



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 120

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

**PRESIDENCIA DE DON VICTOR MORLAN GRACIA
VICEPRESIDENTE PRIMERO**

Sesión núm. 11

celebrada el jueves, 24 de febrero de 1994

ORDEN DEL DIA:

Preguntas:

- | | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| — Del señor Ríos Martínez (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre establecimiento de un «Inter-city» diario con Madrid. (BOCG, serie D, número 11, de 27-9-93. Número de expediente 181/000016) | 3822 |
| — Del mismo señor Diputado, sobre actuaciones realizadas en el año 1993, o que se realizarán en 1994, para la elevación de velocidad en el tramo ferroviario Alquerías-Beniel. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000027)..... | 3822 |
| — Del mismo señor Diputado, sobre coste de las obras para suprimir los pasos a nivel de Torreagüera, Santiago El Mayor y Nonduermas, dentro del programa de seguridad, así como año en que se acometerán. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000028) | 3822 |
| — Del mismo señor Diputado, sobre actuaciones realizadas en los años 1992 y 1993 y que se realizarán en 1994 en el tramo Murcia-Cartagena para la elevación de velocidad. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000029) | 3822 |

	<u>Página</u>
— Del mismo señor Diputado, sobre actuaciones realizadas en los años 1992 y 1993 y que se realizarán en 1994 en la línea Chinchilla-Murcia para elevación de velocidad y variantes de trazado. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000030)	3822
— Del mismo señor Diputado, sobre alternativa elegida para la estación Murcia-El Carmen como conclusión del convenio firmado entre la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE), el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Murcia. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000024)	3827
— Del mismo señor Diputado, sobre alternativa para solucionar el problema urbano-ferroviario de Cartagena (Barrio Peral), Estación de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y línea de Ferrocarriles de Vía Estrecha, FEVE. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000025)	3828
— Del mismo señor Diputado, sobre fecha prevista para la realización de la primera fase de mejora y modernización de la línea de Ferrocarril de Vía Estrecha (FEVE) Cartagena-Los Nietos. (BOCG, serie D, número 13, de 4-10-93. Número de expediente 181/000026)	3828
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre razones que han motivado la nota pública del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 30 de septiembre de 1993, descalificando el encargo por la Generalidad Valenciana de un estudio técnico sobre viabilidad y trazado de una línea del Tren de Alta Velocidad (AVE) entre Madrid y la citada Comunidad Autónoma. (BOCG, serie D, número 20, de 25-10-93. Número de expediente 181/000118)	3830
— Del mismo señor Diputado, sobre demora de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) en contestar a la solicitud del Ayuntamiento de Xàtiva (Valencia) de autorización de obras para la construcción del colector central bajo las vías del tren. (BOCG, serie D, número 20, de 25-10-93. Número de expediente 181/000119)	3832

Se abre la sesión a las cuatro de la tarde.

CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS:

- SOBRE ESTABLECIMIENTO DE UN «INTERCITY» DIARIO CON MADRID. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000016.)
- SOBRE ACTUACIONES REALIZADAS EN EL AÑO 1993, O QUE SE REALIZARAN EN 1994, PARA LA ELEVACION DE VELOCIDAD EN EL TRAMO FERROVIARIO ALQUERIAS-BENIEL. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000027.)
- SOBRE COSTE DE LAS OBRAS PARA SUPRIMIR LOS PASOS A NIVEL DE TORREA-GÜERA, SANTIAGO EL MAYOR Y NONDUERMAS, DENTRO DEL PROGRAMA DE SEGURIDAD, ASI COMO AÑO EN QUE SE ACOMETERAN. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000028.)

— SOBRE ACTUACIONES REALIZADAS EN LOS AÑOS 1992 Y 1993 Y QUE SE REALIZARAN EN 1994 EN EL TRAMO MURCIA-CARTAGENA PARA LA ELEVACION DE VELOCIDAD. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000029.)

— SOBRE ACTUACIONES REALIZADAS EN LOS AÑOS 1992 Y 1993 Y QUE SE REALIZARAN EN 1994 EN LA LINEA CHINCHILLA-MURCIA PARA ELEVACION DE VELOCIDAD Y VARIANTES DE TRAZADO. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IU). (Número de expediente 181/000030.)

El señor VICEPRESIDENTE (Morlán Gracia): Señoras y señores Diputados, comenzamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente. Debo indicar que, por manifestación oral realizada por el proponente, la proposición no de ley a que hace referencia el punto primero del orden del día ha sido retirada.

Por tanto, vamos a empezar la sesión con el segundo punto del orden del día, contestación a las preguntas por parte de don Emilio Pérez Touriño, Secretario General de Infraestructuras del Transporte Terrestre.

Con arreglo a lo que ha comunicado el portavoz de Izquierda Unida, tiene la palabra para formular las preguntas que estime oportunas en razón a ese agrupamiento que ha dicho que va a realizar.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Esta hora, las cuatro de la tarde, no es la más propicia para hablar del ferrocarril y de una región que lo necesita bastante.

Las preguntas que he agrupado en esta primera intervención van dirigidas a lo que pudiéramos llamar actuaciones en la línea de mantenimiento de una comunicación con Madrid, y algunas actuaciones en la línea hacia Alicante en lo que se refiere a la electrificación.

La primera pregunta va dirigida al establecimiento de un «intercity» diario con Madrid, fruto de un convenio entre la Comunidad Autónoma y Renfe que ha ido modificándose, en virtud del cual, desde las seis a las siete de la mañana, hora en que salía de Murcia, se podía llegar a Madrid en cuatro horas y media.

Ese convenio tenía como compromiso un pago por parte de la Comunidad, puesto que es un tren de carácter regional, y unos compromisos por parte de Renfe y de la propia Administración de aumentar la velocidad en determinadas zonas.

Ese «intercity», por tanto, debería haber tenido una mejora en el tiempo de recorrido. El objetivo con un tren que tarda en llegar a Madrid aproximadamente cuatro horas y media —llega sobre las once u once y algo— era reducir el tiempo.

Por tanto, con la primera pregunta pretendo conocer qué medidas se han tomado para reducir ese tiempo. Se había hablado de sustitución de maquinaria —Talgo u otra tecnología— y de haber actuado sobre algunos de los tramos.

Las preguntas 8 y 9 del orden del día solicitan información sobre las actuaciones en los años 1992 y 1993 y cuáles están previstas para el año 1994 para elevación de la velocidad en el tramo de Cartagena-Murcia y en el tramo de Murcia-Chinchilla.

En el plan de reactivación que se estuvo discutiendo en nuestra región, y que comprometía actuaciones de la Administración central con actuaciones de la Administración regional, se hablaba de ir a un proceso de inversión en los años 1993 y 1994 para aumentar la velocidad en esos tramos.

Lo cierto es que las inversiones realizadas han sido escasas. Ya tengo información, por respuestas escritas —estas preguntas están presentadas en octubre de 1993—, sobre algunas actuaciones en 1992 y 1993 en esos tramos —en concreto, la inversión de 200 millones de pesetas y qué obras se hicieron—, pero no tengo conocimiento de qué se ha hecho, tanto en variantes de trazado como en modificaciones de curva, para que pudiera mejorarse el recorrido en estos dos trazados, Murcia-Cartagena, por un lado, y Murcia-Chinchilla, por otro. Eso podría posibilitar la reducción, junto con las medidas que decíamos antes de sustitución de maquinaria o tecnología —que puede ser Talgo— en aquel «intercity» originario, del tiempo de este recorrido.

Se había hablado en su día —digo en su día porque no están concretadas en los presupuestos de 1994 y no sé qué evolución posterior tendrán—, de unas inversiones fuertes que pudieran llevar a la mejora de trazado, inclusive del desdoblamiento de electrificación. Pero no es el motivo de la pregunta, puesto que las inversiones en 1994 no van a abordar esas actuaciones, sino otras pequeñas.

Las otras dos preguntas van dirigidas, en primer lugar, a lo que pueden ser inversiones parte de los convenios que antiguamente tenía la Comunidad con la propia Administración para reducir los niveles de inseguridad y, por tanto, mejorar la seguridad con pasos a nivel.

Lo cierto y verdad es que uno de los pasos a nivel, el de Nonduermas, está ya terminado, pero no se ha actuado ni sobre Torreagüera ni sobre Santiago el Mayor. Son dos pasos a nivel que separan barrios enteros del centro de la ciudad de Murcia, están dividiendo, constituyen ahora mismo una frontera.

Me gustaría conocer los costes y la previsión para la supresión de estos pasos a nivel, tanto el de Torreagüera, que está anunciado desde hace años, como el de Santiago el Mayor. La primera vez que se anunció el paso a nivel de Santiago el Mayor fue por el año 1979. Yo estaba entonces de concejal en el Ayuntamiento de Murcia, y se hizo antes el cruce elevado de El Rojo. No se abordó el paso de Santiago el Mayor por las dificultades que pudiera presentar. Me gustaría conocer qué actuaciones se van a hacer en estos dos casos, qué presupuestación y qué previsiones hay para acometerlo.

Por último, la pregunta número 6 va dirigida a lo que eran compromisos que se habían incorporado por parte de las administraciones a lo largo del tiempo para electrificar y desdoblamiento la comunicación con Alicante, algo que para nosotros es vital, recuperar todo el corredor del Mediterráneo. ¿Se van a plantear inversiones fuertes para esa comunicación?

El Plan Director de Infraestructuras, que presentó su Ministerio como tal borrador, hablaba de que ese corredor tiene un flujo muy importante de tráfico, tanto en carretera como en ferrocarril, y será uno de los mayores en el futuro. Nos gustaría conocer en qué situación se encuentran las inversiones para elevar la velocidad.

Es verdad que el tramo que queda es reducido —por eso hacía la pregunta— entre Alquerías y Beniel. También se hablaba de la electrificación hasta Orihuela, que son aproximadamente 13 kilómetros —este tramo es más pequeño— y el compromiso estaba contraído como actuación para el año 1994 en la presupuestación de actuaciones anteriores al año 1993. Por eso me circunscribo solamente a medidas para elevar la velocidad de Alquerías a Beniel, aunque lo que a nosotros nos interesa como región en un futuro es esa comunicación con Alicante de forma definitiva.

Nada más. Este es el objetivo de las preguntas. Después, si es preciso, en la réplica podré matizar algunas cosas que no hayan podido quedar claras en mis preguntas.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Para contestar a este bloque de preguntas, que son las números 2, 6, 7, 8 y 9 del orden del día, tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Trataré de contestar a las preguntas de S. S. en el orden en que me las ha formulado.

En primer lugar, en relación con el servicio de largo recorrido Madrid-Murcia-Cartagena, en función del convenio suscrito por la operadora, por Renfe, con la Comunidad de Murcia, como sabe bien S. S., este convenio sucede a otro anterior, sobre el cual se manifestó cierto grado de insatisfacción por parte de la propia Comunidad Autónoma de Murcia y, en definitiva, por parte también de la operadora, de Renfe.

En ese convenio anterior, que rige desde abril hasta diciembre de 1993, se pone en servicio un primer tren denominado Región de Murcia, es un tren automotor Diesel de la serie S-592, y en el mes de diciembre, cuando finaliza, ofrece un nivel de déficit bastante elevado. En los seis primeros meses de funcionamiento tenía un déficit de 55 millones de pesetas, había un relativo nivel de baja ocupación —un 20,8 por ciento—, la calidad derivada del material motor empleado no era juzgada de suficientemente elevada y se supone que la calidad ofertada en el servicio guarda una relación y puede explicar ese nivel bajo de ocupación.

Como consecuencia de todo ello, se accede a la sustitución por parte de la operadora, de Renfe, y se firma un nuevo convenio en febrero de este año, que entra en vigor desde el 1 de enero. Por tanto, desde el 1 de enero está funcionando un nuevo servicio que supone, en primer lugar, si no me confundo, la reducción del tiempo de viaje en diez minutos, fundamentalmente derivado del sistema de explotación por supresión de algunas de las paradas intermedias respecto al tiempo de viaje del otro Talgo de la mañana.

En segundo lugar, se cambia el material motor, que pasa a ser servido por un Talgo pendular, un Talgo de la serie normal, con todas las características que eximo de enumerar a S. S. y todos los servicios típicos de la serie Talgo y de los servicios Talgo, de las relaciones Intercity.

Estos son los elementos de mejora tanto en tiempo de viaje como en calidad del material con el que se da el servicio.

Debo señalar que la marcha al día de hoy del servicio no es muy alentadora desde el punto de vista del funcionamiento del mismo, desde el punto de vista de su cuenta de resultados y, en definitiva, del servicio que ofrece. La ocupación se sitúa en una media del 24,5 por ciento. Por tanto, hay una ganancia tan sólo de cuatro puntos, y desde luego debe estar claro que este nivel de ocupación es un nivel que podemos calificar de extremadamente bajo, es una ocupación menor que la de los otros dos Talgos que ya funcionan en ese servicio, porque, como saben bien, la Comunidad Autónoma de Murcia queda con este Talgo en una relación de tres Talgos días en el trayecto Madrid-Murcia-Cartagena. Es decir, existe una oferta de tres Talgos día,

bastante más amplia que la que existe con el resto de las comunidades autónomas. Es todo lo que le puedo decir respecto a esta pregunta.

En cuanto a la vigencia del convenio, le diré que en principio está firmado para 1994, y existe la posibilidad de que el mismo continúe en determinadas condiciones, que evidentemente se relacionan con el resultado de la experiencia de la puesta en marcha de este servicio en 1994.

Respecto a los otros temas, que conectan con la concepción de las posibles mejoras a hacer entre la conexión de Cartagena-Murcia-Madrid, el servicio ferroviario en todo ese eje, le puedo decir, en primer lugar, que lo que son actuaciones en el tramo Murcia-Cartagena para elevación de velocidad y mejora del servicio en el mismo, en los años 1992, 1993 y lo que es propiamente el año 1994 no está presupuestada ninguna actuación con cargo a los Presupuestos de 1994.

De hecho, el Plan Director de Infraestructuras, que, como sabe bien, define, por una parte, lo que es alta velocidad y, por otra, lo que son actuaciones estructurantes, ni una ni otra incluye el acceso desde Cartagena a Murcia por ferrocarril; no lo concibe como una actuación estructurante. El efecto difusión que va previendo el PDI alcanza, en todos los borradores en que estamos trabajando actualmente —luego me referiré a ello—, a la relación de Murcia con Alicante, pero no así ya, a nivel estructurante, por tanto a velocidades de 160 kilómetros/hora o superiores, a la relación entre Cartagena y Murcia, por entender, desde un análisis intermodal, que entre Cartagena y Murcia existe una buena comunicación, que es suficiente a nivel de la dotación de autovía de reciente construcción.

No obstante, el PDI lo que contempla son actuaciones complementarias referentes a renovación de vía, rectificaciones de trazado, mejora de señalización y supresión de pasos a nivel, de tal manera que en los borradores de que disponemos del Plan Director de Infraestructuras, y en ello estamos trabajando, se prevé una disminución relativamente significativa que podría mejorar no sustancialmente, pero sí en algo, los tiempos de recorrido entre Cartagena y Murcia, que actualmente son de 48 minutos para el mejor tren.

Entre Chinchilla y Murcia la situación ya es diferente, en definitiva, de Murcia hacia Albacete. Por una parte hay una serie de actuaciones ya en curso o acabadas en los años recientes, 1992 y 1993, con el PTF. En primer lugar, la adaptación a 160 kilómetros/hora de un tramo de casi trece kilómetros en los términos municipales de Molina de Segura, Lorquí, Alguazas y Las Torres de Cotillas. Esta actuación en esos trece kilómetros ha entrado en servicio en octubre de 1993.

Se ha actuado —luego me referiré en la siguiente contestación más directamente a ello— en el paso a nivel de la zona de Nonduermas, una obra que ya ha finalizado en septiembre de 1993. En este momento estamos trabajando en el proyecto de supresión de los pasos a nivel en Torrea-güera y en Hellín. Las obras se empezarían en 1994, seguramente a mediados, de estos dos pasos a nivel que tanto mejorarían la conexión.

En definitiva, éstas son quizá las actuaciones a las que se refería dentro de las relaciones que se han mantenido con la Comunidad de Murcia, y los trabajos conjuntos del Ministerio con la Comunidad, que constituyen la primera fase de la remodelación de la línea, una línea que, en definitiva, el PDI la define como una medida cuya elevación está prevista para dejarla a velocidad de 160 kilómetros/hora. De hecho, esas actuaciones, junto con las previstas en la línea Madrid-Valencia, en lo que afecta aquí a la conexión con Murcia, mejorarán de forma sustancial, esperamos, las comunicaciones de la región murciana con el centro peninsular y, por tanto, a través del mismo, con buena parte del resto de la Península.

En definitiva, el PDI prevé una inversión —es una previsión sin proyecto todavía y lo subrayo— de unos 24.000 millones de pesetas para esta línea. La inversión fundamental, como saben, viene determinada por la variante de Calasparra, que absorberá una cantidad superior a los 12.500 millones de pesetas, prácticamente 13.000 millones, y luego hay rectificaciones de trazado. Es decir, por una parte la variante nueva de Calasparra, y, por otra, rectificaciones de trazado en el entorno de los 11.000 millones de pesetas. Eso, junto a otras obras y mejoras en señalización, etcétera, son las que conducen a definir la actuación en los términos que le acabo de mencionar. Todo ello supondrá también acortar la longitud de la línea de forma significativa en 20 kilómetros entre Chinchilla y Murcia; es la actuación prevista en el PDI.

Entrando en la cuarta de las preguntas, la que hace referencia a la supresión de pasos a nivel, le puedo decir a S. S. que está prevista una actuación entre los pasos a nivel de Torreagüera y Nonduermas que alcanza unos 600 millones de pesetas. En concreto, empezando por Torreagüera, hemos finalizado ya la redacción del proyecto y esperamos que se construya en el mes de diciembre de este año. Posiblemente después del verano se pueda adjudicar esta obra y, por tanto, comenzarán los trabajos presupuestados en 400 millones de pesetas este mismo año 1994.

En el caso de Nonduermas, lo recordaba bien S. S., ya se ha realizado la actuación, está terminada, y la solución adoptada ha consistido en la construcción de un paso inferior para vehículos y peatones y otro paso inferior sólo para movimientos peatonales. Posteriormente, los vecinos de Nonduermas nos han solicitado un nuevo paso inferior peatonal en otro punto, a poca distancia del anterior, el proyecto se encuentra ya finalizado y en fase de contratación y esperamos también contratarlo y adjudicar las obras este mismo año 1994. La inversión en este caso está en el entorno de los 50 millones de pesetas. Por lo tanto, este año 1994 empezarán las obras en Nonduermas y en Torreagüera.

En cuanto al caso del paso a nivel de Santiago el Mayor, independientemente de los estudios que se están haciendo en relación con este corredor y en realidad también dentro de él —nos referiremos a ello en otra pregunta, en el tema de la red arterial de Murcia—, en todo caso la supresión del paso a nivel de Santiago el Mayor de momento no la tenemos incluida en los programas inmediatos de inversión, y no la tenemos incluida porque no cumple los requi-

sitos de tráficos que preceptúa la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y, evidentemente, el programa va a hacerlos, fundamentalmente —no quiere decir ello que no pueda haber algún caso singular determinado por alguna otra variable significativa que no venga bien captada por los criterios objetivos—, con la superación de los topes de actuación que propone la LOT en función de la intensidad, en definitiva, lo que se llama el momento de circulación, y de que la línea sea definida en una actuación de velocidad igual o superior a 160 kilómetros por hora. Como de momento ése no es el caso, por eso todavía no hemos actuado en Santiago el Mayor, es decir, que está en un orden de prelación un poco después de las otras actuaciones.

En relación con el tema de la conexión con Alicante, la concretaba en particular S. S. en el tramo Alquerías-Beniel. Efectivamente, es un tramo muy pequeño de la relación Alicante-Murcia, no llega a los seis kilómetros. En el borrador conocido y publicado del PDI como saben bien se optaba hasta ese momento por potenciar la conexión de Murcia a través de la línea de Chinchilla, en los términos que acabo de describir, a 160 kilómetros por hora, y desde Albacete hacia Madrid a 220. En los borradores actuales en los que estamos trabajando —por tanto, no puedo más que hablar en términos de estudios o trabajos que esperamos que pronto puedan ver la luz en forma de documento a elevar al Gobierno y posteriormente a estas Cámaras— se contempla la extensión del ferrocarril de velocidad alta, el 220, del corredor mediterráneo hasta Murcia y Alicante. Tengo que decir que ya hay actuaciones de ese tenor en la línea Alicante-Murcia, que tiene el inconveniente —igual que ocurre en el caso de Chinchilla, que es la variante Calasparra— del cuello de botella de la actuación en Elche, no reconocerlo sería irrealista y utópico, por cuanto tenemos soterrado en vía única el ferrocarril de un trecho de alrededor de seis kilómetros.

Este tema, junto con una definición de opción de corredores, es el que en los anteriores del PDI nos llevaban a optar más por la conexión y la salida de Murcia a través de Chinchilla y, sin embargo, en el nuevo planteamiento de los borradores actuales del PDI, de trabajos no presentados todavía por el Ministerio al Gobierno, estamos en la línea de, además de hacer la salida por Chinchilla mejorando la velocidad a 160, extender el corredor mediterráneo hasta Murcia y, por supuesto, previamente también, hasta Alicante. En ese caso estamos hablando ya de la adecuación de la línea a la velocidad de 220.

La indefinición, y el no cierre todavía de las propuestas del Plan Director de Infraestructuras, conlleva a que, de momento, como S. S. señalaba, en los presupuestos inmediatos del año en curso no figure, en el tramo Alicante-Murcia, actuación de mejora significativa en esta línea.

Creo que he dado la información de la que dispongo en relación con las preguntas que me han formulado.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Presidente, me gustaría precisar algunas matizaciones sobre las respuestas que me ha dado, en principio, en relación con el planteamiento de las primeras preguntas.

La región a la que estamos haciendo referencia, a nivel de infraestructura, está bastante necesitada, y en el tema del ferrocarril todavía más, de ahí la persistencia en garantizar infraestructuras y servicios.

He notado en sus palabras una cierta posición pesimista en cuanto al convenio firmado con la Comunidad recientemente. Usted ha hablado de una ocupación escasa —24,5 por ciento—, a pesar de la innovación; ha hablado de la reducción de diez minutos y de la introducción de una tecnología mejor que la anterior, pero yo le he dejado entrever a usted una posición pesimista de la continuidad de ese convenio. Me gustaría que me precisara algo más, porque usted ha dicho que en determinadas condiciones y en función de cómo está expuesto ahí. Hay mucho interés por parte de la Comunidad en mantener un buen servicio, no en costear, desde la propia Comunidad, servicios que puedan ser del Estado, pero sí colaborar en mantener un servicio, repito, para una región que necesita de esa aportación, que es llegar a Madrid a una hora que permita hacer gestiones y después volver a la ciudad, algo que ahora mismo se puede hacer desde cualquier lugar bien comunicado y que nosotros podríamos hacerlo igualmente a través del ferrocarril.

La segunda precisión me gustaría dirigirla al tema relativo a la comunicación con Cartagena. Usted ha dicho que hasta ahora —años 1992 y 1993 e inclusive el año 1994— no hay ninguna inversión presupuestada, y que había que parar en Murcia para enlazar con Alicante —esta precisión la ha dado después en otra respuesta—, pero que Cartagena no entraba en esa precisión. En las actuaciones del Plan de reactivación económica y en los compromisos anteriores sí que iban actuaciones para mejorar la velocidad en ese tramo, no sé si a 200 o a otra distinta. Pero fíjese que usted nos ha puesto como ejemplo que existe una buena autovía; buena autovía existe entre Valencia y Barcelona, buena autovía existe entre Murcia y Alicante y, sin embargo, tenemos un buen servicio en perspectiva de ferrocarril; no es excluyente un tema de otro. De ahí la idea de que una actuación metropolitana entre Murcia y Cartagena necesitaría de una buena comunicación Cartagena-Murcia para potenciar intermodalmente todo el transporte. Me gustaría que sobre este tema concreto me precisara si van a realizar pequeñas actuaciones.

Ha hecho referencia a la sustitución o rectificación de vías. Me gustaría saber si va a haber modificación del trazado o mejora para alcanzar una mayor velocidad entre Cartagena y Murcia, con lo cual comunicariamos muy bien Cartagena hacia Alicante y hacia el interior, según quede en la inversión posterior.

También ha hecho referencia a unas inversiones en relación con Chinchilla y Murcia, las ha incluido en el Plan Director de Infraestructuras sin concretar en el tiempo, pero dichas inversiones serían del orden de 12.500 millones o de 11.000 millones, dependiendo de la variante de Calasparra y otras actuaciones, con lo cual facilitaríamos

la tendencia hacia los 160 kilómetros por hora. Sí ha precisado el tramo más corto hacia estos 13 kilómetros que han entrado en vigor a final de octubre. Me gustaría conocer la evolución de esas inversiones en los años 1994 y 1995 o si se van a aplazar en ese devenir del PDI, ya que usted sabe que en este Plan Director de Infraestructuras se habla de que tendrá como final el año 2007, si no estoy mal informado. Digo a corto plazo para ahorrar esa velocidad, lo cual sería importante.

En cuanto al tema de Santiago el Mayor, permítame que le diga —yo he vivido en ese barrio— que si algún paso a nivel tiene intensidad de tráfico suficiente, ése es uno. Ese paso a nivel tiene más intensidad de tráfico que el de Torreagüera y más que el de Nonduermas. Ahora, usted tiene parte de razón al decir que no se puede tratar, no por la intensidad de tráfico sino por la idea en su conjunto, hasta saber qué solución se le va a dar, en definitiva, a la estación de El Carmen, sea cual sea: la modificación de variante hacia otro sitio del trazado a la otra. Esa sí es una justificación —entiendo yo— para no abordarlo, porque lo que hicimos en El Royo, por ejemplo, fue un parche, puesto que la solución va a ser más amplia.

Por último, no sé si he entendido bien lo relativo al tramo de Alicante. Al margen de la solución que se le dé al cuello que supone Elche para esta comunicación Alicante-Murcia, me gustaría saber si en los años 1994 y 1995 va a haber alguna actuación. Le he preguntado, en concreto, por un tramo pequeño, puesto que estaba previsto hacer algunas actuaciones de mejora de trazado, porque a lo mejor piensan aplazarlo hasta esa actuación más global dentro del PDI, para lograr los 220 kilómetros por hora.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): En relación con la primera cuestión, quiero dejar claro que no existe ningún pesimismo. Quiero descartar de mis palabras el más mínimo pesimismo sobre ese convenio, convenio que, obviamente, depende de la Comunidad Autónoma de Murcia y de su voluntad política y presupuestaria y de la operadora Renfe. Por tanto, por mi parte, repito, no hay ningún pesimismo; me he limitado —y trataré de completar esa información— a darle los datos de la evolución, si éstos le inducen al pesimismo, ya no soy yo el que hago la observación, ya que, como digo, no hay ningún pesimismo al respecto, porque además este convenio no depende del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y no puedo valorar lo que va a suceder.

Lo que sí es cierto es que el nivel de ocupación de esa línea no es alto. En la mayor parte de los servicios de largo recorrido en Talgos, como, por ejemplo, entre Madrid-Alicante o Madrid-Santander —dos casos que pueden entenderse semejantes, válidos para comparación—, la ocupación media la tenemos en el 60 ó 65 por ciento. En el caso de Madrid-Murcia-Cartagena la ocupación consolidada de los tres Talgos está en el entorno del 43 por ciento, y en

particular en este Talgo, el añadido, alcanza una ocupación del 25 por ciento y los ingresos mensuales que está generando desde el inicio —es muy pronto todavía— no alcanzan los 6.500.000 pesetas mensuales; éstos son los ingresos comerciales que genera. Evidentemente, la rentabilidad comercial es extremadamente baja. ¿Tiene esto relación con el convenio? No lo sé, depende del nivel de aportación de presupuesto público y de subvención por viaje o por persona que utilice este servicio que esté dispuesta a aportar la Comunidad Autónoma, pero insisto en que ése es un tema al que no debo referirme.

En cuanto a la definición de las inversiones en el tramo Murcia-Cartagena y Murcia-Chinchilla lo cierto es que en los presupuestos de 1994, al margen de las actuaciones que acabo de referir, no hay otras previstas, ni tampoco para 1995. Pero eso no debe confundirse ni relacionarse con la duración del PDI al año 2007. El PDI deberá ser aprobado y sus planes de actuación concretos y sectoriales deben ya iluminar y determinar los presupuestos de 1995. En cualquier caso, habrá planes sectoriales de duración en torno al año 2000 o inferiores a ese año, planes sectoriales de actuación a cinco, seis, siete años: segundo plan de carreteras, planes de actuación en materia ferroviaria, etcétera. Por tanto, será después de aprobado el PDI, en función de los criterios que se determinen, cuando habrá que discutir la programación; en ese momento podremos hablar con mayor conocimiento de causa y mejores elementos respecto a esas actuaciones que sí define el PDI, en qué momento se pueden acometer y en qué momento se programan, si en primera, en segunda fase, etcétera.

En el momento actual, presupuesto de 1994, no existe consignado ni Murcia-Alicante ni ninguna otra actuación que las ya citadas en el caso de Cartagena-Murcia. Entre Cartagena y Murcia, quiero reiterarlo de nuevo, hay actuaciones complementarias importantes. El PDI define, por una parte, lo que es alta velocidad. El otro programa es el de actuaciones estructurantes o velocidad alta, toda la red de conexión con la alta velocidad que se hace a 220 o a 160 kilómetros por hora. Eso, insisto, en el caso de la Comunidad Autónoma de Murcia, por decirlo de una manera resumida, recoge hasta lo que es propiamente Murcia, la relación Murcia, Murcia-Alicante, Murcia-Chinchilla; no así Murcia-Cartagena, pero eso no excluye el tercer bloque de actuaciones que llamamos actuaciones complementarias, importantes, pero quizá no tan significativas por su impacto. Por tanto, también tendremos que definir y programar esas actuaciones complementarias que habrá entre Murcia y Cartagena.

En cuanto a los pasos a nivel, en el caso de Santiago el Mayor, como S. S. bien dice, el elemento fundamental, en última instancia —me referí a él al principio—, es que se ilumina en función de cuáles sean las soluciones y las definiciones que se encuentran para la actuación de la red arterial ferroviaria de Murcia, que me parece que es objeto de una pregunta posterior. En todo caso, con los datos actuales de los que disponemos no llega a alcanzar los límites previstos en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

No querría terminar sin hacer una referencia respecto a que en cualquier caso el análisis de las inversiones tiene que hacerse unitariamente desde el presupuesto público, desde un análisis intermodal que constantemente se le reclama al Ministerio de Obras Públicas, y realmente entendemos que debe ser así, pero debe ser así siempre. Es un análisis que hay que hacerlo cuando se demanda pero en un camino de ida y vuelta. En el caso de la Comunidad Autónoma de Murcia procede recordar que, en la actualidad, finalizado el Primer Plan de Carreteras, finalizado con un grado de cumplimiento prácticamente del cien por cien de ejecución, con una inversión superior a los 100.000 millones de pesetas, alcanza una red de autovías que prácticamente supone el 64 por ciento de las carreteras de Murcia; el 64 por ciento de la red de carreteras de interés general del Estado de Murcia tiene las características de una vía de gran capacidad, bien autovía de largo recorrido, bien autovía de características urbanas. Creo, y no me confundo, que es la comunidad autónoma de España en la que la proporción de carreteras de la RIGE que tiene características de autovía es más elevada.

El Primer Plan de Carreteras ha supuesto la conexión por autovía entre Murcia y Cartagena, entre Alicante y Murcia, en definitiva, resolver de forma bastante satisfactoria la conexión de Murcia con todo el cordón mediterráneo, la conexión hacia Andalucía, en la que solamente falta la variante de Puerto Lumbreras. Por tanto, ha aportado el paso de veintidós variantes de población que se han suprimido. Es un volumen de inversión tan significativo, tan importante, que es difícil hacer un análisis de la dotación infraestructural de la Comunidad Autónoma de Murcia sin tener en cuenta estos datos. Por lo tanto, no puedo compartir que sea una comunidad autónoma con un déficit importante de dotación infraestructural.

Si se hace un análisis comparado de este país, no es la Comunidad Autónoma de Murcia la que sale en peores condiciones de dotación infraestructural. En cuanto al esfuerzo público que se está haciendo en materia de infraestructuras, difícilmente se puede hacer más sin forzar y romper los equilibrios y las posibilidades de la economía española. Téngase en cuenta que estamos invirtiendo un 5 por ciento del PIB en inversión pública y que las inversiones en infraestructuras del MOP alcanzan ya el 1,2 por ciento del PIB.

Es difícil aportar más financiación, más actuación en materia de infraestructuras, e insisto en que es necesario contemplarlo desde un punto de vista intermodal.

La región de Murcia no sale en absoluto malparada, sino todo lo contrario, de un análisis de su dotación infraestructural, por lo menos desde el juicio del Ministerio. Es evidente que hay que seguir actuando, que hay que seguir mejorando y apostando; el PDI es una apuesta por el futuro del ferrocarril también en Murcia.

— **SOBRE ALTERNATIVA ELEGIDA PARA LA ESTACION MURCIA-EL CARMEN COMO CONCLUSION DEL CONVENIO FIRMADO ENTRE LA RED NACIONAL DE FERROCA-**

RRILES ESPAÑOL (RENFE), EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE, LA COMUNIDAD AUTONOMA Y EL AYUNTAMIENTO DE MURCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000024).

— **SOBRE ALTERNATIVA PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA URBANO-FERROVIARIO DE CARTAGENA (BARRIO PERAL, ESTACION DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOL (RENFE) Y LINEA DE FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE)). FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000025.)**

— **SOBRE FECHA PREVISTA PARA LA REALIZACION DE LA PRIMERA FASE DE MEJORA Y MODERNIZACION DE LA LINEA DE FERROCARRIL DE VIA ESTRECHA (FEVE) CARTAGENA-LOS NIETOS. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 000026.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pregunta número 3. Alternativa elegida para la Estación Murcia-El Carmen, como conclusión del Convenio firmado entre la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Murcia, y pregunta número 4, sobre alternativa para solucionar el problema urbano-ferroviario de Cartagena (Barrio Peral, Estación de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) y línea de Ferrocarriles de Vía Estrecha).

Tiene la palabra el señor Ríos Martínez.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Menos mal que no he preguntado por autovías. Cuando pregunte por autovías veremos cómo entramos a la discusión. En todo caso, aquello del vaso medio vacío y medio lleno, depende de cómo lo estemos mirando. Yo no quiero menospreciar las inversiones que se estén haciendo en la región, no estoy diciendo que no se hayan hecho inversiones en la región; estaba hablando del déficit de infraestructuras en general, pero no voy a entrar en ello.

Las dos preguntas en las que me gustaría centrarme ahora van dirigidas a problemas nodales o históricos que hemos tenido en las dos grandes ciudades. Es verdad que el tratamiento o la solución que se pueda dar es intermodal, depende de cómo quedemos definidos al final dentro del Plan Director de Infraestructuras, pero ahí van unidas actuaciones que la propia empresa o operadora, como usted la llama, Renfe, que nosotros no vemos tan desligada de la Administración y usted sí, plantea en la propia ciudad de Murcia, ocupación de suelo para un proyecto de remodelación de estación, que provoca una respuesta de todos los barrios colindantes para plantearse algunas alternativas que el municipio también recoge; o soterramiento de las

vías en ese tránsito para recuperar la superficie; o desvío de las vías para recuperar la comunicación de zonas muy pobladas de Murcia que tienen como corsé esa propia vía. Es verdad que las distintas administraciones llegan a un convenio para estudiar cuál sería la solución. El problema es que hace ya más de un año que se llegó a esos acuerdos y desconocemos cuál es la solución que ha encontrado ese estudio. Ese estudio fue firmado por el Ministerio, por la comunidad, por el ayuntamiento y por la propia Renfe. Abordaría las ventajas o inconvenientes de su solución y la cuantificación de ella. Después, ya serían las administraciones las que tendrían que optar por una solución u otra.

Un caso parecido pero ya no tan igual es el de Cartagena. No es tan igual porque el problema de Cartagena está relacionado con el creciente desarrollo urbano de la propia zona y la solución debiera unir la desviación o no del Barrio Peral, otro paso a nivel histórico y complicado para nuestra región, junto a otros que decíamos antes, bien desviando y, por tanto, emplazando en otro lugar la propia estación de ferrocarril, junto a la estación de transporte de carretera que también se ha ubicado en esa zona, o bien actuando con otra relación distinta.

En cualquier caso, también se acordó —como una nueva prolongación de la discusión, porque esto lleva casi diez años— valoraciones que se iban haciendo de la propia Administración, actuaciones que se iban aplazando; se llega a la elaboración de un estudio para esa respuesta a un problema urbano tanto en Barrio Peral como en la red de ferrocarril. Desconocemos ese estudio, qué conclusión tiene, qué alternativas ofrece y qué posibilidades de ejecución están dentro de esas actuaciones que usted definía como complementarias dentro del Plan de actuaciones urbanas o actuaciones intermodales en cada uno de los sitios.

Como la otra pregunta hace referencia a una inversión muy puntual de la FEVE que está muy localizada también, la voy a hacer ya y, así, termino las tres preguntas que tenía.

FEVE, que, pesar de ser competencia de la comunidad autónoma por la valoración que podía tener, sigue siendo competencia a nivel central venía anunciando mejoras en infraestructuras, mejoras en los equipamientos y ampliación en esa zona. Tenemos todo lo que es el Cabo de Palos y la posibilidad de llevar el ferrocarril a la zona de La Manga, de gran afluencia y desarrollo turístico y, por tanto, un servicio de transporte necesario, tanto en los tiempos puntualmente importantes para el turismo como en los de ocio, que ya se están generalizando porque la ocupación del ocio empieza a ser ya un problema trasladado a muchas etapas del año. Se habían anunciado inversiones de 500 millones en el año 1992, se volvieron a anunciar en 1993. Desconozco las actuaciones que se han hecho; creo que no se han invertido esos 500 millones.

Mi pregunta va dirigida a conocer qué actuaciones se han hecho en esos años 1992-1993 y si en 1994 se tiene previsto actuar en FEVE para mejorar, tanto los equipamientos de infraestructura como el equipamiento de dotación, y la posible ampliación de esa línea a corto o medio plazo, según sea la previsión.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Señor Ríos, la pregunta número 5 también se da por formulada en estos momentos.

Tiene la palabra el señor Pérez Touriño para contestar a las preguntas 3 y 4, como ya he dicho, y la 5 que es: Fecha prevista para la realización de la primera fase de mejora y modernización de la línea de Ferrocarril de Vía Estrecha (FEVE) Cartagena-Los Nietos.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Empezando por la RAF, de Murcia, el problema está muy ligado a la alternativa que se elija para la actuación en torno a lo que es la estación de viajeros Murcia-El Carmen.

Puedo decir a S. S. que, como sabe, en fecha enero de 1989, se firmó un convenio entre la Comunidad Autónoma, el Ayuntamiento de Murcia y Renfe. Sin ánimo de separarse en mucho o en poco, pero siendo dos cosas distintas, en este convenio no intervino el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. Es un convenio firmado entre la comunidad, el Ayuntamiento y la propia empresa para llevar a cabo el estudio de la problemática urbanístico-ferroviaria en la ciudad de Murcia (año 1989).

Al amparo de ese convenio, el primer desarrollo que se hace, en lo que entiendo que ha sido la actuación, es la redacción de un plan especial de reforma interior, PERI, correspondiente, que proponía una determinada ordenación del suelo que existía en torno a la estación de Murcia-El Carmen.

Una vez expuesto a información pública, y en lo que sé, este plan de reforma interior recibió una contestación muy importante con diversas alegaciones. Eso exigía una modificación muy profunda del plan presentado que, en definitiva, habrá sido un plan elaborado fundamentalmente, como es lógico, por la Administración competente, que es el Ayuntamiento de Murcia.

Esa contestación giró en torno a varios elementos que puedo resumir muy sucintamente. En definitiva, es un rechazo a la edificabilidad que se proponía en el PERI; también a la tipología de edificación. Se rechazaba de otra manera las soluciones planteadas para la ordenación del tráfico rodado. Faltaban equipamientos ciudadanos, a juicio de buena parte de los alegantes, y había problemas con el cómputo de las zonas verdes. En definitiva, se hacía un planteamiento que, a juicio de alegantes a este PERI, parecía excesivamente duro, en resumen, para poder con él financiar la actuación.

Como resultado de esto lo que ocurre es que el Ayuntamiento de Murcia, en acuerdo plenario, el 6 de junio de 1991, rechazó el avance del PERI, que llevó de hecho a la paralización de la firma de un nuevo acuerdo. A partir de ese momento se planteó la necesidad de reorientar la actuación, dado que el Ayuntamiento acordó la congelación del plan elaborado o su rechazo.

El Ayuntamiento de Murcia está estudiando soluciones alternativas a los trabajos actuales de revisión del plan general de ordenación urbana, para mejorar la inserción urbana del ferrocarril en la ciudad de Murcia, lo cual tiene

que llevar aparejada una remodelación y renovación de la estación, que necesitará de un nuevo acuerdo entre las administraciones.

Dicho esto, le puedo decir, para acabar, que, de modo relativamente autónomo, se ha tomado la iniciativa en el Ministerio, desde la Dirección General de Actuaciones Concertadas en las ciudades, y se ha empezado el proceso de contratación de un estudio que se denomina Actuaciones intermodales en el corredor Murcia-Cartagena cuyo objetivo fundamental es estudiar la problemática existente en Murcia. Existen instalaciones de las que en trabajo se define en términos de que tienen una gran ocupación, tanto el suelo central como usos y condiciones no suficientemente adecuados y problemas de integración urbana del ferrocarril en algunas zonas de la ciudad de Murcia.

En definitiva, se ha iniciado por parte de la Dirección General de Actuaciones Concertadas el estudio de la RAF de Murcia, particular y muy fundamentalmente del estudio de integración de la estación de Murcia como de uso exclusivo para viajeros dentro de la ciudad; esto en coordinación con el desarrollo del plan general de ordenación urbana de Murcia, del propio ayuntamiento. Es de suponer que esto permitirá encontrar definitivamente una solución que pudiéramos denominar, para entendernos, en la jerga arquitectónico-urbanística, blanda; una solución que permita resolver los problemas de financiación de la actuación pero que pasa por hacer que el ferrocarril permanezca en la ciudad, mantener la centralidad de la estación, liberando suelos para usos de diverso tipo, los que proponga y le parezcan bien al ayuntamiento y a la comunidad autónoma, competentes en la materia. En definitiva, que permita resolver los problemas de integración del ferrocarril en la ciudad de Murcia.

En síntesis, éste es el estado de la cuestión, pendiente de un trabajo del que le podría dar los plazos que serán cortos. En este año 1994 habrá por lo menos, de nuevo, una alternativa encima de la mesa de concertación de las tres administraciones implicadas en este caso, junto con la empresa Renfe.

Hay un tema parecido con sus características específicas, que es la actuación en el tema urbano ferroviario de Cartagena. Como saben sus señorías, se firmó un convenio, mucho más recientemente, el 24 de febrero de 1993 —no me había dado cuenta de que hoy hace un año de su firma— entre la comunidad, el ayuntamiento, Renfe y el propio Ministerio. A estas alturas lo que tenemos es un conjunto de soluciones ya propuestas, acabadas, perfiladas. Se las puedo describir muy brevemente.

Hay una opción que supone mantener el actual trazado del ferrocarril, en cuanto a lo que es la traza, es decir, el corredor por el que pasa. Es del tipo de las soluciones blandas, a lo que va es a mejorar el paso del ferrocarril por la ciudad, a eliminar el paso a nivel del barrio del Peral. Es una actuación cuyo coste aproximado —son siempre costes muy aproximados, de estudio previo— está en torno a los 700 millones de pesetas y que, evidentemente, tiene ventajas en la medida en que mantiene su actuación, no tiene demasiadas implicaciones ni urbanas ni medioambientales; que mantiene, sobre todo, la centralidad del

ferrocarril y hace que la estación del ferrocarril siga estando en el centro de la ciudad.

Las otras soluciones son todas en variante. Existen diversas opciones de solución en variante, más o menos periféricas a la ciudad. La primera opción en variante no es periférica, es un trazado relativamente próximo al contorno de la ciudad y a planes de expansión de la propia ciudad de Cartagena, pero las otras ya van muy por fuera de lo que es la mancha de la ciudad. Hay una que mantiene el recorrido; otra que contornea lo que es el propio núcleo de expansión de la ciudad; las otras dos son totalmente periféricas. Las soluciones muy periféricas son mucho más costosas, estamos hablando ya de soluciones que duplican el costo, en torno a los 1.400 ó 1.300 millones de pesetas, y sobre todo implican sacar la estación de ferrocarril de Cartagena. Por tanto, es siempre una tentación de la ciudad. En todo caso, si se mantuviera la estación, supone una línea de borde con un coste bastante más elevado. En principio, sin que hayamos decidido todavía la posición natural, normal o más elemental por parte del Ministerio es ir a una solución blanda, que permita el mantenimiento, mejorando la condición de integración, solucionando el problema del barrio del Peral, etcétera. Esta es la situación. Con estas soluciones en la mano, estamos en disposición de pasar a la fase de definición de actuaciones.

En cuanto a lo que es la actuación del ferrocarril Cartagena-Los Nietos, operado por FEVE, por la empresa de Ferrocarriles de Vía Estrecha, ahí, como sabe S. S., estamos ante el caso de un ferrocarril que tiene una longitud más o menos de 20 kilómetros y que, en definitiva, conecta La Manga con Cartagena. Si realmente se quiere mejorar la línea para dar un servicio de primera calidad, hay que hacer inversiones importantes, por las características de la traza, que tiene algunas pendientes complicadas, limitaciones de velocidad, etcétera; en definitiva, hay que llevar a cabo una actuación bastante en profundidad. Como señalaba bien S. S., es un ferrocarril que está absolutamente desgajado, es totalmente independiente del circuito FEVE, de la red integrada de FEVE, tampoco conecta con ninguna otra red y, por tanto, es un ferrocarril punto a punto en el interior de una comunidad. El objetivo que se señala el Ministerio, que, en principio, creemos que es compartido por la Comunidad Autónoma de Murcia, es proceder a su transferencia y que sea gestionado y explotado por la propia Comunidad. No tiene excesivo sentido la permanencia en la red integrada del Estado de un ferrocarril que literalmente une La Manga y Cartagena; no tiene sentido explotarlo dentro de la red integrada de ferrocarriles.

Evidentemente, eso plantea problemas de condiciones de la realización de la transferencia, que es de lo que estamos hablando con las autoridades de la Comunidad Autónoma de Murcia y habrá que definir esas condiciones, que son básicamente las del déficit, pues es una línea que tiene un déficit anual en torno a los 100 millones de pesetas, no menos, y es de suponer que para corregir esas cifras, en todo caso, necesitará de una inversión relativamente significativa.

Sin entrar en una valoración pesimista, a la que ya anteriormente aludía S. S. con motivo de otra contestación, no

quiero dejar de mencionar que en ese análisis que hay que hacer y que, de hecho, hacen los ciudadanos día a día con las decisiones que toman para transportarse de un sitio a otro, entre La Manga y Cartagena hay un servicio de alrededor de siete líneas de autobuses, de transporte colectivo; hay también un buen servicio en infraestructura, evidentemente, porque en un tramo la Comunidad Autónoma de Murcia, si no me confundo, ha hecho una autovía (**El señor Ríos Martínez: La vía rápida.**), una vía rápida, desde Los Beatos hasta La Manga, y en la zona de Los Beatos el Ministerio de Obras Públicas acaba de realizar la nueva carretera en forma de variante, la variante de La Unión y El Algar, de tal forma que los ciudadanos de Cartagena o de donde sea para ir a La Manga ya no tienen que pasar por estas poblaciones y van por una nueva carretera, que es la primera calzada de una autovía. En definitiva, hemos apostado entre ambas administraciones por unir, por vía de alta capacidad, La Manga con Murcia. Es una opción discutible, como cualquier otra, pero sí es cierto que se ha aportado esa solución.

Por tanto, el nivel de inversión en el ferrocarril Cartagena-Los Nietos es, cuando menos, muy discutible.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Ríos, para hacer las aclaraciones que estime oportunas.

El señor **RIOS MARTINEZ:** Agradezco la respuesta y espero mejorar el optimismo de FEVE. Desde luego, conforme está, «Virgencilla, Virgencilla, que nos quedemos como estamos».

— **SOBRE RAZONES QUE HAN MOTIVADO LA NOTA PUBLICA DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE, DE 30/09/93, DESCALIFICANDO EL ENCARGO POR LA GENERALIDAD VALENCIANA DE UN ESTUDIO TECNICO SOBRE VIABILIDAD Y TRAZADO DE UNA LINEA DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD (AVE) ENTRE MADRID Y LA CITADA COMUNIDAD AUTONOMA, FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA. (Número de expediente 181/000118.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Pregunta número 10: Razones que han motivado la nota pública del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 30/09/93, descalificando el encargo por la Generalidad Valenciana de un estudio técnico sobre viabilidad y trazado de una línea del tren de alta velocidad entre Madrid y la citada Comunidad Autónoma.

Para formular la pregunta, tiene la palabra el señor Peralta Ortega.

El señor **PERALTA ORTEGA:** Señor Pérez Touriño, el Ministerio de Obras Públicas tiene conocimiento de que por parte de la Generalidad Valenciana se encargó en el

año 1992 un estudio a una compañía francesa sobre las condiciones de un trazado de alta velocidad ferroviario entre Madrid y la Comunidad Valenciana.

A primeros de septiembre, a raíz de que se entregara a la Generalitat Valenciana la primera fase de ese estudio, ya tuvieron los medios de comunicación ocasión de recoger la opinión del Ministerio acerca de que se consideraba precipitada esa actuación llevada a cabo por la Generalitat valenciana.

Más grave es aún la nota que hace pública el Ministerio a finales del mes de septiembre de 1993, en la que —y creo citar literalmente el contenido de la misma— se dice: De manera oficiosa este Ministerio ha tenido conocimiento de los estudios que la Generalitat Valenciana ha encargado a una empresa de ingeniería francesa, sin que hasta el momento, procedente de la Generalitat valenciana, se haya recibido información al respecto. El Ministerio desconoce, por tanto, la metodología, alcance y contenido de los estudios que la Generalitat haya podido encargar.

Es lamentable —se dice en esa misma nota— que algunas comunidades autónomas empleen sus recursos propios, más necesarios para el desarrollo de sus competencias, en materias en las que no tienen capacidad de decisión.

Sin lugar a dudas, esta nota ha causado sorpresa y seguro que también malestar, si no en la propia Generalitat valenciana, al menos, en los ciudadanos de la comunidad. No se alcanza a ver el porqué en una materia que por los ciudadanos valencianos se considera importante, como es un trazado de alta velocidad, que, sin lugar a dudas, es competencia de la Administración Central, la Generalitat valenciana no pueda formar su opinión en base a estudios técnicos, con capacidad de encargarlos a quien crea oportuno y trasladar posteriormente esa opinión a la Administración Central, con la que, lógicamente, tiene que discutir esos planes y, últimamente, a tenor de lo que se ha producido en determinados casos concretos, colaborar económicamente para la ejecución.

Por tanto, nos gustaría saber qué razones son las que han motivado esa nota pública del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra, señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Le puedo decir a S. S. que desde esa nota hasta ahora han ocurrido más cosas. No solamente existe la nota, sino que se ha producido una reunión entre el Presidente de la Comunidad Autónoma de Valencia, el señor Lerma, y el Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el señor Borrell, reunión en la que, en relación con los trabajos del Plan Director de Infraestructuras, se acuerdan, entre otras cosas, las bases para trabajar en los estudios de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia; se acuerda quién iba a proseguir con esos estudios y, en definitiva, las condiciones de realización de los mismos. Dicho de otra manera, el enfoque que

el PDI habrá de dar a la relación ferroviaria Madrid-Valencia. Esa reunión se produce el 26 de noviembre y, de hecho, actualmente —y, si es necesario, se lo puedo aclarar posteriormente— se está trabajando en esa línea.

Dicho esto, en su momento, en esencia la nota —y es lo que le puedo decir— manifiesta dos elementos por parte del Ministerio y ninguno más. El primero es, efectivamente, una nota de desconocimiento. El Ministerio en esa nota manifiesta su desconocimiento de esos trabajos, sin que eso tenga que ver con ningún tipo de responsabilidad, en absoluto, por parte de nadie. Se entera a través de los medios de comunicación, que tal vez son más ágiles o, en todo caso, ha llegado a su conocimiento con anterioridad al Ministerio. Esa nota habla de desconocimiento, es de lo que habla.

También añade un segundo elemento, que expresa una opinión que tiene el Ministerio de Obras Públicas y es que lamenta —es una forma de adjetivación—, que no le parece la mejor forma de utilización de recursos que por parte de una comunidad autónoma —no es la única— se dediquen recursos para hacer trabajos, estudios, etcétera, en temas que no son fundamentalmente de su competencia. Es una nota que expresa una valoración en ese sentido y nada más.

La nota no contiene ningún otro tipo de juicio o valoración; expresa dos posiciones: desconocimiento y no coincidencia con la necesidad, en definitiva, de hacer ese estudio. No pretende señalar nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE**: ¿Desea hacer alguna aclaración, señor Peralta? (**Asentimiento.**) Tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Hubiera esperado más coherencia y que incluso se hubiera excusado por esa nota. Decir que el Ministerio desconoce los estudios que lleva a cabo una comunidad autónoma y, además, emitir la opinión lamentando cómo gasta el dinero la Comunidad Autónoma... creo que si eso lo hubiera hecho la Comunidad Autónoma en relación con el Ministerio, ustedes hubieran pensado que era absolutamente improcedente.

Por eso, me resulta preocupante que su respuesta vaya a decir simplemente eso, que la nota dice lo que dice. Claro que dice lo que dice, literalmente dice lo que dice, dice que es lamentable que algunas comunidades autónomas empleen sus recursos... tal cual. ¿Creemos que tienen autonomía o no? ¿Lo creemos o no? ¿Cree que el Presidente Lerma debe responder ante los ciudadanos valencianos de cómo usa su autonomía o no? Claro que responde y tiene la confianza y la capacidad que tiene para, en un tema de tanta trascendencia para la Comunidad Valenciana como es la comunicación de alta velocidad, que es competencia exclusiva de la Administración central, pero como en otros tantos temas usted sabe que las comunidades autónomas cooperan incluso económicamente —la variante de Castellón, la N-III y su conversión en autovía—, parece lógico que la Comunidad Autónoma Valenciana pueda encargar unos estudios de cara a tener una opinión, porque finalmente, como usted ha reconocido, el día 6 de noviembre,

creo que ha dicho, el Ministro de Obras Públicas se reúne con el Presidente de la Generalitat Valenciana para hablar de esos temas. Parece lógico que el Presidente de la Comunidad Autónoma tenga un determinado asesoramiento sobre esos temas, que no venga a reunirse con el Ministro de Obras Públicas y desconozca absolutamente ese tema o tenga que fiarse únicamente de la información que le pueda proporcionar una administración distinta.

Por tanto, señor Pérez Touriño, creo que la nota dice lo que dice, efectivamente. Y le tengo que decir que no sé si a buena parte de la Comunidad Valenciana —no me quiero atribuir representaciones que no me corresponden—, pero sí a una parte de los ciudadanos de esta Comunidad, esa nota nos parecía absolutamente improcedente. Que hubieran manifestado su desconocimiento es un hecho objetivo, pero su opinión en los términos en que se produce es un hecho sinceramente lamentable. Creo que, desde la misma manera que desde la Comunidad Autónoma Valenciana no se hacen valoraciones lamentables, por ejemplo, sobre el estado de la N-III, sobre el retraso sistemático en los planes de cara a su terminación, etcétera, sino que, por el contrario, se llevan a cabo conversaciones, se aportan ideas, propuestas, en relación a superar los problemas que hay, nos parece que ese mismo tratamiento procede reclamarlo de la Administración central cuando se valoren cosas que las comunidades autónomas llevan a cabo en el ejercicio de su autonomía.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): Quisiera decir a S. S. que, tal y como he comenzado anteriormente la respuesta sobre la información que le puedo dar sobre este tema, creo que, tanto por parte de la Comunidad Autónoma de Valencia, a la que usted tanto se refiere en términos de la valoración de absoluta improcedencia de la posición del Ministerio, etcétera, tanto para la Comunidad Autónoma de Valencia y sus órganos de gobierno como para el propio Ministerio, las relaciones entre dos administraciones atraviesan momentos, fases, etcétera, y éste es un tema que está en una línea, digamos, plenamente satisfactoria para ambas partes, positiva, de colaboración. Este es un momento en el que la Comunidad Valenciana hizo entrega al Ministerio, después del 30 de septiembre, de los estudios realizados por la empresa francesa Sofrerail. Esos estudios están siendo analizados por los servicios técnicos a partir de esa fecha, y se ha señalado por parte de ambas administraciones la voluntad de coordinar los trabajos, y a partir de ahí lo que se acuerda en la reunión por parte del Ministro con el Presidente Lerma es que los estudios proseguirían bajo la dirección del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, que es aquel Ministerio al que el ordenamiento legal vigente le encarga la responsabilidad de la competencia de intentar ordenar y definir la red ferroviaria en todo el país, en todo el Estado.

Por lo tanto, yo creo que hay que reiterar, insistir, hacer hincapié en el valor trascendental o más o menos trascendente que se le quiere dar en un momento determinado a una nota de prensa que refleja única y exclusivamente lo que acabo de referir con anterioridad. En todo caso, los hechos demuestran que los caminos encontrados, tanto por unos responsables como por otros, permiten una línea de cooperación y que no han alterado en absoluto esa línea de cooperación entre el Ministerio y la Comunidad Autónoma de Valencia. Por tanto, disiento de la trascendencia y de la valoración que ha dado S. S. a ese momento que expresa esa nota en relación con el tema en cuestión.

Y al margen de esto y ya en el plano más metodológico, sin hacer referencia por tanto prácticamente a lo que es la relación con la Comunidad Autónoma de Valencia y viceversa, S. S. habla en términos de si la Comunidad Autónoma de Valencia o la comunidad autónoma equis se va a fiar cuando se sienta de lo que dice ante tal tema el Ministro. Usted empleaba la expresión literal «fiar de». Claro, las relaciones planteadas en ese plan, en que tienes que ir preparado con tu informe o tu trabajo alternativo, paralelo o previo sobre la misma materia en la que no eres competente, pues es cuestión de valoración de cómo deben ser las relaciones de cooperación y la autonomía. ¡Sólo faltaba! No tenemos que referirnos al marco legal, constitucional, etcétera; si no, cómo vamos a estar hablando de autonomía de tal o cual comunidad o de todas ellas. Ese no es el tema. De lo que estamos hablando es de la autonomía que tienen y para qué, de cuál es la responsabilidad del Estado y para qué, de cómo debe entenderse las relaciones.

Difícilmente podemos definir un sistema integrado de ferrocarril si cada comunidad autónoma se plantea por dónde, cómo y en qué condiciones se debe hacer la conexión de las líneas, sean o no de alta velocidad, en el conjunto del territorio. Eso literalmente sólo se puede hacer desde una perspectiva de Estado, que es la que tiene que tener el Gobierno del Estado, por definición, sea cual sea el color de ese gobierno. Lógicamente, para eso existe un Gobierno central y para eso existen unos gobiernos con otras competencias en las comunidades autónomas. El mezclar las cosas de forma constante o permanente puede inducir a más confusión que a mejorar la autonomía del Gobierno de tal o cual comunidad autónoma.

— **SOBRE DEMORA DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) EN CONTESTAR A LA SOLICITUD DEL AYUNTAMIENTO DE XATIVA (VALENCIA) DE AUTORIZACION DE OBRAS PARA LA CONSTRUCCION DEL COLECTOR CENTRAL BAJO LAS VIAS DEL TREN. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/000119.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pregunta número 11, sobre demora de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles en contestar a la solicitud del Ayuntamiento de Játiva

(Valencia) de autorización de obras para la construcción del colector central bajo las vías del tren.

El señor Peralta Ortega tiene la palabra para formular su pregunta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Pérez Touriño, éste es un problema que se plantea de la empresa estatal Renfe con un ayuntamiento, más o menos administraciones públicas las dos. Este es un ejemplo concreto quizá de cómo se fían unas de otras, en cuanto a lo que usted decía, porque lo bien cierto es que la empresa pública Renfe parece no fiarse nada del Ayuntamiento de Játiva, pero nada. Y nos puede parecer legítima la posición de Renfe si defiende los intereses concretos que ella tiene encargados, pero, en definitiva, no podemos desconocer que se lo está haciendo pagar al Ayuntamiento de Játiva, que yo creo que también es Estado. El Estado no sólo es la Administración central ni los Ministerios. El Estado son las comunidades autónomas, evidentemente, y también la Administración local.

Pero el tema, en definitiva, señor Pérez Touriño, procede de que, como usted conoce perfectamente, las infraestructuras ferroviarias tienen una incidencia importante sobre el medio físico en el que se instalan, trátese de estaciones, como en este caso concreto, también de vías férreas. En el caso de nuestra Comunidad conocemos sobradamente esta incidencia, tanto por lo que se refiere al emplazamiento de determinadas estaciones en las capitales de las tres provincias como por la incidencia, por ejemplo, que la línea férrea en algún momento determinado ha tenido de cara a cuando se producían inundaciones, así como las autopistas, que han servido de barrera.

En el caso de Játiva se da esta incidencia, de tal manera que cuando se producen lluvias da lugar a que haya inundaciones en la carretera N-340. Para corregir esta situación se planteó en su momento, hace años, la necesidad de llevar a cabo un cruce subterráneo con colector central bajo la estación de Játiva. El Ayuntamiento pensó que ésta era la solución correcta en el año 1991 y se dirigió a Renfe solicitando la autorización para llevar a cabo estas obras. Este plan del Ayuntamiento de Játiva tenía el apoyo por parte de la Diputación provincial; inicialmente estaba previsto en 70 millones de pesetas llevar a cabo estas obras, importantes, insisto, porque es frecuente, como conoce perfectamente el señor Pérez Touriño, en esta Comunidad Autónoma la existencia de lluvias torrenciales que dan lugar a problemas graves de este tipo.

El problema procede de que la contestación de Renfe tiene lugar en julio de 1993. Es la fecha en la que se remite la contestación y una contestación en la que, por ejemplo, Renfe reclama, antes de comenzar las obras, el abono de 24 millones de pesetas para atender los gastos de vigilancia de los trabajos y señales de precaución; aparte de este pago inmediato antes de empezar las obras, reclama un aval de 3 millones de pesetas, que también ha de abonarse previamente; y, finalmente, establece la necesidad de una precaución durante 18 días, y si la precaución no pudiera suprimirse transcurrido ese plazo, la obligación de pagar 500.000 pesetas por cada día que se exceda del plazo. Son

unas condiciones difícilmente asumibles como realmente razonables, insisto, máxime teniendo en cuenta que el peticionario era un ayuntamiento que lógicamente tiene interés en que el transporte ferroviario que une su ciudad no sufra ningún problema especialmente imprevisto o especialmente grave, aunque sea competencia exclusiva de Renfe el garantizar ese transporte.

Parece ser que efectivamente la propia Renfe ha reconocido que estas condiciones eran poco ajustadas a la realidad. En estos momentos el Ayuntamiento de Játiva está a la espera de que se produzca una contestación formal por parte de Renfe, procediendo a una notable reducción en esas condiciones; en concreto, ese abono de los 24 millones antes de comenzar la obra quedaría reducido a algo más de la mitad de esa cantidad, lo cual sería un factor importante de cara a que unas obras, cuya autorización se solicitó en el año 1991, se pudieran llevar a cabo en el año 1994, no teniendo claro en estos momentos si la Diputación de Valencia mantendrá las ayudas que en su día estaban previstas, y desde luego pudiendo garantizar que el coste inicial de 70 millones de pesetas no se corresponderá con la realidad, posiblemente.

Por todo ello es, señor Pérez Touriño, por lo que queríamos saber si, en definitiva, el Ministerio considera que esta actuación por parte de Renfe, esta demora, es adecuada al funcionamiento lógico y normal entre instituciones como Renfe o como un Ayuntamiento de cara a resolver problemas importantes.

Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Pérez Touriño tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE** (Pérez Touriño): No quiero dejar de decir que los plazos indicados por S. S. en principio apuntan o señalan a, cuando menos, un no óptimo funcionamiento de un procedimiento y de un proceso. Parece, efectivamente, un período excesivamente largo y prolongado en una relación interadministrativa para resolver el problema de la ejecución de una obra. Por lo tanto, me parece evidente la necesidad de que por parte de Renfe y, en su caso, no sé si, en algunas de las actuaciones procesales, también por parte del Ayuntamiento de Játiva se pudiera o debiera haber mejorado la actuación, de tal forma que no se hubiera alcanzado un plazo tan dilatado para resolver un problema de estas características. Por lo tanto, no voy a entrar en una justificación de la actuación, porque es obvio que no es lo óptimo desde luego que para una cuestión de estas características tenga que producirse un paso de tiempo tan dilatado; no es un funcionamiento óptimo para ninguna administración ni para ninguna empresa, pública o privada.

Dicho eso, de la información que hemos recabado de la empresa Renfe, los datos que quiero suministrar a S. S. son los siguientes. Renfe recibe una solicitud por oficio del Ayuntamiento de Játiva el 17 de septiembre de 1991, estudia este tema y, con relativa rapidez, el 8 de noviembre de

1991 —es decir, dos meses escasos después—, contesta por escrito denegando la conformidad con la propuesta, tal como la recibe del Ayuntamiento, porque faltan los cálculos justificativos del elemento fundamental de la estructura principal de la obra. Según informe de Renfe, no existen esos cálculos ni se aportan los correspondientes a la dimensión de las obras ni al plan de trabajo. Es evidente que es una obra compleja y, además, que va a afectar al tráfico ferroviario, muy importante en ese paso.

El Ayuntamiento manifiesta que, según las condiciones en que se ha planteado la adjudicación de la obra, el adjudicatario de la misma es quien aportará la información que lógicamente necesita Renfe. El 1 de septiembre de 1992 se comunica a Renfe que la obra ha sido adjudicada definitivamente y se solicita formalmente la autorización de obra. Por lo tanto, estamos ya a finales de 1992, cuando Renfe recibe la comunicación de la adjudicación definitiva —es decir, que la obra no podía empezar antes—, y se solicita formalmente la autorización para las obras, finales de 1992.

Por parte de Renfe, a partir de ese momento, a pesar de que sigue sin presentarse la documentación que se ha solicitado un año antes, se procede a la elaboración del plan de trabajo, coordinando todos los servicios ferroviarios afectados, que son cercanías, largo recorrido, mercancías, la sección de cargas completas, para poder tener la estimación de las interrupciones y servicios, para determinar cómo pueden coordinarse los mismos; en definitiva, las implicaciones que en la explotación ferroviaria tiene esto. Esto se lleva a cabo desde finales de 1992 hasta el 5 de marzo de 1993 —es decir, en torno a los tres, cuatro, cinco meses—. Terminado el plan de trabajo, se establecen las fases del mismo, las limitaciones de velocidad admisibles, etcétera, y con eso se presenta a la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Obras Públicas, que, por ley, está obligada a emitir la autorización correspondiente; es decir, que al final quien lo tiene que aprobar, de acuerdo con el mandamiento legal actual, es la Dirección General de Transportes Terrestres, que lo aprueba de forma relativamente rápida en términos administrativos el 31 de mayo de 1993. Entre marzo y mayo se produce la aprobación definitiva, y, a continuación, esta comunicación se le envía al Ayuntamiento de Játiva.

Por lo tanto, ésta es un poco la historia contada desde la operadora Renfe. Es evidente que, en cualquier caso —reitero—, los plazos se dilatan excesivamente, pero también, por la información que le puedo suministrar a S. S., parece que existe algún tipo de defecto en los elementos de coordinación entre las administraciones y en la aportación de la documentación necesaria, porque, en cualquier caso, es una obra compleja, en la que hay que verificar lógicamente las circunstancias en las que se pueda o no hacer, que afecta de forma determinante y muy gravemente al servicio ferroviario; por lo tanto, también a los vecinos que utilizarán el tren del Ayuntamiento de Játiva.

Es lo que le puedo decir a S. S.

El señor **VICEPRESIDENTE**: El señor Peralta tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Muy brevemente. Ha venido usted a reconocer, señor Pérez Touriño, que efectivamente se produce una demora poco justificable en las relaciones entre —ha dicho usted con razón— empresas, sean públicas o sean privadas. Yo creo que es difícilmente justificable que se inicien los trámites en septiembre de 1991, estemos en febrero de 1994 y esté la obra sin llevarse a cabo. Pero no ha contestado usted, señor Pérez Touriño, a la parte final de ese proceso que ha relatado. Usted se ha quedado en mayo del 93 cuando la Dirección General de Transportes Terrestres aprueba finalmente el proyecto, pero es que a continuación viene las prescripciones económicas en las que Renfe concede la autorización, y esas prescripciones económicas han sido a las que yo he hecho finalmente referencia. Después de estar dos años esperando el Ayuntamiento de Játiva se encuentra con que le plantean unas condiciones difícilmente admisibles. Decir que el petionario de un proyecto, cuya evaluación inicial eran 70 millones de pesetas, tiene que pagar, antes de comenzar la obra, 24 millones de pesetas; que tiene que prestar, antes de empezar la obra, un aval de 3 millones de pesetas, etcétera, parece hecho a propósito para que no se lleve a cabo el proyecto, sinceramente.

Evidentemente son obras que afectan al transporte, sin lugar a dudas, pero yo creo que no se garantiza el transporte por el hecho de obligar a que se ponga ese tipo de garantías económicas cuando quien está solicitando la autorización es un ayuntamiento que sería, en definitiva, el que respondería ante esta situación. Lo bien cierto es que al día de hoy sigue sin llevarse a cabo, ésa es la realidad, sigue sin llevarse a cabo porque con estas prescripciones económicas es inviable ejecutar la obra.

Parece ser que hay un acuerdo verbal de que Renfe modificaría estas prescripciones económicas, pero lo bien cierto es que ese preacuerdo verbal todavía no se ha traducido formalmente y sin ese requisito parece lógico que una Administración pública no empiece, y no se empezó. Por tanto, señor Pérez Touriño, yo valoro que se reconozca por su parte que efectivamente se han producido deficiencias en la tramitación, pero le pediría que también consiga que se corrijan las deficiencias que todavía siguen subsistiendo y que dan lugar a que una obra proyectada hace tres años en el día de hoy siga sin haberse iniciado porque en estas condiciones es prácticamente inviable ejecutarla y, por tanto, que se consiga que esas modificaciones que verbalmente parece ser que se han acordado no tarden dos años en escribirse, sino que, a ser posible, en un plazo muy cortito se pueda dar solución a ese problema que seguramente tiene poca importancia en el conjunto de problemas del tráfico ferroviario, pero que desde el punto de vista de los habitantes de Játiva y de los ciudadanos de esa ciudad la tiene para evitar que sigan sufriendo las consecuencias de una situación negativa.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LAS INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE**

TERRESTRE (Pérez Touriño): Quisiera reiterar que lo que yo he tratado antes de decirle en la valoración que hacía en esa contestación es que en ningún caso se trata de demoras no justificadas o injustificables. Lo que he dicho es que los plazos utilizados parecen demostrar en todo caso que no se alcanza un óptimo en el funcionamiento entre dos administraciones o entre dos entidades, en este caso de naturaleza pública, y he dado luego a continuación una relación de hechos y de fechas que parecen demostrar que efectivamente han existido algunos elementos —justificados o no— que explican una dilación de tiempo tan prolongada. No he atribuido responsabilidades, porque de la relación de hechos de la que puedo disponer existen argumentos tanto por una como por otra parte.

Quisiera insistir en una cosa y no me refiero en absoluto a las cantidades concretas, que desconozco, y no puedo, por tanto, entrar en una valoración exacta y precisa. Desconozco, como digo, en relación con la obra de que se trata, las características que tiene, el impacto, etcétera, y no tengo una valoración para decir si las cantidades son o no desmesuradas. Lo que sí puedo decir es que, con carácter general, es lógico y bueno que la empresa pública

Renfe, que tiene que mantener y hacer funcionar un servicio, establezca precauciones cuando ese servicio se va a ver alterado. Tiene que tomar precauciones y es lógico que pida avales y aportaciones, no sé si por esas cantidades o por otras menores, ni si eso hace inviable o no la operación, de eso es de lo que se está hablando. Por la información de que dispongo, lo que le puedo decir a SS. SS. es que trataremos de contribuir a que se solucione razonablemente, de la forma más urgente posible, esta cuestión. Por la información de que dispongo, por parte de la empresa, repito, parece que el tema está prácticamente resuelto, de conformidad con el Ayuntamiento de Játiva. En todo caso, trataremos de que efectivamente sea así.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pérez Touriño, por las respuestas que ha dado a los miembros de esta Comisión.

Habiendo finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las cinco y treinta y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961