicación a los ciudadanos en base a criterios y asesoramiento técnicos» —ahora varía—, «con el fin de aportar a los ciudadanos españoles elementos de juicio objetivos acerca de los instrumentos en que se debe fundamentar la seguridad nuclear.»

Esta redacción parece mucho más aséptica y destinada a proporcionar una información veraz y objetiva para que sea el ciudadano español el que luego catalogue, evalúe, valore y saque sus propias conclusiones.

La segunda propuesta también ha sido señalada por diversos grupos. Hace referencia a la necesidad, que todos compartimos, de que el Consejo establezca directrices, criterios y plazos —esto ya se refiere a la propia aceleración de la que otras propuestas hablan— para acomodar todo lo que se refiere a instalaciones radiológicas con fines médicos a la normativa de seguridad española y europea. Aquí hay cuestiones que afectan no solamente a accidentes o incidentes ocurridos en hospitales sino también a los propios instrumentos o bienes de carácter radiológico que se utilizan en las consultas privadas. Se refiere no solamente a su instalación sino también a su transporte y a su paso por aduanas para su importación y exportación.

Esta es la segunda y última propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al representante del Grupo Socialista, le quisiera consultar si va a tener tiempo, porque a la una y media hay que atender la visita que esperamos y no quisiera interrumpir su alocución. Podríamos parar la sesión ahora y reanudarla a las dos menos diez, porque yo espero que unos veinte minutos sean suficientes para recibir a esta personalidad.

¿Su señoría tiene tiempo con los cinco minutos que quedan hasta la una y media, para defender sus propuestas?

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Señor Presidente, creo que sí, pero me imagino que si la votación es subsiguiente, se crearía el problema. Si S.S. opina que es mejor pasar al momento siguiente, estoy a su disposición.

El señor **PRESIDENTE**: Si tiene tiempo, yo creo que debe defender las propuestas.

Tiene la palabra.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Señor Presidente, muy rápido, porque las posiciones que argumentarían nuestras resoluciones las expresamos en la intervención correspondiente.

La primera de nuestras resoluciones es la que reiteramos permanentemente en esta Comisión, en el sentido de que el Consejo de Seguridad Nuclear es el único órgano competente para posicionarse sobre los riesgos nucleares, el que lo hace y nosotros tomamos nota de que eso es así durante el período 1990.

La segunda de ellas hace referencia a nuestra opinión, muy favorable, a que esté pronto a estar en funcionamiento en la sala de emergencia del CSN, el equipo de seguimiento que va a permitir al CSN y, en consecuencia a nosotros a través de él, una opinión directa y en tiempo real de lo que esté sucediendo en todas y cada una de las centrales nucleares.

La tercera resolución hace referencia al tema de los generadores de vapor. Hemos tratado de dejar si cabe con mayor claridad, nuestra posición expresada en la comparecencia del Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear. En este Grupo tenemos la convicción de que todo lo que pudiesen ser riesgos de seguridad nuclear ligados a estos generadores de vapor defectuosos están cautelarmente protegidos y tenidos en cuenta mediante las medidas que el Consejo de Seguridad Nuclear está instaurando o en disposición de instaurar, fundamentalmente el seguimiento de posibles fugas y la limitación de las potencias de funcionamiento de las instalaciones y que, por tanto, ello permite que la Administración y los explotadores de las instalaciones puedan hacer sus reflexiones de naturaleza económica y tecnológica con la tranquilidad que procede de una decisión económica de las características a la que parece se ven afrontados.

La cuarta de ellas es únicamente la referencia, que ya hicimos también en la intervención, a la satisfacción con que desde este Grupo, y yo creo que desde la totalidad de la Cámara, vemos cómo los posicionamientos internacionales, fundamentados realmente en datos objetivos y técnicos, van conduciendo al incremento de las exigencias de seguridad para conseguir una protección radiológica eficiente.

Por último, en la quinta de ellas tratamos de encarecer al Consejo de Seguridad Nuclear y a todas las administraciones, porque, en un grado mayor o menor, la implicación directa o indirecta es de todas, a que la normativa que está a punto de culminarse lo sea a la mayor rapidez posible para conseguir un perfeccionamiento, como dice nuestra resolución, de las condiciones de seguridad en el funcionamiento de las instalaciones nucleares y radiactivas, especialmente con ocasión de los accidentes habidos en el último mes del año 1990 en las instalaciones del sector sanitario.

Señor Presidente, únicamente queda por expresar que celebramos que la redacción de muchas de las resolucio-

nes, yo diría de casi todos los grupos, va a permitirnos el apoyo, como va a ser en el caso de Izquierda Unida, a dos de ellas fundamentalmente; en el caso del CDS, sobre todo con la redacción última que hemos oído como enmienda «in voce», sin la menor duda; y, por último, también en cuanto al Grupo Catalán (Convergència i Unió), en la primera de ellas.

Lamentablemente, las reacciones temperamentales del Grupo Popular nos han impedido tener con ellos el diálogo que hemos mantenido con los demás, pero aun así y no habiendo podido hacerlo con más detalle, hay una resolución, la sexta, que nos parece tan razonable, tan en sintonía con preocupaciones que ha expresado el Grupo, que incluso sin haber podido dialogar con ellos, vamos a apoyarla en el momento oportuno. **(La señora Estevan Bolea pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: La señora Estevan tiene la palabra.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Como en la Cámara es muy grave faltar a la verdad, quiero decir que el señor Dávila no ha dialogado con el Grupo Popular porque no le ha parecido pertinente. Ha pasado por el pasillo cinco o seis veces y todos los miembros del Partido Popular estaban sentados en un sofá en el pasillo. Por tanto, tiempo ha sobrado.

Si el Partido Socialista quiere demostrar una irritación, que la tiene consigo mismo y no con el Grupo Popular, y una animadversión que el Grupo Popular no se merece, es su problema; pero conste que esta Diputada va a pedir el amparo del Presidente del Congreso de los Diputados, porque este comportamiento no se lo merecen unos representantes del pueblo español.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, este Presidente creo que garantiza en todo momento el respeto de todos los grupos y a todos los Diputados en sus actuaciones. **(La señora Estevan Bolea: No, señor Presidente.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las votaciones. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.—La señora Estevan Bolea: Me he dirigido al señor Dávila y el señor Dávila no ha querido hablar con nosotros.—El señor Dávila Sánchez pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, por favor, no establezcan diálogo.

El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Quisiera intervenir para una cuestión formal fuera del tema y es para pedir que después de las votaciones, la Comisión quede un momento, porque por parte de algunos portavoces tenemos algo que decir y a lo mejor vamos a solicitar el amparo del Presidente de la Cámara. **(La señora Estevan Bolea pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las votaciones.

En primer lugar, votamos las propuestas de resolución números 1 a 13, del Grupo Parlamentario Popular.

¿Algún grupo solicita votación separada de alguna de ellas?

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Sí, señor Presidente, de la número seis.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos las propuestas de resolución números 1 a 13, excepto la número seis.

¿Hay alguna otra petición?

El señor **GARCIA FONSECA**: Yo pediría que se votasen por separado la número 1, la número 3, la número 4 y la número 5. **(La señora Estevan Bolea: No hay derecho a esto; esto no es un Parlamento.)**

Señor Presidente, ¿puedo hablar?

El señor **PRESIDENTE**: Está en el uso de la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA**: Que se voten todas juntas.

El señor **PRESIDENTE**: Todas juntas.

Por tanto, votamos todas las propuestas de resolución del Grupo Popular, de la número 1 a la 13, excepto la número seis.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, ocho; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las propuestas del Grupo Popular, excepto la número 6, que pasamos a votar a continuación.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la propuesta del Grupo Popular que figura en sexto lugar y calificada por la Mesa como número 6.

Pasamos a votar las propuestas de resolución números 14, 15 y 16, del Grupo de Izquierda Unida.

¿El señor Dávila propone votación separada de alguna de ellas?

El señor **DAVILA SANCHEZ**: De la número 14.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra propuesta? **(Pausa.)**

Vamos a votar la propuesta número 14, que es la primera de Izquierda Unida.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la propuesta número 14, del Grupo parlamentario de Izquierda Unida.

Pasamos a votar las propuestas números 15 y 16, de este mismo Grupo Parlamentario.

Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las propuestas que figuran con los números 15 y 16 y que son la segunda y tercera del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Pasamos a votar las propuestas del Grupo Parlamentario del CDS que la Mesa ha numerado como 17 y 18. (**El señor Dávila Sánchez pide la palabra.**) ¿Solicita la votación separada de ambas?

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Sí, señor Presidente, y en el bien entendido de que la 17 se vota con la modificación que ha señalado su portavoz.

El señor **PRESIDENTE**: Exactamente, la número 17 ha sido modificada en su propuesta y es en esos términos en los que se somete a votación. ¿Pueden votarse ambas conjuntamente, si no hay inconveniente por parte de ningún Grupo?

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Separadas, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos la propuesta número 17, del Grupo Parlamentario del CDS.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos la propuesta número 18, del Grupo del CDS.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos, a continuación, las propuestas de resolución del Grupo Catalán de Convergència i Unió que figuran con los números 19, 20 y 21. (**La señora Estevan Bolea pide la palabra.**)

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Solicito votación separada de la número 19 por un lado y de las propuestas 20 y 21 por otro.

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Por nuestra parte solicitamos lo mismo.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar, por tanto, la propuesta de resolución número 19.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Votamos seguidamente las propuestas números 20 y 21 del Grupo Catalán de Convergència i Unió.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos, a continuación, las propuestas de resolución 22, 23, 24, 25 y 26 planteadas por el Grupo Parlamentario Socialista.

¿Algún Grupo solicita votación separada? (**Pausa.**) Se votan conjuntamente las propuestas anteriormente relacionadas.

Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas por unanimidad.

Por tanto, quedan aprobadas la propuesta que figura con el número 6, las propuestas que figuran con los números 15 y 16, la que figura con el número 17, la que figura con el número 19 y las propuestas 22, 23, 24, 25 y 26. (**La señora Estevan Bolea: o sea, nada; es una tomadura de pelo.**)

Tiene la palabra el señor Sedó, ya que así lo había solicitado hace un rato a esta Presidencia.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, en esta Comisión, después de un debate en Pleno, se constituyó una Ponencia para el seguimiento de la situación turística del país. Esta Ponencia ha venido trabajando intensamente desde hace bastante tiempo, con muchas comparecencias de consejeros de comunidades autónomas, de autoridades del Gobierno central, de grupos sindicales, de grupos empresariales y de distintas entidades relacionadas con el turismo.

A lo largo del desarrollo de la Ponencia y debido a las propuestas de distintos grupos, se habían preparado unas visitas de trabajo, concretamente Francfort-Londres, para visitar las oficinas de turismo, y se había aprobado por unanimidad de todos los componentes de la Ponencia —de los cuales formaba parte la persona a la que luego me referiré— y de todos los grupos la realización también de un viaje para ver el funcionamiento de entidades turísticas en la zona del Caribe, que actualmente es la zona de máxima competencia respecto al turismo español.

Yo quiero manifestar mi protesta —y a lo mejor tendré que pedir el amparo de la Presidencia de la Cámara— porque desde hace unos días, en un medio de comunicación de Madrid, concretamente el diario «ABC», están saliendo informaciones en forma de artículos y otras informaciones concretadas por el miembro de la Ponencia señor Aguirre, del Partido Popular, que acaban hablando de los viajes de placer de los Diputados a Francfort, y además erróneamente hablan primero del Caribe y después de Francfort y Londres.

Yo quiero hacer constar mi protesta y poner de manifiesto la falta de cortesía por parte del Diputado que escribe estos artículos o da esta información, por cuanto que concretamente, en el viaje Francfort-Londres, que se tiene que realizar dentro de unos días, en dos días y medio de trabajo se van a efectuar once visitas y entrevistas con

diferentes miembros de las administraciones turísticas de los distintos países, con los tour-operadores, etcétera. Decir que los Diputados estamos haciendo viajes de placer me parece una total falta de cortesía por parte del Diputado señor Aguirre. Con ello quiero hacer constar mi más enérgica protesta y no quiero hacer comentarios más fuertes que puede sugerirme el tema, teniendo en cuenta además que desde un punto de vista muy falto de ética se dice que los Diputados del Partido Popular no acudirán a estos viajes, pero quiero que conste que si no se hizo una propuesta concreta por parte de alguno de ellos, todos votaron por unanimidad que se realizasen esos viajes de inspección. **(El señor Camisón Asensio pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Yo he escuchado con gran atención la protesta del representante de Convergència i Unió sobre lo que ha ocurrido en las reuniones de la Ponencia de turismo. Reconozco que quizás sea un poco aventurado que yo trate el tema porque no conozco lo que ha pasado en esa Comisión, las interioridades y el hecho que acaba de exponer. Lo que sí puedo decir es que conozco muy bien al Diputado don Ramón Aguirre, entre otras razones porque es representante de la misma circunscripción que yo, de la provincia de Cáceres, y quiero que quede constancia de que es un auténtico caballero en todas sus actuaciones, incluso en las políticas.

Yo creo que hubiera sido mucho más correcto que las graves acusaciones que se han hecho sobre este compañero mío de circunscripción, don Ramón Aguirre—respecto a quien me veo en la obligación, y lo hago con sumo gusto, de salir en su defensa porque se la merece—se realizaran, en presencia del señor Aguirre para que hubiera tenido la oportunidad de defenderse de las acusaciones a que acaba de ser sometido.

Yo trasladaré este tema a mi Grupo, por supuesto, se lo trasladaré personalmente al señor Aguirre e intentaremos por todos los medios que se le dé opción a dicho Diputado a defenderse de las acusaciones graves que se le acaban de imputar, porque hay una cosa que a nosotros de momento como Grupo nos extraña, y es que las informaciones de un medio de tan digna actualidad en el país como es el periódico «ABC» se puedan manipular por lo que diga un Diputado, una cosa que no ha ocurrido nunca con ese medio ni creo que ocurra. **(Risas.)**

Por tanto, yo creo: el señor Aguirre se merece que esta acusación se haga en un contexto en el que pueda defenderse. **(Los señores Vallejo de Olejua y Sedó i Marsal piden la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego que sean muy breves. Está esperando el doctor Tolba y la cortesía nos obliga a ser muy breves.

Tiene la palabra el señor Vallejo. Le ruego que sea muy breve. A continuación, intervendrá el señor Sedó.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, he escuchado con atención lo que ha dicho el señor Camisón,

creo que él me conoce y lo que voy a decir es que lo que es claro es que el señor Aguirre, y quiero hablar en nombre de mi Grupo, ha realizado manifestaciones claramente manipuladoras de la verdad y vejatorias para los miembros de esta Comisión, erigiéndose, además, en portador exclusivo de la pureza de acción y actuación, y todo ello en connivencia con algún medio de comunicación.

Yo tengo aquí, señor Camisón, una publicación con unas fotos como esas del Oeste antiguas en las que ponía «Se busca. Captura: vivos o muertos», en la cual se habla y se pone entrecomillado, por lo que yo entiendo que son manifestaciones del señor Aguirre, al que citan, porque si no lo fuesen, debería haberlas desmentido. Dice que don Ramón Aguirre ha denunciado que es «una frivolidad cargar al erario público esos viajes de placer».

Yo eso no puedo admitirlo, señor Camisón, lo digo así, y siento que el señor Aguirre no esté, porque es miembro de la Comisión y podía estar aquí. Y como no hay otra oportunidad, quiero que conste en acta y quiero decirlo aquí. Eso es inadmisibile, es vejatorio, está escupiendo para el cielo. Además le puedo decir una cosa, el compañero del señor Aguirre, el señor Vilafranca, y están aquí los compañeros de la Ponencia, estaba de acuerdo en todo. Y a lo que no hay derecho es a que el señor Aguirre, cuando alguien no coincide con sus criterios, que los expresa y se admiten, y cuando todos tenemos unas ideas y unos criterios de lo que es bueno para la Ponencia, que él se tome estas venganzas barriobajeras y se permita dar notas de prensa, que llevamos cinco días con eso...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vallejo, le ruego concluya. No quisiera en ningún caso reabrir el debate.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Termino, señor Presidente. Venganzas barriobajeras, porque no ha hecho ningún desmentido, y entrecomillado viene reflejado en todos los sitios, poniendo a esta Comisión, que tiene unos criterios, y sólo me gustaría que se viesan los programas de trabajo, a ver si son viajes de placer, que no quedan ni cinco minutos para comprar el periódico. Yo, además, no voy a ir, porque no puedo ir a alguno de esos viajes. La noticia de prensa dice mostrando las fotos: «Sobre estas líneas ocho de los diputados viajeros y los dos del PP, que renunciaron.»

Termino diciendo que para mi Grupo, PNV, el señor Aguirre es declarado Diputado incompatible con nosotros, con nuestras actuaciones, nuestras formas de ver y nuestras ganas de hablar con él, hasta que no rectifique o dé una información aclarando lo que ha dicho, o por lo menos lo que la prensa dice que ha dicho, porque lo entrecomilla.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, si quiere intervenir, por un segundo nada más.

El señor **SEDO I MARSAL**: Hoy es la última reunión programada de la Comisión para este periodo de sesiones, por lo que si el señor Aguirre no está, no es culpa mía el que no esté; en todo caso si es miembro de la Comisión era

él el que tenía que estar y no yo. (El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García-Arreciado, muy brevemente, por favor.

Está esperándonos el doctor Tolba. Se va a marchar. Tenemos que levantar la Comisión. Tiene la palabra por dos segundos.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Dos segundos para decir, señor Presidente, que desde la presunción de inocencia del señor Aguirre, creo que es fundamental que tenga la oportunidad de explicar en la Cámara si es cierto lo que parece ser un comportamiento desleal hacia esta Cámara (no me atrevo a decir si es también desleal para con su Grupo), pero cuya más clara consecuencia es que se ha creado la imagen de un grupo de Diputados advenedizos, aventureros y viajeros, cuyo único interés es viajar a costa del gasto público. Es deseo de mi Grupo que se pueda producir la rectificación, si procede, y en función de la actitud que tome este señor, veremos si lo condenamos, si lo censuramos, o si, por el contrario, es una mala interpretación de su actuación pública (Varios señores Diputados piden la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Señores Diputados, creo que tengo que levantar la sesión. Si quieren ustedes volvemos luego, pero no podemos hacer esperar a un señor más de un cuarto de hora, que es una visita internacional protocolaria, señores Diputados.

Si quieren SS.SS. nos volvemos a reunir a las dos en esta sala. (La señora Estevan Bolea: Tenemos que intervenir; son demasiados ataques gratuitos.)

Tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: Medio minuto para expresar mi solidaridad con el conjunto de los compañeros de la Comisión, incluido el otro compañero del Grupo Popular, y expresar que todos los acuerdos se han tomado en esta Comisión se han tomado siempre por unanimidad, que ha existido siempre un clima de entendimiento perfecto y que lamentamos profundamente enterarnos de las discrepancias de un miembro de esta Comisión a través de la prensa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, tengo que unirme, como miembro de esta Comisión que fui —ahora estoy sustituido por otro compañero del CDS—, totalmente a la protesta que ha formulado el señor Sedó en nombre de Convergència i Unió y otros portavoces de otros grupos. Creo que es inadmisibles este tipo de comportamientos y este tipo de informaciones, porque lo único que hacen es deteriorar un sistema que nos ha costado mucho luchar por él.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, muy brevemente, por favor.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy brevemente, para que no quede aquí otra falsedad, y es la de afirmar que el señor Aguirre es miembro de esta Comisión. No es miembro y no está aquí por esa razón.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENÉYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961