



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 344

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 28

celebrada el martes, 8 de noviembre de 1994

Página

ORDEN DEL DIA:

Preguntas:

- | | |
|---|-------|
| — Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre ejecución del proyecto de regeneración de la playa de Pinedo, de Valencia. (BOCG, serie D, número 67, de 4-3-94. Número de expediente 181/000562) | 10565 |
| — Del señor Alcaraz Masats (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre certeza de la información publicada en prensa sobre la intención del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de modificar la delimitación de los deslindes de la zona de dominio público fijados para la demarcación de la costa en Ses Salinas de Ibiza. (BOCG, serie D, número 72, de 14-3-94. Número de expediente 181/000581)..... | 10566 |
| — Del señor García Fonseca (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre fecha prevista para solucionar definitivamente el problema del deslinde del dominio público marítimo-terrestre de Ribadesella. (BOCG, serie D, número 82, de 12-4-94. Número de expediente 181/000694) | 10567 |

	<u>Página</u>
— Del señor Ríos Martínez (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre medidas para evitar la pérdida de la playa de poniente de Las Aguilas (Murcia), así como del paseo marítimo. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000969).....	10571
— Del señor Peñarrubia Agius (Grupo Parlamentario Popular), sobre previsiones acerca de la implantación de un servicio de cercanías entre Cartagena y Murcia. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000965)	10573
— Del mismo señor Diputado, sobre previsiones acerca de la mejora del servicio de cercanías entre Lorca y Murcia. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000966)	10573
— Del mismo señor Diputado, sobre opinión de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) acerca del momento en que dejará de ser deficitaria la línea Aguilas-Lorca-Murcia. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000967)	10573
— Del mismo señor Diputado, sobre razones para que el precio del billete entre Madrid y Murcia sea superior al de otros trayectos similares. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000961).....	10575
— Del mismo señor Diputado, sobre razones por las que se prevé la supresión del tren nocturno Cartagena-Madrid. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000962)	10575
— Del mismo señor Diputado, sobre razones para que la Región de Murcia sea maltratada sistemáticamente por la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000963).....	10575
— Del mismo señor Diputado, sobre previsiones para mejorar y potenciar los servicios de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) en la Comunidad Autónoma de Murcia. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000964).....	10579
— Del señor Padilla Carballada (Grupo Parlamentario Popular), sobre inversiones en la línea férrea Monforte de Lemos-Lugo-Ferrol-La Coruña. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 181/000968)	10580
— Del señor Villalón Rico (Grupo Parlamentario Popular), sobre causas de retraso habitual de los trenes de viajeros de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE). (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 18/000980).....	10584
— Del señor Guerra Zunzunegui (Grupo Parlamentario Popular), sobre devolución del importe de los billetes a los viajeros de trenes de largo recorrido con un retraso de más de diez minutos. (BOCG, serie D, número 146, de 10-10-94. Número de expediente 181/001009).....	10588
— De la señora Urán González (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre cantidades abonadas durante el período comprendido entre los años 1985 a 1993 a la empresa AUMAR, concesionaria de la autopista A-7, entre Alicante y Tarragona, al amparo del Decreto-ley de seguro de cambio. (BOCG, serie D, número 120, de 1-7-94. Número de expediente 181/000865)	10590
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Federal IU-IC), sobre razón por la que no se ejecuta conforme al proyecto inicial la variante de Gandía de la N-332. (BOCG, serie D, número 154, de 31-10-94. Número de expediente 181/001064).....	10590
— Del mismo señor Diputado, sobre ejecución de la duplicación de calzada de la actual N-234 entre las ciudades de Sagunto y Segorbe (Valencia). (BOCG, serie D, número 154, de 31-10-94. Número de expediente 181/001075)	10590
— Del mismo señor Diputado, sobre ejecución de una variante de la N-340 a su paso por la ciudad de Sagunto (Valencia). (BOCG, serie D, número 154, de 31-10-94. Número de expediente 181/001076)	10590
— De la señora Cremades Griñán (Grupo Parlamentario Popular), sobre criterios urbanísticos con los que se ha planificado la ronda este de la ciudad de Murcia. (BOCG, serie D, número 154, de 31-10-94. Número de expediente 181/001080)	10593

Se abre la sesión a las once y quince minutos de la mañana.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Buenos días, señoras y señores Diputados.

Vamos a dar inicio a esta sesión de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente. En principio, tengo que pedirles perdón por el retraso en el inicio de la misma, pero me acaban de avisar en estos momentos, ya que estoy en la Comisión de Presupuestos. Por tanto, no me he enterado hasta ahora de que no se podía iniciar la Comisión.

— **CONTESTACION A LAS SIGUIENTES PREGUNTAS SOBRE: EJECUCION DEL PROYECTO DE REGENERACION DE LA PLAYA DE PINEDO, DE VALENCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/000562.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): En el orden del día figura, como punto único, la contestación a varias preguntas. La autoridad que va a contestar, por parte del Gobierno, va a ser don Antonio Lladré, Subsecretario del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Para formular la primera pregunta sobre ejecución del proyecto de regeneración de la playa de Pinedo, de Valencia, tiene la palabra el señor Peralta Ortega.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Subsecretario, por su comparecencia.

Este es un tema sobre el que he tenido ocasión de preguntar reiteradamente a distintas autoridades del Ministerio. Últimamente contestaba, en nombre del mismo, la señora Narbona y su ausencia de hoy no impide recordar alguna de las frases o afirmaciones mantenidas en sus últimas comparecencias.

En concreto, sobre ese mismo tema, el primero de diciembre del pasado año 1993 la señora Narbona manifestaba que estaba prevista la contratación de las obras en el año 1994. Esta afirmación de la señora Narbona, hecha en el año 1993, no se corresponde con la realidad y esta no correspondencia con la realidad, en este proyecto, es una práctica ya repetida.

La regeneración de la playa de Pinedo es un proyecto de los primeros años de esta década de los 90 que, una vez por razones presupuestarias, otras veces por problemas de modificación del proyecto, finalmente parece que por problemas de acuerdo con los propietarios de los terrenos, se ha venido retrasando, hasta el punto de que en estos momentos, en noviembre de 1994, esa afirmación de la señora Narbona de la contratación de obras en este año evidentemente no va a tener lugar.

Nos consta que se están dando algunos pasos. Recientemente, el Consejo de Ministros del pasado 28 de octubre tomaba el acuerdo de declarar urgente la ocupación de los bienes y derechos afectados por la construcción del paseo

marítimo de Pinedo. Se ponía término con ello a la falta de acuerdo con los propietarios de los terrenos, y parece que eso —al menos es la intención gubernamental— debía posibilitar avanzar. Me gustaría saber exactamente qué planes tiene en estos momentos la Administración en torno a la ejecución de estos proyectos. Desearía, en la medida de lo posible, que se concretaran fechas y, sobre todo, señor Lladré, que quedara claro en el Ministerio que éste es un proyecto importante para Valencia. Es una playa cercana a la ciudad, una playa muy deteriorada, con un deterioro progresivo, y cuyo proyecto de regeneración, que trataba de responder a esa necesidad, se viene retrasando de una manera poco justificada. Entiéndase, por tanto, la voluntad mía como Diputado de Valencia y la de nuestro Grupo de colaborar a la ejecución urgente de este proyecto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): He de indicar que la comparecencia del señor Subsecretario lo es por la imposibilidad de comparecer de los tres Secretarios de Estado que tendrían que estar aquí, y por ello creo que es positiva, desde luego, desde el momento en que es el Subsecretario del Ministerio y creo que puede suplir perfectamente a los tres Secretarios de Estado.

Tiene la palabra el señor Lladré.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Lladré Carratalá): Agradezco a la Mesa y a la Comisión que, en tanto que Subsecretario de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, me permitan comparecer en nombre de mis colegas, que por diferentes motivos —viajes, etcétera— no pueden estar. En tanto que Subsecretario con una visión horizontal del Ministerio, efectivamente, creo que estoy en condiciones de contestar a la totalidad de las preguntas.

En concreto, en cuanto a la que me hace el Diputado el señor don Ricardo Fernando Peralta, le diría lo siguiente. Efectivamente, existe ya un proyecto de regeneración de la playa de Pinedo por un presupuesto de 987 millones de pesetas, proyecto que está perfectamente redactado y únicamente pendiente de anunciar su licitación en el «Boletín Oficial del Estado». El motivo por el cual se ha retrasado su licitación es externo al Ministerio, como ha sido que hay que ocupar, para poder realizar estas obras, unos terrenos de una superficie aproximada de 100.000 metros cuadrados. Estos terrenos deben ser expropiados y, si bien en los últimos meses la Demarcación de Costas de Valencia, del Ministerio, ha llevado a término negociaciones con los propietarios de estos terrenos, no fue posible alcanzar un acuerdo. Ante esta situación, el Ministerio, consciente de lo que el señor Diputado me señalaba, de la importancia que tiene para Valencia la regeneración de esta playa, ha decidido utilizar el mecanismo expropiatorio más potente que tenemos en nuestra legislación, que es la declaración de urgente expropiación de estos terrenos mediante acuerdo del Consejo de Ministros de hace menos de una semana, de 28 de octubre. Este mecanismo expropiatorio, como bien conoce el Diputado, es más potente que el pro-

ceso expropiatorio normal, precisamente porque acorta enormemente los plazos.

Estoy seguro de que el señor Diputado sabe también que el Ministerio no puede proceder de otra manera, no podemos iniciar la obra si no tenemos los terrenos y no podemos ocupar los terrenos sin un acuerdo, o bien con una expropiación definitiva. El plazo que yo estimo que con el expediente de urgente ocupación podemos tener es de unos cuatro a cinco meses, es decir, en cuatro o cinco meses deberíamos tener resuelto el problema formal y de fondo expropiatorio y, por tanto, poder licitar la obra y realizarla. Unicamente, y con toda honestidad, quiero hacer ver al señor Diputado que este plazo podría verse afectado —y espero no llamar al mal tiempo— si algún propietario recurriera ante los tribunales y en este caso el juez, además, decidiera, mediante interdicto, paralizar el procedimiento. No lo digo porque sea probable, que no tiene por qué pasar, pero es algo que puede suceder. Lo digo porque, si esto sucediera, evidentemente el plazo de cinco meses que yo he dado no se cumpliría.

Por tanto, en conclusión, el Ministerio es perfectamente consciente de la importancia del tema y ha utilizado la vía, respetuosa con la legalidad, más potente que tenemos, que es la declaración por Consejo de Ministros de urgente expropiación. Estando en noviembre, yo calculo que en marzo, en primavera, podríamos licitar la obra, salvo, repito, el recurso.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para alguna aclaración que desee, el señor Peralta tiene la palabra.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Llardén, por su explicación. Yo celebro que el Consejo de Ministros reciente, del 29 del pasado octubre, adoptara el acuerdo de declarar la urgencia de la ocupación. Creo que es una medida adecuada por la importancia del proyecto, que se afirma compartir por parte del Ministro, y ante el proceso de demora que venía afectando el mismo.

Evidentemente, no podemos controlar las decisiones que adopten terceros, en concreto los afectados, en ejercicio de los derechos legales que les corresponden, que son muy libres y muy dueños de utilizarlos en la medida que consideren más beneficiosa para sus intereses. Nosotros sí podemos controlar el funcionamiento de la Administración, y realmente ha sido en la Administración y en los problemas o en el retraso en su funcionamiento donde hay que buscar buena parte de la demora que ha afectado a este proyecto. Por ello le digo, señor Llardén, que entienda de verdad que nuestra voluntad es que la Administración lleve adelante este proceso en la medida en que dependa de la misma, y desde esta perspectiva confiamos en que dentro de cuatro o cinco meses, efectivamente, esa licitación esté en el «Boletín Oficial del Estado» y no tengamos que seguir insistiendo con la voluntad de que el proyecto se acelere.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para contestar, tiene la palabra el señor Llardén.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Simplemente reafirmarme en que el Ministerio ha tomado todas las medidas para acelerar al máximo el proceso.

— **CERTEZA DE LA INFORMACION PUBLICADA EN PRENSA SOBRE LA INTENCION DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE DE MODIFICAR LA DELIMITACION DE LOS DESLINDES DE LA ZONA DE DOMINIO PUBLICO FIJADOS PARA LA DEMARCACION DE LA COSTA EN SES SALINAS DE IBIZA. FORMULADA POR EL SEÑOR ALCARAZ MASATS (GRUPO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA). (Número de expediente 181/000581.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Siguiendo pregunta: certeza de la información publicada en prensa sobre la intención del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente de modificar la delimitación de los deslindes de la zona de dominio público fijados para la demarcación de la costa en Ses Salinas de Ibiza.

Para formular la pregunta tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: En representación de mi compañero, que se encuentra ausente por ocuparse en otras actividades, formulo la pregunta. Conoce el señor Llardén que el tema de la delimitación en la zona de Las Salinas de Ibiza es un tema conflictivo y sobre el que existe una problemática más allá de esta concreta por la que le preguntamos a usted. Conoce usted perfectamente que la semana que viene se discute en el Pleno del Congreso una proposición relativa al tema de Las Salinas de Ibiza. Nosotros desearíamos saber, señor Llardén, qué correspondencia con la realidad tienen informaciones que han aparecido publicadas en los medios de comunicación y que son conocidas por parte del señor Subsecretario en torno a que se iba a proceder a una modificación de la delimitación que se hizo en su día de las zonas de deslinde del dominio público en esta playa de Ibiza.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Para contestar a la pregunta tiene la palabra el señor Llardén.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Contesto al señor Peralta, quien me ha hecho la pregunta en nombre del Diputado señor Alcaraz, que está ausente.

Efectivamente, la delimitación de los deslindes de la zona de dominio público de Ses Salinas, en Ibiza, ha sido un tema conflictivo, pero yo voy a intentar aclarar aquí, en esta comparecencia, respondiendo casi directamente al final de la pregunta, aunque después lo argumente, que en

principio no ha habido ninguna modificación, como voy ahora a relatar, del expediente de delimitación. El expediente de deslinde del dominio público marítimo-terrestre de la zona de Ses Salinas, en el término municipal de San José, en Ibiza, se está tramitando conforme al artículo 20 y siguientes del Reglamento de la Ley vigente de Costas. Punto primero. Es decir, no hay ningún tratamiento desde el punto de vista de expediente diferente.

En segundo lugar, el mecanismo es el siguiente. La Demarcación de Costas del Ministerio de Obras Públicas en Baleares ha efectuado la propuesta de delimitación provisional del deslinde de dominio público y de sus zonas de servidumbre de acuerdo con lo que establece el citado artículo 20.3 del Reglamento de la Ley de Costas. Por resolución posterior de la Dirección General de Costas del Ministerio, de fecha 25 de febrero de 1993, se autorizó formalmente la incoación del expediente de deslinde con arreglo a dicha propuesta. Hay una propuesta provisional, inicial, de Costas, que es la base en la cual se apoya el procedimiento. La Dirección de Costas autoriza entonces la incoación de un expediente y en la actualidad tal expediente, una vez efectuados los actos de apeo previstos en el artículo 22 del Reglamento, está finalizando la fase de consideración, análisis y contestación a todas las alegaciones y delimitaciones alternativas propuestas por todas las partes afectadas —ayuntamientos, particulares, etcétera—, para que posteriormente se proceda a su elevación definitiva al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para su aprobación, en su caso. La fecha prevista para esta elevación es el próximo mes de diciembre. Es decir, el próximo mes este conjunto de alegaciones habrá sido estudiado por el Ministerio, resuelto definitivamente y propuesta una resolución a la firma del Ministro que, en principio, establezca la delimitación definitiva. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

En el estudio de las alegaciones y de las delimitaciones alternativas es práctica habitual aceptar algunas modificaciones relativas bien a profundidad de la zona de servidumbre o a la delimitación profesional del deslinde. Hablo en términos generales. Ahora bien, en el caso concreto al que nos estamos refiriendo, en la información que he recabado de la Dirección General de Costas —fíjese, no obstante, señor Diputado, que estamos hablando de un expediente que no se ha resuelto aún— me dicen que todas estas circunstancias que he explicado no modifican en ningún caso la definición de dominio público marítimo-terrestre de toda la superficie de Las Salinas, en función de lo recogido en el artículo 4.3 de la Ley de Costas y los artículos 5 y 6 del Reglamento, ya que se han incorporado desde el primer momento a la delimitación únicamente los terrenos de cota más baja a la hora de pleamar, con adición de las zonas húmedas, marismas, marjales o esteros, de acuerdo con las definiciones de los artículos 3.1.a), de la Ley de Costas y su Reglamento. En definitiva, la delimitación no se ha modificado; lo que pasa es que estamos en un trámite que aún formalmente no ha terminado. Pero le adelanto que, en base al expediente que me ha mostrado la Dirección General de Costas, la delimitación lo que ha hecho es determinar estos terrenos a cota más baja, a hora de

pleamar, añadirle las zonas húmedas, marjales, etcétera, y esta zona de delimitación no se ha modificado. Por lo tanto, la noticia de prensa que de alguna forma originaba la pregunta, que me parece perfectamente lógica y lícita, en este caso no es exacta. Insisto, no obstante, en que el proceso no está terminado y habrá que esperar formalmente a que en diciembre el Ministerio resuelva definitivamente.

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

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Subsecretario, por la información que nos ha proporcionado en relación con un expediente que, tal como usted afirma, todavía no está resuelto. Por la complejidad de la resolución de estos expedientes es por lo que se produjo esa noticia en base a la cual le formulábamos la pregunta que usted ha contestado en los términos indicados.

Desearía, señor Subsecretario, trasladarle la preocupación de nuestro Grupo por esta zona concreta. Sabe usted, como le decía anteriormente, que la semana próxima se debate en el Pleno del Congreso una proposición de ley nuestra pidiendo que se declaren reserva natural Las Salinas de Ibiza. Nos parece que éste es un terreno a proteger. Desde ese punto de vista, la resolución que definitivamente apruebe el deslinde de la zona de dominio público debería hacerse partiendo de la base del máximo respeto y la máxima protección a esta zona.

Por tanto, en la medida en que ese expediente no esté resuelto, entienda la voluntad de nuestro Grupo de que la resolución definitiva se haga partiendo de la base de la máxima protección.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del señor Subsecretario, ¿algo que añadir?

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Nada más, señor Presidente.

— **FECHA PREVISTA PARA SOLUCIONAR DEFINITIVAMENTE EL PROBLEMA DEL DESLINDE DEL DOMINIO PÚBLICO MARÍTIMO-TERRESTRE DE RIBADESELLA. FORMULADA POR EL SEÑOR GARCIA FONSECA (GIU-IC). (Expediente número 181/000694.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3 del orden del día: pregunta realizada por don Manuel García Fonseca, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre la fecha prevista para solucionar definitivamente el problema del deslinde del dominio público marítimo-terrestre de Ribadesella.

Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Agradezco al señor Subsecretario su presencia para responder a estas cuestiones. Me gustaría que sobre ésta en particular pudiera ser lo

más preciso, en cuanto a la literalidad de la pregunta sobre si pueden prever, si no una fecha exacta, sí al menos un tiempo más o menos aproximado para terminar con este problema que, como bien sabe, lleva ya demasiado tiempo y está acarreado un problema a los particulares que se ven afectados por el mismo, al ser muchos y de condiciones sociales muy diversas en una de las zonas de viviendas sociales más populares de Ribadesella. Como digo, no sólo este alargamiento «sin die» de la solución del problema está perjudicando a los particulares, ya que por una parte les causa un desasosiego profundo y por otra les impide hacer cualquier tipo de acondicionamientos, mejoras o actividades en sus casas o propiedades, etcétera, sino que, además, aunque esto no fuera suficiente —si bien, repito, son muchos los afectados—, está paralizando prácticamente la construcción en Ribadesella, que es uno de los elementos más importantes de la economía local.

Quiero referirme ahora a algunas de las cosas de las que ya he tenido conocimiento a través de informaciones escritas que ustedes me han ido pasando. Como bien sabe, el problema comenzó cuando se decidió hacer el deslinde con la resolución de la entonces Dirección General de Puertos y Costas, el 27 de marzo de 1991. Han pasado ya prácticamente más de tres años con el problema absolutamente estancado.

Quien haya pasado por Ribadesella se dará cuenta que el deslinde actual que se ha planteado se puede calificar de cualquier cosa menos de afortunado. Ribadesella no es, ni mucho menos, el caso de otras villas que, desgraciadamente, han causado un acoso al medio ambiente, incluso al medio ambiente urbano en el caso concreto del dominio público marítimo-terrestre. Algunas de las cuestiones que plantea el deslinde resultan sorprendentes y paradójicas y hay que bucear mucho en los temas jurídicos para ver alguna lógica en ello. Porque no son, por ejemplo, las edificaciones que están en primera línea de la costa o de la playa las que están puestas en cuestión; en muchos casos son barrios o zonas rurales que, hoy por hoy, ya están muy alejados de la zona estrictamente costera marítima o de la ría, o en algunos casos afectando a gentes con situaciones sociales realmente bajas.

Después de una serie de procesos que se han ido desarrollando, y para que no se vea en la obligación de volver a hacer mención de los mismos, la situación, al menos según la información que he ido recibiendo, está en que habiéndose decidido por parte del Ministerio, de acuerdo con el Ayuntamiento de Ribadesella y con la asociación Aridel, que es la asociación de afectados, «proceder a hacer una serie de estudios que tiendan al análisis de las diversas situaciones jurídicas y registrales que puedan presentarse junto con la propuesta de actuaciones, con el objeto de alcanzar la reducción de los costes que se deriven de la adjudicación de los bienes que se patrimonialicen». Leo literalmente una de las informaciones que me han remitido. Esto se hizo con fecha de 7 de marzo de este año.

Estos estudios estaba previsto que se terminaran con una fecha fijada: el 20 de junio de 1994. Mi primera pregunta sería si estos estudios están resueltos y cuáles son las soluciones que piensan dar a esta situación entre las diver-

sas hipótesis que ustedes mismos barajan en las distintas informaciones a las que aludo. ¿Se va a hacer un nuevo deslinde o se va a hacer una modificación del deslinde actual, por ejemplo de la zona rural? Me parece que en ese sentido ya hay una solución, si mis informaciones, en este caso no directamente de ustedes sino de los afectados, son correctas. La zona de las viviendas sociales, El Coballo, que se llama, parece que también tiene una solución casi acabada. Hay una tercera zona que quizá sea la más problemática y sobre la que me gustaría que usted me informara algo más: la zona de El Arenal. Queremos saber si va a tener un tratamiento equiparable o similar al de El Coballo, o cuál es la solución que ustedes piensan darle a esta zona.

Y termino ya como empecé, señor Subsecretario: ¿qué fecha tienen prevista ustedes para que se pueda acabar con esta situación?

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llarden Carratalá): Efectivamente, la pregunta que me hace el Diputado señor García Fonseca es compleja, no tanto porque el tema en sí sea muy complicado, sino por la casuística de tipo histórico y jurídico que hay.

Ciertamente, hay en trámite un deslinde provisional en el término municipal de Ribadesella que está intentando llevar a término la Demarcación de Costas del Ministerio en Asturias. Al margen de otros terrenos que se encuentran en este dominio público marítimo-terrestre, ahí hay principalmente cuatro concesiones, una de ellas otorgado a don José María Lea Collado, por Orden ministerial de 15 de abril de 1935, para saneamiento de una marisma; esto fue aprobado definitiva el 1 de julio de 1940, y el 2 de diciembre de 1942, por orden ministerial, fue transferido a los hijos del anterior titular.

Una segunda concesión, otorgada a don Ramón Fernández Ruisánchez el 22 de abril de 1936, para saneamiento de marisma también; en este caso se establecieron una serie de condicionamientos jurídicos que debían cumplir los propietarios. Fue transferida asimismo por orden ministerial de 10 de noviembre de 1947 a sus herederos y en el acta de reconocimiento, de fecha 31 de enero de 1951, fue aprobada. Con fecha 12 de septiembre de 1964, el grupo de Puertos remitió un escrito a los herederos en el que se advertía que deberían interrumpir los trabajos, entonces iniciados, para construir dentro de estos terrenos, ya que, en caso contrario, la concesión podría caducar. Estoy haciendo simplemente un repaso de la historia jurídica de estas concesiones.

Cito una tercera concesión, otorgada a don Federico Benaldo de Quirós, por Real Orden de 3 de octubre de 1907 y ampliada por Real Orden de 7 de septiembre de 1910, también para saneamiento de marisma. Esto se aprobó con fecha definitiva del 7 de noviembre de 1934 y, por Orden ministerial del 7 de agosto de 1962 se transfirió a favor de Inmobiliaria Sella, quedando claro en esta Or-

den ministerial que la inmobiliaria susodicha quedaba subrogada en los derechos y obligaciones del cedente.

Y, por último, una cuarta parcela, que era la concesión otorgada al mismo don Federico Bernaldo de Quirós, por Real Orden de 22 de junio de 1914, para construir un balneario. Una Orden ministerial de 12 de junio de 1956 caducó esta concesión por incumplimiento de unas condiciones establecidas en otra Orden ministerial de 10 de octubre de 1939.

En todos los supuestos anteriores, las concesiones fueron otorgadas a perpetuidad. Por tanto, esto quiere decir que los concesionarios no pudieron adquirir la propiedad en virtud de las mismas. El plazo concesional quedó reducido, inicialmente, a 99 años, de acuerdo con la entrada en vigor de la Ley del Patrimonio del Estado de 1964; posteriormente, la Ley de Costas del año 1988 limitó su plazo de vigencia a 30 años, a partir de la fecha de 29 de julio de 1988 (que era el momento de entrada en vigor), siempre que este plazo no superara al de 99 años pues, en este caso, este último era el vencimiento de la concesión.

Así las cosas, está claro, por tanto, que en varias de las concesiones citadas existen causas de caducidad de diferente tipo. De llegarse a tramitar los correspondientes expedientes y a declarar su caducidad, los concesionarios tendrían que revertir, de forma inmediata, los terrenos ocupados al Estado, y entiendo yo que este es un poco el meollo del problema que se planteó en su momento. La única vía administrativa para que los ocupantes puedan regularizar su situación y acceder a la propiedad de los terrenos, salvo que existiera una sentencia en firme a su favor dictada en vía civil, sería el que, mediante el deslinde en tramitación, precisamente este deslinde, se desafecten los terrenos de las concesiones que no sean necesarios para la protección o utilización del dominio público, de acuerdo con lo que recoge el artículo 18 de la Ley de Costas. He explicado un poco todo esto para ver dónde está situado el meollo de la cuestión y la posible vía de solución.

Posteriormente a la desafectación de los terrenos como consecuencia del deslinde los titulares de los derechos vigentes sobre estos terrenos tendrían, o tendrán, la facultad potestativa de adquirirlos con preferencia, o de continuar en la posición de los derechos concesionales, de acuerdo con la Ley del Patrimonio del Estado.

Por tanto, el problema planteado se originará aquí. El Ministerio ha estado siempre interesado en tirar adelante con el deslinde, pero el propio Ayuntamiento de Ribadesella y una asociación denominada Aridel (que supongo que el señor Diputado conoce bien) insistieron en realizar una serie de estudios previos y el Ministerio finalmente accedió, al objeto de clarificar en concreto, a petición del Ayuntamiento y de Aridel, los estudios que se están realizando, que son unos estudios individualizados de los terrenos incluidos en las concesiones citadas, finca a finca, para esclarecer las bases según las cuales se podrían adjudicar, en su caso, a sus actuales ocupantes, los terrenos una vez desafectados. Evidentemente, esto es consecuencia de lo que he explicado antes.

Por tanto, han de entender que la Administración no es que haya paralizado el proceso sino que más bien, vista la

complejidad del problema planteado y la propia petición del Ayuntamiento, lo que ha iniciado es, si me permiten la expresión, una vía complementaria, y hasta cierto punto previa, de trabajos de campo para conocer exactamente el terreno que estábamos pisando desde el punto de vista de la propiedad. Esta es, entiendo yo, la reunión de 7 de marzo que se celebró en la Delegación del Gobierno de Asturias a la que aludía antes el señor Diputado. En esta reunión se acordaron una serie de trabajos complementarios que se están realizando en estos momentos. ¿Cuáles son estos trabajos? Los resumo rápidamente: Constitución de una base informática de datos en la que se acumula toda la información correspondiente a cada bien individualizable, no ya a las parcelas que antes he comentado, sino a los bienes individualizables. Apertura de expediente para cada parcela catastral afectada. Se incluirán todos los antecedentes, así como la documentación planimétrica, registral y catastral, completándose con las escrituras de propiedad, en su caso. Y, finalmente, se está realizando también en paralelo una investigación jurídica y catastral, tanto en el Registro de la Propiedad de Cangas de Onís como en el Centro de Gestión Catastral y Cooperación Tributaria. Estos son los tres trabajos que en este momento se están realizando, fruto de los acuerdos a los que se llegó en marzo de este año en la Delegación del Gobierno de Asturias.

Una vez realizadas estas actuaciones, la reanudación del procedimiento se efectuará con la nueva convocatoria del acto de apeo, para lo cual deberemos citar a los interesados con una antelación mínima de diez días, conjuntamente o agrupados por tramos de deslinde. Después del apeo, la siguiente fase será abrir un plazo de 15 días para formular alegaciones en caso de disconformidad con el deslinde provisional, y entonces se continuaría la tramitación del expediente hasta el final.

Dicho esto, la posible desafectación de terrenos está por tanto prevista —y contesto a la pregunta concreta— en el actual deslinde, en tramitación. El procedimiento deberá realizarse una vez aprobado y firme el deslinde, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 18 y 19 de la Ley de Costas y 37 y 38 del Reglamento.

Por tanto, y en conclusión, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente está dando todos los pasos necesarios para que los afectados, actuales ocupantes de las concesiones que antes he citado (aquellas cuatro concesiones) puedan regularizar su situación en las condiciones menos onerosas posibles para ellos y, por ello, además de mantener frecuentes contactos con el Ayuntamiento de Ribadesella y con la asociación Aridel, se están utilizando, como he explicado, todos estos medios y estudios para clarificar esta situación.

Yo comprendo y comparto la preocupación del señor Diputado por agilizar al máximo este proceso, pero, por el repaso sucinto que he hecho de los antecedentes jurídicos, ya ve el señor Diputado que es un proceso complejo y que, al final, la propia petición del Ayuntamiento, que ha compartido el Ministerio, ha sido realizar un estudio pormenorizado, propiedad por propiedad, de cómo está la situación para poder hacer, primero, el deslinde definitivo y, posteriormente, la desafección de aquellos terrenos que no sean

necesarios a la protección del dominio público marítimo-terrestre.

Es, por tanto, un proceso inevitablemente complejo y que por los motivos de tipo jurídico debe darse con una, llamémosle, formalidad que el Ministerio, supuesto que quisiera, no puede saltarse y, por otra parte, evidentemente, no lo va a hacer.

Lo único que le puedo decir al señor Diputado es que hemos puesto todos los medios técnicos para intentar acelerar este procedimiento al máximo. Debo decir que en tanto que Subsecretario me había llegado ya antes de esta comparecencia alguna inquietud de ciudadanos o de representantes políticos de la zona preocupados por este deslinde en Ribadesella. Insisto —como saben ustedes y bien conoce él— en que se remonta en algunos casos a concesiones públicas de principios de siglo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Muy brevemente.

Esto, señor Subsecretario, es a toro pasado y lo digo simplemente como recordatorio. Este es un deslinde que nunca debiera haberse hecho en estos términos. Implícitamente, en la respuesta que usted me da por escrito, se viene a reconocer cuando se dice que dentro de la delimitación provisional del deslinde existe una serie de terrenos que han perdido sus características naturales de playa y zona marítimo-terrestre, que se encuentran en la actualidad urbanizados y que podrían ser declarados innecesarios para la protección y utilización del dominio público marítimo-terrestre, de acuerdo con el artículo 18 de la Ley de Costas. Si esto es así, debiera haberse tenido en cuenta, sobre todo sabiendo, además, que la situación jurídica, prácticamente en todas estas zonas conflictivas de deslindes y de manera muy particular alguna de ellas, era realmente enrevesada y endemoniada, por decirlo en una expresión un tanto coloquial.

Hay concesiones que vienen de un siglo o de más de un siglo y que han pasado por toda una serie de avatares en las que ha intervenido, además repetidas veces y en cadena, la propia Administración del Estado. Hay terrenos que han sido vendidos a particulares por el Ministerio de Trabajo. Primero, a la Comunidad Autónoma; luego ésta lo vende a particulares, el ayuntamiento interviene, etcétera. Es decir, que ha habido cambios reiterados de propiedad en cadena e interviniendo en algunos de ellos distintas administraciones públicas, tanto la central como la autonómica o la local, etcétera. Eso es agua pasada. Si lo digo es porque me parece que es un motivo de más para mover el ánimo, que puede tener ya bien dispuesto el Ministerio, a dar una solución positiva y rápida al tema.

Me hubiera gustado que, en vez de toda la explicación previa que nos ha dado, que le llevó la mayor parte del tiempo y que yo ya tenía porque me la habían proporcionado ustedes por escrito en contestación a una pregunta mía, me hubiera facilitado alguna información más en relación con las preguntas concretas que yo le hacía: en qué sentido piensa modificar las líneas del actual deslinde y si

efectivamente para la zona rural hay ya una solución más o menos aceptada, como para la zona social, por llamarla de alguna manera, cuyo nombre es El Cobayo, y para esa otra zona más conflictiva, El Arenal. Por dónde piensan ustedes que pasa la solución concreta y específica a partir de todos esos estudios que, habiéndose terminado en junio, al menos ésa era la fecha, se supone que ya tendrían ustedes que tener criterios más o menos desarrollados para saber por dónde debería ir la solución concreta, al menos la que ustedes van a presentar, que luego, obviamente, será objeto de alegaciones y de posibles negociaciones.

Si en esta segunda respuesta que usted pueda darme me amplía algún dato en este sentido se lo agradecería.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Le agradezco, señor Diputado, sus consideraciones. Aquí hay una pequeña cuestión. El alto cargo, cuando comparece aquí, a veces es en un terreno que no conoce, porque yo no sabía si usted tenía o no parte de esta información escrita, pues si lo hubiera sabido quizá hubiera podido obviarla, aunque el resto de Diputados no la tenía y, por lo tanto, para contestar con coherencia a esta pregunta me era casi imposible hacerlo si no explicaba el enrevesado proceso inicial que el Diputado bien conoce. Por eso no me constaba en la pregunta inicial la diferencia entre el tratamiento de la zona del Arenal o de El Coballo. Tomo nota de ella y, como he venido con mis colaboradores del gabinete, intentaré darle una respuesta escrita más precisa, porque esto sí que lo desconozco.

Lo único que le puedo decirle son dos cosas en cuanto al resto de consideraciones que hacía. Comprendo perfectamente el problema que expone y, desde luego, la voluntad del Ministerio es resolverlo, pero según nuestro servicio jurídico la única forma que parece posible, para desafectar estos terrenos y posteriormente que pueda revertir la propiedad a los actuales ocupantes, es efectuando este deslinde. Entiendo que se pueda decir: ¡Oiga, si esto ya está claro que no es dominio público marítimo-terrestre! Estará claro por la vía de los hechos, pero legalmente hay toda esta complicada historia que el Ministerio entiende que no tiene más remedio que seguir por sus trámites contados y, en todo caso, lo que sí le expreso, y es el segundo punto, es la voluntad manifiesta del Ministerio de encontrar una fórmula, correcta legalmente, que solucione el problema de hecho de una serie de personas que ocupan, tal vez desde hace mucho tiempo, un territorio que, con toda seguridad, debe haber perdido ya probablemente ese carácter de dominio público marítimo-terrestre.

Insistimos en que primero hay que hacer el deslinde, desafectar los terrenos, y después encontrar una vía jurídica que permita la ocupación definitiva.

En cuanto a la pregunta del posible —porque yo no lo sé— diferente tratamiento entre El Arenal y la zona de El Coballo, la verdad es que esto lo desconozco. Voy a reque-

rir información a la Demarcación de Costas y se lo haríamos llegar por escrito al señor Diputado.

— **MEDIDAS PARA EVITAR LA PERDIDA DE LA PLAYA DE PONIENTE DE LAS AGUILAS (MURCIA), ASI COMO DEL PASEO MARITIMO. FORMULADA POR EL SEÑOR RIOS MARTINEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000969.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Ríos, para formular su pregunta.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Esta obra de la playa de poniente obedece a toda la actuación de regeneración que el Ministerio ha estado haciendo en nuestra región y en otras partes. Lo cierto es que a esta obra le sucede como al Guadiana, lo que pasa es que en el Guadiana lo que se sumerge aparece y desaparece, es el agua, y aquí lo que aparece y desaparece es la playa que se intenta regenerar o recuperar.

Es una historia larga. Nosotros hemos presentado varias iniciativas. Hicimos una pregunta con respuesta escrita. La medida de esta actuación parecía que se había tomado con todas las garantías técnicas: se había estudiado la dinámica de aguas, la actuación de los vientos sobre la playa, pero la verdad es que el año pasado al primer levante que hubo se llevó la playa y parte del paseo.

Presentamos la pregunta y se nos respondió que había un mayor efecto de los vientos de poniente porque no se habían terminado las obras y que quedaba todavía por desarrollar una segunda fase de obra que consistía en la construcción de un arrecife y que, una vez realizada esa obra, estaría ultimado todo el proceso de recuperación de esa playa de poniente y el paseo marítimo que está alrededor.

Lo cierto es que este año, a pesar de tener el arrecife hecho, haberse tenido el crédito correspondiente, haber reparado lo que el año pasado se destruyó, al primer levante, y pequeño, porque fue a finales de agosto, hemos vuelto a estar en las mismas: ha desaparecido la playa, se ha colocado a poniente, porque la obra lo lleva así, al fondo de la propia playa, y se ha vuelto a romper parte de las escalinatas del paseo marítimo.

La pregunta es de qué manera y para cuándo se va a conseguir que la obra sea definitiva. Es verdad que una obra de regeneración de este tipo, que es hacer playa donde no la había, tendrá sus complicaciones, pero con las mínimas garantías de que eso sea así, y si no hay garantías técnicas para hacerlo yo creo que no se debe de abordar. Nosotros somos muy críticos con la actuación de regeneración, pero una vez que se aborda debe hacerse con garantías técnicas para que no sea un agujero en los recursos públicos, para que no sea un permanente grifo de salida de dinero. Empezó valiendo alrededor de doscientos y pico millones, luego pasó a una cantidad mayor y al final ya está en trescientos y pico millones o casi cuatrocientos.

La pregunta es si se va a restaurar la obra actual, de qué manera se va a solucionar la obra del arrecife que está aco-

metida, si se va a levantar el camino que se ha construido en el mar precisamente para hacer el arrecife o si se va a dejar instalada esa obra que se ha hecho. Para hacer un arrecife paralelo a la playa se ha tenido que construir un camino de acceso que ha separado la playa en dos partes. El proyecto debiera haber llevado a retirar esa actuación. Lo cierto es que parece ser que está en discusión si se queda o no, si se amplía o no el arrecife.

En suma, medidas técnicas para que garanticen esta inversión y, sobre todo, de qué manera se abordan estas obras con el suficiente grado de rigor y de eficacia para evitar esta actuación que progresivamente va a ir produciéndose, y si en lo sucesivo es posible que con todas las medidas necesarias no vuelva a suceder lo que hasta ahora sucede a las primeras de cambio.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Voy a intentar contestar al señor Ríos Martínez concretamente a su pregunta y, quizá con carácter general, hacer una afirmación previa.

Efectivamente, en las obras de regeneración de playas existe quizá en general, a lo mejor por parte del Ministerio, una insuficiente pedagogía en esta materia, porque normalmente este tipo de obras, por las características que el mismo señor Diputado ha comentado, prácticamente todas ellas, una vez realizada la obra principal, necesitan dos cuestiones: bien una renovación periódica, normalmente de aportación de arenas porque el propio movimiento marítimo suele desgastar las playas (hablo en términos generales, no digo ésta en concreto), o bien, como es el caso de la que nos ocupa, unas obras complementarias que se puede decir están prácticamente previstas desde el inicio, es decir, se sabe que la obra principal que se va a hacer va a tener alguna modificación fruto de la geología de la zona y, por tanto, habrá que hacer algún tipo de obra complementaria que consolide la obra inicialmente hecha. Digo insuficiente pedagogía porque a veces esto quizá deberíamos explicarlo con mucha claridad al principio si no da un poco la impresión de que efectivamente se ha hecho una obra y, después parece que esta obra no queda bien definitivamente.

En el caso que nos ocupa, la Dirección de Costas me dice que la solución inicial desde el primer momento se entendió que no era definitiva, no porque no fuera correcta sino porque era la base de la solución, pero había que esperar a ver el comportamiento de los temporales cómo afectaba a la obra. Como usted bien dice, los temporales de Levante han causado una serie de perjuicios, en parte compensados, en cuanto a aportación de arena, por los temporales de Poniente, es decir, una cosa compensa la otra pero no en la misma proporción.

En concreto, las obras de consolidación, que en principio están ya iniciadas por un importe de 87 millones de pesetas, para ser exactos 87.200.000 pesetas, consisten en la construcción de un dique de escollera de unos 200 metros

de longitud paralelo a la costa y alimentado y reperfilado con arena de procedencia terrestre para regenerar la zona erosionada.

Efectivamente, deduzco de la última parte de su explicación —eso lo desconozco yo porque no lo he visto físicamente— que debe haberse hecho un camino de acceso para poder rellenar esto (entiendo que el camino de acceso lógicamente desaparecerá, no tengo una precisión exacta en cuanto a este detalle); ahora, sí decirle que la obra complementaria está ya iniciada, está presupuestada, se está realizando y la Dirección de Costas entiende con carácter general que esta obra complementaria va a eliminar, o al menos reducir al máximo los posibles desgastes futuros por otros temporales. Ahora, como digo, con carácter general, las obras de regeneración de playas suelen conllevar de forma sistemática alguna actuación complementaria pasado el tiempo, o sea, va en la propia definición de este tipo de obras. Esto a veces —hago una reflexión en voz alta— efectivamente quizá el ministerio no lo explicita suficientemente al principio y tenemos siempre a veces alguna polémica lógica sobre si la obra era o no era definitiva o si hay que hacer o no un mayor movimiento de tierra posteriormente; en cualquier caso, no es el caso de esta playa de Poniente, en Aguilas, pero en otros casos que sí recuerdo, en cualquier caso, la aportación de arena debe hacerse periódicamente, porque, al cabo de cuatro, cinco o seis años, este movimiento del mar, evidentemente, sobre todo donde no existía playa, ha eliminado el tema. Evidentemente, el objeto del Ministerio al hacer este tipo de obra es fundamentalmente una mejora del entorno, del hábitat, tanto desde el punto de vista de calidad de vida como económico de los propios municipios afectados y, normalmente, como bien conoce el señor Diputado, se suele hacer siempre en convenio con el ayuntamiento afectado, incluso con una colaboración económica del ayuntamiento. Quiero decir que nunca debe entenderse este tipo de obras como una imposición de la Administración central sino que es algo que se realiza porque se entiende que es bueno para este litoral, es bueno para la población y el propio ayuntamiento está de acuerdo.

Desde luego, la política que últimamente sigue el ministerio, y efectivamente ha habido alguna polémica con alguna obra, es clara y tajante. Allí donde no se quiere que se haga la obra, no se hace —supongo que me explico con claridad—; es decir, si en algún sitio hay algún problema con una obra de este tipo, son obras no imprescindibles desde el punto de vista físico, y por tanto se hacen siempre que exista un acuerdo con el municipio, o, en su caso, municipios afectados. Normalmente, como digo, suelen conllevar algún tipo de obra complementaria, a veces, como es en este caso, a la vista del comportamiento del clima en el período inmediatamente posterior a la obra, a veces en otros casos periódicamente hay que regenerar la arena al cabo de cuatro o cinco años.

Espero haber contestado un poco a la preocupación del señor Diputado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ríos, ¿alguna precisión adicional?

El señor **RIOS MARTINEZ**: La verdad es que la respuesta del señor subsecretario me deja tal cual estaba la información o la respuesta de la pregunta escrita que yo disponía de antes. Me ha dicho que hay una obra complementaria por 87 millones, pregunta que ya me habían respondido por escrito.

El problema no es éste, porque esa obra ya está hecha, certificada y realizada; el problema es que, a pesar de estar hecha, y ser la obra complementaria a una actuación inicial, desde el año 1990 ó 1991 en que empezaron a hacerse otras obras, que consisten en un paseo precioso, es decir, la ciudad de Aguilas ha ganado un paseo y ha ganado una playa buena para esa zona, por tanto es una obra positiva para la localidad, lo cierto y verdad es que cuando en el primer momento se levanta toda la playa, cuando en la primera actuación se levanta, se dice: No, es que ha pasado porque todavía no está terminada, quedan unas obras complementarias a realizar que se han concedido a una empresa determinada que tampoco viene al caso, que se ha ejecutado y resulta que este año se han vuelto a llevar la playa y además se ha dañado.

Entonces, se me decía que, junto con el crédito para esa obra complementaria, se buscaría regenerar o recuperar los daños ocasionados, si se han levantado las escaleras, si se ha levantado el paseo, y se metió. Pero es que ahora volvemos a tener lo mismo: se ha vuelto a ir la playa y se ha vuelto a reventar el paseo. ¿Se va a abordar eso? Y ese camino usted cree que se va o no a levantar es cierto que en el proyecto va que se levanta, porque es un arrecife paralelo, pero ahí está el paseo de entrada y no sabemos lo que se va a hacer. Parece ser, por ese acuerdo que usted dice entre la localidad y la Dirección de Costas, que se prefiere dejar pero con eso se termina; ahí ya no hay continuidad en el tipo de obra de actuación.

Nuestra crítica o nuestro comentario iba a qué garantía se hace, porque, a pesar de esa obra complementaria, no se ha solucionado el problema y sigue desapareciendo. Es verdad que los vientos de Levante o de Poniente actúan de una manera, y es verdad que las arenas, conforme está hecha esa obra, se acumulan al final de la playa, se acumulan al final de Poniente y allí sí que hay una hermosa zona de playa, pero todo lo que es el medio kilómetro que tiene esa zona o los metros que tenga esa zona resulta que ha perdido su propia playa y la obra iba a suplirlo. ¿Cuál es el costo total de la obra con el crédito ampliado, más lo que se hizo originariamente, y si se tiene previsto acometer este año esa reparación y restauración al estado por lo menos original? Si no se tiene previsto, ¿de qué manera se va a abordar, si lo va a abordar Costas o lo va a abordar con el propio ayuntamiento? ¿En qué situación se encuentra ahora mismo esa ultimación de la obra?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): En este caso concreto, como antes contestaba a una de las preguntas de su antecesor en el uso de la palabra, puede existir un movimiento diferente de fase de

onda entre los señores Diputados y el Subsecretario, porque yo desconozco exactamente qué información escrita previa tienen, y la única información que en principio tiene el ministerio es la pregunta sucinta que nos pasa la Comisión en cuyo caso estos detalles de si hay una parte que se conoce o no, yo los desconocía.

En este caso concreto, sobre todo en cuanto a esta pasarela, llamémosle de tierra que se ha construido para hacer las obras y si posteriormente desaparece o no, mi sentido común inicial de ingeniero me dice que probablemente debe estar previsto que desaparezca, otra cosa es que se haya dejado ahí porque a todo el mundo le parezca que es buena. La verdad es que sobre este aspecto voy a intentar informarme directamente, y transmitirle al señor diputado una respuesta precisa a esta última pregunta.

Lo que sí le puedo decir es que con las obras realizadas y con las salvedades que he expuesto entiendo que la obra queda con garantías. No obstante, voy a acabar de ver exactamente la obra que se ha realizado en este momento, si coincide con la información que tenía el diputado o es una cosa nueva, porque ahora mismo yo tengo una duda de si la información que yo le he dado corresponde a lo último realizado o a lo que usted entiende que ya se había hecho. Y creo que corresponde a lo último realizado, prácticamente seguro, pero como usted me habla de otra obra previa, y tiene una información escrita que yo desconocía, voy a comprobar con Costas pero muy probablemente la información que yo he dado aquí responde a lo último, y, en todo caso, en mi explicación faltaría una fase intermedia.

Voy a intentar dárselo por escrito y aclarar el tema de lo que podríamos llamar la lengua de tierra que ha quedado con carácter más o menos permanente, ver si efectivamente ha sido así o si se va a eliminar.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor subsecretario.

Como hay un compromiso de respuesta por escrito, creo que el señor diputado se puede dar por satisfecho en cuanto a que el señor subsecretario va a cumplir su palabra de darle la información complementaria por escrito.

A continuación, pasamos a las siete preguntas que ha formulado el diputado del Grupo Popular, señor Peñarrubia Agius que, para tratar de agilizar al máximo la respuesta por parte del subsecretario, me ha solicitado la agrupación de las siete preguntas en un bloque de tres, otro bloque de tres y una individualmente por el contenido de las mismas. Si no le parece mal al señor subsecretario, el señor Peñarrubia tendrá la amabilidad de manifestar las preguntas que quiere agrupar para el buen funcionamiento de las respuestas que usted le pueda dar.

El señor Peñarrubia tiene la palabra.

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Así es, señor Presidente, muchas gracias.

Pretendo agrupar las siete preguntas que he formulado y que figuran en el orden del día, como usted muy bien ha dicho, en tres bloques, por un lado las que se refieren a cercanías, tanto a la línea Cartagena-Murcia como a la de Murcia-Lorca-Aguilas; otro bloque, el que se refiere a as-

pectos generales de Renfe en el ámbito de la comunidad autónoma para dejar al final una pregunta resumen un poco de todas, cuyo contenido es cuáles son las previsiones de Renfe acerca del futuro ferroviario en la región de Murcia.

Respecto al bloque que va a centrar esta primera intervención tengo que decir que son tres preguntas concretas en materia de líneas de ferrocarril de cercanías que creo no van a levantar polémica sino todo lo contrario, van a suscitar determinado consenso puesto que estos servicios, los que existen (otra cosa es el Murcia-Cartagena, del que también hablaremos), son unos servicios que podríamos calificar en este momento de...

El señor **PRESIDENTE**: Señor diputado, perdone que le interrumpa. Como creo que no estamos siguiendo el orden de las preguntas tal cual ¿podría especificar el número de las tres preguntas que agrupa en el primer bloque de cuestiones que plantea al subsecretario con el fin de que sea más fácil poder localizar la respuesta por parte del señor subsecretario?

— **PREVISIONES ACERCA DE LA IMPLANTACION DE UN SERVICIO DE CERCANIAS ENTRE CARTAGENA Y MURCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR PEÑARRUBIA AGIUS, GRUPO POPULAR. (Número de expediente 181/000965.)**

— **PREVISIONES ACERCA DE LA MEJORA DEL SERVICIO DE CERCANIAS ENTRE LORCA Y MURCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR PEÑARRUBIA AGIUS, GRUPO POPULAR. (Número de expediente 181/000966.)**

— **OPINION DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) ACERCA DEL MOMENTO EN QUE DEJARA DE SER DEFICITARIA LA LINEA AGUILAS-LORCA-MURCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR PEÑARRUBIA AGIUS, GRUPO POPULAR. (Número de expediente 181/000967.)**

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Con mucho gusto, señor Presidente. Pensaba hacerlo al final, pero las enumero en este momento. Por un lado, es la pregunta número 9, previsiones acerca de la implantación de un servicio de cercanías entre Cartagena y Murcia; la pregunta número 10, que también se refiere al servicio de cercanías, pero en este caso entre Lorca y Murcia; y la pregunta número 11, sobre la línea Aguilas-Lorca-Murcia. En cualquier caso, había dicho al inicio de mi intervención que se referían a cuestiones de trenes de cercanías, y en eso estaba.

El señor **PRESIDENTE**: De esta manera, señorías, facilitaremos la labor al señor subsecretario.

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Estaba diciendo, continuando con el hilo argumental, que estas preguntas no

se plantean con ánimo de polémica sino para que puedan aclararse una serie de interrogantes que se ciernen sobre el servicio que en estos momentos Renfe presta en la comunidad, servicio de cercanías en la Comunidad Autónoma de Murcia. En concreto, le decía que el tramo de línea Aguilas-Lorca-Murcia podemos considerarlo aceptable, incluso con el tiempo podría llegar a ser un buen servicio, siempre y cuando Renfe no cometa errores pasados e introdujera en la línea una serie de mejoras a las que después me referiré.

Otro caso es el de la línea Cartagena-Murcia en cuanto a servicio de cercanías, que es de lo que estoy hablando en este momento, que no está funcionando aunque es un deseo de los agentes sociales de la región que pueda ponerse en marcha próximamente.

Por tanto, señor subsecretario, en esta primera intervención me gustaría que me aclarara estas cuestiones, Lorca-Murcia, Aguilas-Lorca-Murcia y cercanías Murcia-Cartagena.

El señor **PRESIDENTE**: El señor subsecretario tiene la palabra para contestar a las tres preguntas asociadas por el señor Diputado.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Efectivamente, voy a intentar contestar a las tres preguntas que me hace el señor Peñarrubia Agius.

En primer lugar —empezando por la última—, en el tramo Aguilas-Lorca-Murcia, como bien decía el señor Diputado, probablemente podemos encontrar dos subtramos: el Aguilas-Lorca y el Lorca-Murcia en cuanto a sus propias características. En el primero de estos subtramos, el Aguilas-Lorca, actualmente tenemos un servicio de trenes en cada sentido y día que se incrementa a cinco trenes al día y sentido en verano. Esta oferta podría aumentar ligeramente, incluso incrementando los servicios en verano y durante todo el año, aunque por el momento no hemos detectado fuertes incrementos de demanda en la línea. Por tanto, desde el punto de vista técnico sería factible cierto incremento del número de servicios en la medida que se viera que la demanda potencial efectivamente crece.

Por otra parte, el tramo es relativamente largo, algo más de 50 kilómetros, y todo ello hace pensar que difícilmente las características, desde el punto de vista de coste de explotación de la línea, se van a modificar de forma sustancial, salvo que, efectivamente, la demanda creciera mucho. El otro subtramo, el Lorca-Murcia tiene mayor demanda, evidentemente, y por descontado una mayor frecuencia, en este momento un tren cada hora en cada sentido, aunque el tanto por ciento de ocupación media es relativamente bajo, no muy bajo pero relativamente bajo, alrededor del 40 por ciento. Hablo en términos generales y en comparación con otros. Este tramo —seguro que lo sabe el señor diputado— no tiene subvención con la comunidad murciana que sí tiene el tramo Lorca-Aguilas al que antes he hecho referencia. Esta es un poco la situación en este tramo Aguilas-Lorca-Murcia.

En cuanto a las previsiones de implantación de un servicio de cercanías entre Cartagena y Murcia le confirmo

que, efectivamente, en estos momentos después de la firma del contrato-programa de Renfe para el período 1995-1998 la empresa operadora está estudiando la viabilidad técnica de un servicio de estas características en base a la demanda potencial que pueda existir. En este momento no tengo un informe definitivo, pero Renfe está realizando un estudio de estas características. Quizá el único punto negativo es que entre Cartagena y Murcia no parece existir en los tramos intermedios demandas fuertes, es decir, que las demandas están polarizadas en los extremos; pero, en cualquier caso —esto es un comentario añadido—, lo que sí le puedo decir es que, efectivamente, Renfe está realizando un estudio y en cuanto dicho estudio esté terminado podríamos ver si, por tanto, tiene sentido implantar este servicio que el diputado sugiere o por el que pregunta.

Por otro lado, en cuanto a la mejora entre Lorca y Murcia en estos momentos se está trabajando para conseguir una mejora de la velocidad comercial entre Lorca y Murcia básicamente mediante mejoras puntuales en determinados tramos de la vía y en las instalaciones generales de control y funcionamiento. Ello quiere decir que además de intentar incrementar la garantía de puntualidad disminuiría el grado de saturación de la línea. Si esto es así, si esto funciona, si estos cambios nos permiten mejorar el grado de saturación de la línea, podría estudiarse perfectamente la posibilidad de establecer un servicio entre Lorca y Murcia con frecuencia de media hora en las horas punta del día. Por tanto, en conclusión, se están tomando medidas técnicas concretas, vamos a ver qué resultado dan en cuanto a la circulación, y si esto fuera así podría pensarse en incrementar en las horas punta el servicio en ese tramo que hemos dicho es el que tiene mayor demanda.

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

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Gracias, señor subsecretario por su información. Lo que sucede es que este diputado ya se muestra un tanto escéptico. Tiene que creer de alguna manera la cifra de ocupación media que usted ha dado en el tramo Lorca-Murcia, el 40 por ciento, aunque personalmente me parece escandalosamente baja. Es decir, no hay razones objetivas para que este servicio de cercanías entre Lorca y Murcia en estos momentos no sea rentable; no hay razones para que la ocupación sea en torno al 40 por ciento, tal y como usted ha dicho. Y ¿por qué no hay razones? Pues muy sencillo, porque el flujo de viajeros o el flujo de movimiento entre Murcia-Lorca y viceversa, en estos momentos es importante. En segundo lugar, porque ambas estaciones, tanto la de Murcia como la de Lorca, están muy bien situadas y hacen atractivo el viaje en ferrocarril. Y, en tercer lugar, porque el tiempo de recorrido es competitivo con otros medios de transporte. Por tanto, uno se pregunta si aquí falla precisamente la gestión de Renfe; si Renfe tiene aquí una posibilidad creativa precisamente de establecer una buena línea de comunicación regional, una buena línea de cercanías, con una demanda importante y, al mismo tiempo, cubrir un objetivo social, con la propia rentabilidad del servicio. Cuando uno ve los errores que la

compañía comete en esta línea y observa que, efectivamente, no se trata con el mimo que requeriría el potencial de la misma, este diputado se muestra —como he dicho anteriormente— un tanto escéptico. Cuando mejor estaba funcionando el servicio de cercanías entre Lorca y Murcia, reduciendo los tiempos por debajo de la hora, aproximándolos a 55 minutos y, como he dicho antes, entre dos estaciones muy céntricas, la compañía cambia el sistema de tracción y sustituye las anteriores máquinas, que venían funcionando, por unas nuevas de carácter manual que comienzan a originar retrasos en los desplazamientos. Al ser una línea de fuerte demanda y, sobre todo, personas que se trasladan de una ciudad a otra por motivos profesionales o de trabajo, supone inmediatamente un retraimiento en el usuario a la hora de elegir este sistema de transporte.

Por otro lado, las inversiones de la compañía en la línea, tanto en el tramo Lorca-Murcia, y no digamos en el tramo Lorca-Aguilas, que es una línea prácticamente del siglo pasado, hacen que el servicio y el potencial que el mismo tiene aparezca en interrogantes cuando todos pensamos y creemos que puede ser posiblemente un banderín de Renfe en la Comunidad Autónoma de Murcia exportable a otras ciudades —como decía anteriormente—, tanto a Cartagena-Murcia como a Cieza-Murcia. En ese sentido, rogaría al Subsecretario que estudien convenientemente estas posibilidades —se lo digo de verdad, como usuario y como afectado—, porque no se concibe que un servicio de estas características, con estas condiciones, en estos momentos sea deficitario.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Básicamente quiero decir dos cosas. La primera, que, efectivamente, el uso del ferrocarril, como bien sabe el señor Diputado, no sólo en España sino en toda Europa, ha sido sustituido en cuanto al tanto por ciento de utilización de forma masiva por la carretera y, por tanto, que la demanda sea mayor o menor, por suerte o por desgracia es un hecho bastante externo a los deseos del operador. No obstante, me ha hecho una afirmación concreta, que incluso antes de iniciar la reunión lo hemos estado comentando y que voy a ver si es exacta, si así fuera, vería hasta qué punto puede haber existido una modificación o no en ese servicio en cuanto a la tipología de las máquinas o del tipo de trenes, que pudiera eventualmente influir en la demanda. La información que yo tengo creo que es suficientemente precisa y efectivamente, dudo que las cifras de demanda estén equivocadas o se hayan modificado. No obstante, en la medida en que el señor Peñarrubia es además Diputado por esa circunstancia, y debo entender que conoce bien la zona, me parece muy procedente su duda y, por tanto, lo que voy a hacer es exactamente recabar del operador, en este caso de Renfe, una información precisa sobre cambios que se hayan podido hacer sobre el tipo de trenes que se hayan utilizado, y si esto ha influido o no en la demanda. Por tanto tomo nota de ello.

El señor **PRESIDENTE**: Someto a la Comisión el ruego del señor Subsecretario de interrumpir la sesión durante un par de minutos ante una llamada urgente de alto nivel que tiene que realizar. La Comisión ¿está de acuerdo? (**Asentimiento.**)

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Se lo agradezco, señor Presidente, yo supongo que serán cinco minutos y me reincorporo inmediatamente.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, confío en que la gestión del señor Subsecretario haya sido importante y fructífera y que no le cree ningún tipo de problemas para continuar respondiendo con la misma agilidad con que lo ha venido haciendo a lo largo de toda la sesión.

El señor Subsecretario estaba dando respuestas a las preguntas del señor Peñarrubia, y creo que faltaba que el señor Diputado añadiera algunas puntualizaciones, si es que lo considera oportuno.

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: No, señor Presidente. Yo creo que ese turno ya ha sido consumido.

El señor **PRESIDENTE**: Era por si había alguna cosa puntual, dado que el señor Diputado ha sido muy rápido al concentrar las tres preguntas, y le daba esa oportunidad. Si no es así, se lo agradecemos en nombre de todos.

Ahora, señor Peñarrubia, tiene la palabra de nuevo para otras tres preguntas, rogándole que diga cuáles son, para facilitar la respuesta.

- **RAZONES PARA QUE EL PRECIO DEL BILLETE ENTRE MADRID Y MURCIA SEA SUPERIOR AL DE OTROS TRAYECTOS SIMILARES. FORMULADA POR EL SEÑOR PEÑARRUBIA AGIUS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000961.)**
- **RAZONES POR LAS QUE SE PREVE LA SUPRESION DEL TREN NOCTURNO CARTAGENA-MADRID. FORMULADA POR EL SEÑOR PEÑARRUBIA AGIUS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000962.)**
- **RAZONES PARA QUE LA REGION DE MURCIA SEA MALTRATADA SISTEMATICAMENTE POR LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE). FORMULADA POR EL SEÑOR PEÑARRUBIA AGIUS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000963.)**

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Señor Presidente, las tres preguntas que voy a formular corresponden a un bloque y se refieren concretamente a cuáles son las razones por las que el precio del billete entre Madrid y Murcia es superior al de otros trayectos similares, que es la número 5; a cuáles son las razones por las que la Compañía tiene prevista la supresión del tren nocturno Cartagena-Madrid, que es la número 6, y qué razones existen para que la región de Murcia sea maltratada sistemáticamente por parte de la compañía Renfe, que es la número 7.

Señor Subsecretario, anteriormente le decía que el bloque de preguntas inicial no tenía por qué ser polémico, no había razones, yo quería una información acerca de unos servicios que consideramos convenientes e importantes en la región de Murcia, pero no puedo decir lo mismo respecto al bloque de tres preguntas que le acabo de citar. A nadie se le escapa, y menos a usted, que este tema no es nuevo y no es previsible que deje de ser permanente actualidad en la región de Murcia, porque el pulso permanente entre Renfe y la Comunidad viene de lejos. Arranca en el momento en que el Gobierno acuerda la supresión del servicio de viajeros y mercancías en el tramo Almendrico-Guadix, es decir, cuando la región de Murcia queda incomunicada por ferrocarril con Andalucía, y es a partir de ese momento, año 1985, cuando comienzan a suscribirse convenios entre la compañía y la Comunidad, tres hasta la fecha y uno más que se anuncia, que, al parecer, pretende englobar los tres anteriores e incluir los servicios de cercanías, largo recorrido y tráfico de mercancías. Cada convenio, cada negociación ha llevado la incertidumbre a la opinión pública, porque ello suponía no sólo una merma en la calidad de los servicios, sino también la exigencia de un importante esfuerzo económico por parte de la Comunidad Autónoma.

Además de que el tema no es nuevo, como le decía al principio, mucho me temo que no va a dejar de ser permanente actualidad, ya que los murcianos tenemos la sensación de que Renfe olvida con relativa facilidad las muchas carencias que en el aspecto de infraestructura ferroviaria tiene la región de Murcia. Y ese sentimiento, señor Subsecretario, no es algo exclusivo de este Diputado o de un determinado partido político, sino que es compartido por todos los agentes sociales, desde organizaciones empresariales hasta las sindicales, en general la opinión pública, de tal manera que la plataforma para la defensa del ferrocarril es referente obligado en la región de Murcia como elemento aglutinador y reivindicativo de lo que los murcianos entienden como un mal trato por parte de la compañía ferroviaria, porque los hechos, que suelen ser tozudos, se encargan de demostrar día a día que esto es así. Medidas tan impopulares y de tan difícil justificación como la supresión del expreso nocturno Cartagena-Madrid o el hecho de que un billete entre Murcia y Madrid tenga un precio superior al de otro recorrido de características similares dicen bien a las claras cuáles son las verdaderas intenciones de la compañía.

En el primer caso, parece evidente, y tal conclusión se desprende de las palabras del Ministro en el Pleno de la semana pasada, cuando respondía a una pregunta sobre la

supresión del tren nocturno Cartagena-Murcia, que la compañía utiliza la amenaza del cierre como un chantaje permanente a la Comunidad para apretarle más a la hora de negociar el convenio que ya está anunciado. El segundo ejemplo aquí citado, el de los billetes mucho más caros entre Murcia y Madrid que entre otras localidades de similares características y, por supuesto, distancia, tiene aún muchísima menos explicación. A título de ejemplo, debo recordarle que un residente en Murcia llega a pagar entre 1.600 y 2.100 pesetas más por viajar a Madrid que otro usuario de distinta población, y ello teniendo en cuenta que el precio máximo del billete está en torno a 5.000 pesetas. Una barbaridad, señor Subsecretario. Esto hace que en otras líneas el precio del kilómetro salga aproximadamente por 7,50 pesetas y en Murcia se eleve a 11 pesetas/kilómetro los días laborables y a 12 pesetas los festivos y domingos. Por tanto, no le puede sorprender que en Murcia se tenga la impresión de que Renfe no trata bien a la Comunidad Autónoma, no puede sorprenderle que esa impresión se haya extendido a toda la sociedad y no puede sorprenderle que este Diputado le haga las preguntas que figuraban en este bloque y que anteriormente le relaté.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Lerdén Carratalá): Voy a intentar contestar al señor Peñarrubia Agius en sus diferentes preguntas, que, efectivamente, están correlacionadas.

En primer lugar, las diferencias de precio del billete entre Madrid y Murcia, en relación con otros trayectos similares, se derivan únicamente del hecho de que la imputación interna de precios que realiza el operador, en este caso Renfe, de acuerdo con las directrices que la Unión Europea ha ido fijando, son en función de las características del trayecto. Como bien sabe el Diputado, el número de kilómetros no es el único factor decisivo en cuanto a la fijación del precio; las propias características del trayecto, orografía trazado, etcétera, son las que hacen que el precio —si queremos utilizar la expresión precio de coste que tiene la empresa— efectivamente sea diferente en dos trayectos de igual longitud.

En concreto, tengo unos datos, que he solicitado al operador, que me dan los costes medios en el primer trimestre del año, entiendo que anualizados, pero cogiendo el primer trimestre como punto de referencia. Se compara el Madrid-Alicante con el Madrid-Murcia-Cartagena y nos daría unos precios de coste de 82 millones de pesetas, en el primer caso, y de 110, en el segundo.

En consecuencia, la diferencia de precio de tarifa al usuario, dado que en el largo recorrido ya no es posible efectuar subvención de tarifa cruzada, se deriva directamente de este hecho y viene impuesto por la realidad física y geográfica.

Yo entiendo el planteo que hace el Diputado, porque al usuario, en principio, puede parecerle irrelevante el hecho

de que el trayecto tenga mayor o menor dificultad, desde el punto de vista de costes. No obstante, contestando escuetamente a la pregunta que me hace, la respuesta directa sería ésta.

En cuanto a la supresión de la línea nocturna, hay que hacerla en el contexto de los servicios que tiene ahora la región de Murcia. Desde el año 1989 hasta ahora entendemos que se ha mejorado en el servicio de forma notable. Se ha pasado de tres trenes diarios, un Talgo, un automotor y un expreso, a cuatro trenes diarios, de los cuales tres trenes diarios son Talgo, de mucha mayor calidad, evidentemente, que el resto de los trenes anteriores.

El problema que tenemos, si es que lo podemos calificar de problema, o la cuestión que sucede, que sucede en todas las líneas, es que el incremento de la oferta diurna en calidad sobre todo, y en número, hace que, cada vez más, los tránsitos vayan del nocturno al diurno. Dicho de otra forma, en toda España, en el largo recorrido, cada vez hay una baja mayor de los tránsitos nocturnos que se suelen pasar, si me permite la expresión, con armas y bagajes a los tránsitos diurnos, normalmente por mayor comodidad, por un motivo importante y es que, con el sistema de explotación de la red, los tránsitos nocturnos indefectiblemente suelen tener una longitud de tiempo mayor que los diurnos y después que las propias características de la población y sobre todo la mejora de la red de carreteras hace que cada vez más el viejo expreso nocturno sea menos utilizado por el usuario, hablo en términos generales, como preferencia.

En el caso concreto del Cartagena-Murcia y en la supresión a que aludía el señor Diputado, la tasa de ocupación había ido bajando, creo que en este momento estaba en el 36 por ciento y, por tanto, el operador, de acuerdo con las directrices de servicio que tiene, entiende que los otros servicios de tipo diurno, de menor tiempo y de mayor calidad en cuanto a prestación de servicios, hacen que el mantenimiento del expreso nocturno tenga unos costes cada vez mayores y, además, cuanto menor ocupación tiene, mayor es el coste de este tren, que no parece tener sentido existiendo las alternativas que hay.

En todo caso, y lo ligo con la última pregunta, que, si no entiendo mal, era la que la Comisión había puesto como número siete, en la cual el Diputado me decía que la región de Murcia era maltratada sistemáticamente, debo entender que esto es fruto un poco de la retórica del debate, en la medida en que entiendo que la región de Murcia no está maltratada sistemáticamente por la Red Nacional de Ferrocarriles, por Renfe.

Como he dicho antes, en los últimos años, estamos hablando del largo recorrido, ha mejorado objetivamente el número de servicios. Haciendo un repaso rápido de los servicios que tenemos en este momento, le tengo que decir que, durante el día tenemos entre Madrid-Murcia y Cartagena un Talgo pendular con un tiempo de viaje de cuatro horas y 51 minutos; tenemos otro Talgo pendular de cinco horas y 17 minutos; el primero circula a diario, todos los días, excepto sábados y domingos, y el segundo circula, en principio, a diario. Tenemos un tercer Talgo, también entre Cartagena, Murcia y Madrid, con cinco horas 33 minutos,

que asimismo circula a diario. Finalmente, tenemos este expreso nocturno, que circula salvo sábados, con un tiempo de viaje de nueve horas 55 minutos, que es casi el doble del tiempo de utilización de los otros trenes. Después tenemos con la frontera, con Cerbère, otro Talgo pendular, el «Mare Nostrum», con un tiempo de viaje de 10 horas y 20 minutos, diario, y, finalmente, otro directamente a Barcelona, estación de Sans, con 10 horas y 35 minutos, que circula a diario excepto los sábados.

Por tanto, entendemos que, en largo recorrido, no es exacto que se haya maltratado a la región. Hay una oferta suficiente que debe verse siempre en un Ministerio de Transportes como es el nuestro, desde un punto de vista multimodal; no es solamente la oferta de ferrocarril la que conforma el grado de accesibilidad de una zona, sino que hay que hacerlo en consonancia fundamentalmente con lo que es la red de carreteras del Estado o, en su caso, las autonómicas que puedan existir que complementan este esfuerzo.

Aparte de esto, hay una serie de obras que se han realizado —no voy a aburrir al señor Diputado, aunque le podría hacer llegar la relación exacta— en la estación de Murcia del Carmen, en Cartagena, en la estación de Lorca, en diferentes estaciones de localidades más pequeñas, como son Alhama de Murcia, Librilla, La Hoya, etcétera. Tengo una lista relativamente larga de obras puntuales, todas ellas en diferentes zonas de la región y que han sido realizadas bien por el Ministerio, bien directamente por la propia Renfe, con lo cual entendemos que se ha mejorado en términos objetivos lo que es la calidad del servicio.

El resumen de mi contestación sería decir: Entiendo que no se ha deteriorado de forma sistemática el servicio; se han mejorado notablemente los servicios diurnos. Y donde sí que podemos tener un elemento de diferente opinión, como ha quedado claro más bien en la anterior pregunta y respuesta, es en la utilización o no del nocturno como elemento de mejora o no de la oferta. Repito que la tendencia en todo el país es ir a una drástica disminución que se nota año a año de utilización de los nocturnos, por la propia dinámica casi diría yo sociológica de la que, por la mejora de otros trenes, y por un factor que hay que tenerlo presente, y hablo en términos generales, y es que la existencia de redes alternativas terrestres, con un factor tiempo mucho menor del que se utiliza con los trenes nocturnos, está haciendo que el propio usuario utilice métodos alternativos y nos están cayendo los tráfico de nocturno en todo el país. Yo diría que estamos frente a una tendencia probablemente irreversible y que, por descontado, no es objetable, qué más quisiera la empresa que tener los trenes siempre llenos y así no tendríamos estas discusiones. Es evidente que cuando un servicio de estas características, que es difícil de acortar en el tiempo, existe, el usuario suele tomar alternativas que son mejores y más económicas, sobre todo en el factor calidad-tiempo.

Entiendo, de todas formas, que la supresión de un servicio de tren es siempre, para una zona concreta, un elemento discutible. Yo me permitiría, con todo el respeto al señor Diputado, decirle que la expresión de que la empresa

realiza chantaje a la comunidad entiendo que también es fruto un poco de la interpretación que él ha hecho. En definitiva, la empresa está obligada, por la propia dinámica de nuestra integración en la Unión y de lo que su propio partido en alguna comparecencia, en otro momento, ha hecho respecto de Renfe, a ajustar lo más posible sus costes, especialmente de largo recorrido, a sus tarifas. Caso diferente es el de las cercanías que tienen un tratamiento legal diferente y que reciben explícitamente una subvención de las arcas del Estado, pero no así en los trayectos de largo recorrido y, en este caso, es evidente que el grado de ocupación de los nocturnos —en el caso del Cartagena-Murcia-Madrid, pero repito que es extensible prácticamente a la totalidad de los nocturnos del país— va disminuyendo de forma rápida y va siendo sustituido por pasajeros que, o bien toman los diurnos, por otra parte con menor tiempo y mayor calidad de prestación en cuanto al tipo de tren, o incluso otros métodos alternativos, avión o carretera, que, en algunos casos, son mucho más rentables, en términos de tiempo, que el tren.

Entiendo que esto es una discusión que difícilmente el señor Diputado y yo podemos cerrar con acuerdo definitivo porque él tampoco está en estos momentos gestionando el operador y, por tanto, lógicamente, su pretensión es de tipo diferente.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, señor Peñarrubia, tiene derecho a pedir precisiones, especialmente entiendo que en el aspecto de maltratar sistemáticamente a la comunidad murciana. Creo, por la reacción del señor Diputado, que la respuesta del señor Subsecretario no ha quedado excesivamente clara y, por otro lado, es un tema en el que estoy convencido de que el señor Diputado insistirá, siendo coherente, con la Presidenta de Renfe el día que la tengamos aquí otra vez.

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Naturalmente que sí, señor Presidente.

Señor Subsecretario, que usted considere que Murcia no es maltratada por parte de Renfe se lo respeto. Lo que le digo es que por qué no acude allí y lo explica y verá cómo la reacción del pueblo murciano y, en general, de los agentes sociales. Se lo he dicho anteriormente. Allí existe una plataforma de defensa del ferrocarril que ha aglutinado curiosamente a todo el colectivo social, desde partidos políticos a centrales sindicales, organizaciones empresariales, etcétera, y la sensación que tenemos los murcianos es que Renfe maltrata a la comunidad.

Yo le respeto la opinión, y hasta puedo admitirle que, efectivamente, Renfe está haciendo un esfuerzo sobrehumano, que esté volcándose en la Comunidad Autónoma de Murcia. Lo que sí le digo es que lo venden muy mal, porque la sensación que tienen los habitantes de aquella región es todo lo contrario y por eso le invito a ir a explicar allí que efectivamente Renfe trata bien a aquella comunidad.

No es explicable, señor Subsecretario, no tiene justificación que valga menos un billete, por ejemplo, entre Alicante y Madrid, que entre Murcia y Madrid, cuando son los

mismos kilómetros. Acaso el transporte por esa línea es más barato porque se han hecho más inversiones; efectivamente, las inversiones en la línea Cartagena-Murcia-Chinchilla son inexistentes y tenemos que soportar un trazado de principios de siglo, incluso sin señalización automática. Y, por tanto, ni un kilómetro de electrificación.

Más que sensación es una certeza lo que tenemos los murcianos de que, efectivamente, la compañía no trata bien a aquella comunidad. Usted me dice que los sistemas modernos de transporte hay que entenderlos en base a un sistema multimodal. Que le diga eso a un murciano cuando Murcia está aislada por aire con Madrid. No tenemos aeropuerto, y usted lo sabe bien. No tenemos autovía con Albacete y la estamos reclamando sistemáticamente. Que nos diga que hay que usar un sistema multimodal nos suena, de verdad, a poco serio, y se lo digo con todo el respeto del mundo, señor Subsecretario.

Si una situación de pocos, malos y caros servicios añadimos una deficiente infraestructura —eso lo sabe usted igual que lo sé yo—, llegamos a la conclusión de que es la pescadilla que se muerde la cola. No hay mayor calidad porque no existe suficiente demanda y la demanda no es alta porque no mejora la calidad y, además, da la sensación de que Renfe quiere dejar los trenes vacíos para así justificar de alguna manera el cierre de determinados servicios.

Yo creo, señor Subsecretario, que no nos vamos a poner de acuerdo. Pero es que es más —agradézcamelos, le doy una pista—, la opinión pública murciana está en las tesis que yo estoy defendiendo esta mañana aquí y, desde luego, muy alejada de las tesis optimistas —por otra parte, es su obligación— que usted nos quiere presentar.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Agradezco al señor Diputado la extrema corrección de sus planteamientos. Entiendo que, efectivamente, sería una discusión que nos llevaría ahora mucho tiempo. En todo caso, he intentado ceñirme en mi respuesta, al margen de una diferente valoración cualitativa, que, lógicamente, podemos hacer, a datos muy concretos, muy estrictos, que entiendo que son correctos. Desde luego, esta discusión de fondo sobre la mayor o menor accesibilidad yo creo que va a continuar en otras comparecencias y, dado que hay bastantes más preguntas, con el permiso del señor Presidente, pasaríamos a las siguientes. Seguiremos el señor Diputado y yo polemizando con toda corrección alrededor de este tema. Yo podría entrar en otras consideraciones, pero entiendo que nos saldríamos del marco estricto de la pregunta, que es muy concreta.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que la satisfacción del Diputado no es plena. La respuesta del señor Subsecretario ahí queda y el ofrecimiento de seguir polemizando, como ha dicho con usted. Por tanto, queda el debate abierto y le invito a que proponga su última pregunta, que es la número 8.

— **SOBRE PREVISIONES PARA MEJORAR Y POTENCIAR LOS SERVICIOS DE LA RENFE EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DE MURCIA. FORMULADA POR EL SEÑOR PEÑARRUBIA AGIUS (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR). (Número de expediente 181/000964).**

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: En esta intervención, a modo de resumen, quiero hablar poco. Lo que tenía que decir creo que se lo he dicho y, en cualquier caso, es usted quien tiene que transmitir en estos momentos algo de optimismo a esa región que se siente desamparada, se lo repito, respecto a los servicios que le presta Renfe y a las infraestructuras ferroviarias que es obligación del Ministerio al que usted representa realizar.

La pregunta se orienta a saber qué previsiones tiene Renfe para mejorar y potenciar los servicios en la Comunidad Autónoma de Murcia. Yo le decía anteriormente lo de chantaje en un tono coloquial, si acaso como medida de presión. Renfe utiliza la amenaza de la posible supresión de un servicio para, a la hora de sentarse a negociar con las autoridades del Gobierno regional, con las autoridades de la comunidad autónoma, tener un elemento más sobre la mesa y un dato más a ceder o a negociar.

En ese sentido, la Comunidad y los murcianos estamos ya cansados de financiar y engajar déficit de Renfe. Usted decía que había tres servicios diarios, tres talgos, con Madrid. Pero ha olvidado decir que uno lo subvenciona íntegramente la Comunidad Autónoma a cargo y a costa del dinero y de los impuestos de todos los murcianos, cuando ya contribuimos, además, a sufragar el déficit de toda la compañía en el ámbito nacional.

Allí preocupa y, por tanto, como le decía al principio, no quiero extenderme más y en esta última pregunta le doy la posibilidad de que nos explique cuáles son esas previsiones de Renfe con respecto a Murcia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Subsecretario para contestar.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Estamos en el mismo elemento global. Parte de la contestación recoge algunos de los elementos que he utilizado antes en cuanto a la comparación de los servicios que tiene Renfe en estos momentos en la región y los que tenía en el año 1989. Aunque hay alguna apreciación diferente sobre la idoneidad o no de estos servicios, entiendo que globalmente, tanto a la pregunta sobre largo recorrido como a otras que ya me ha hecho el señor Diputado, he ido respondiendo, si quiere usted a trozos, con los diferentes servicios que tenemos.

Tengo alguna información más respecto de las posibles modificaciones que se podrían hacer. Al margen de este tema, Renfe está estudiando en este momento la posibilidad de implantar en los trenes diurnos el bono-city, lo cual supondría una rebaja sobre los precios actuales. Esto ligaría con la pregunta. Aunque la anterior era el porqué de la

diferencia de precios, esto sería una posibilidad de mejora del precio por motivos diferentes.

La compañía también está estudiando la posibilidad de incrementar la calidad en el servicio que se presta en los trenes Talgo. Aprovecho para hacer un paréntesis. Efectivamente, algunos de estos talgos están dentro del convenio que se ha firmado con la Comunidad. En este momento está en estudio una renegociación de este convenio y, por tanto, está dentro de las normas de juego que el operador ferroviario tiene no sólo en España, sino incluso, como bien sabe el señor Diputado, en otros países de la Unión.

El Estado subvenciona de forma directa determinadas partidas, fundamentalmente la inversión y la conservación, y subvenciona determinadas tarifas en recorridos que así se ha establecido, básicamente en los recorridos de cercanías, y, en cambio, se deja que el operador establezca un equilibrio de costes en el largo recorrido, que puede ser complementado por la región, por la zona o por los municipios que intenten establecer un servicio nuevo. Al margen de las demás cuestiones que he comentado antes, estarían estas dos cuestiones concretas, sobre todo la primera, que puede tener una cierta incidencia.

En un terreno quizá más lejano, porque entiendo que se sale quizás un poco del ámbito de la pregunta ya que sería objetivo prácticamente de una intervención plena sobre esta materia, cabría ver cómo va a repercutir —nosotros entendemos que positivamente— la finalización de la velocidad alta en este momento en el corredor del Mediterráneo, cómo conectaría con la zona de Murcia y cómo se arreglaría precisamente el tramo de Chinchilla al que antes hacía alusión el Diputado. Por tanto, está previsto en el Plan Director de Infraestructuras este tipo de actuación, que, efectivamente, entendemos que a medio plazo va a hacer que la región de Murcia quede mejorada en cuanto a sus accesos ferroviarios como consecuencia de esta implantación. En todo caso, quizás puede ser objeto de pregunta específica o, si quiere usted, de un tratamiento específico que casi casi saldría del marco ya de Murcia en concreto y sería más bien un análisis del tramo de velocidad alta entre frontera francesa, Valencia, Alicante y Murcia y complementada también con las obras que en este sentido están realizando o se está previendo realizar en el triángulo Madrid-Valencia-Barcelona. Esto sería un poco el resumen. Repito que, en parte, alguna de las cuestiones estarían recogidas en el punto anterior que comentaba.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del señor Peñarrubia ¿alguna matización?

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Si acaso quisiera decirle al señor Subsecretario que el esfuerzo inversor del Ministerio ya se está haciendo, pero, efectivamente, alejando de Murcia la posibilidad de velocidad alta porque se está empleando en la línea Alicante-La Encina-Madrid y no precisamente en el tramo Chinchilla-Cartagena, que es el que está necesitado de esos esfuerzos.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá):

dén Carratalá): Simplemente quisiera hacer una mención que es inevitable, señor Presidente. En todo plan de obra pública hay siempre un orden o una programación. Nos es imposible hacerlo todo al mismo tiempo. Por lo tanto, hay unas previsiones para la región de Murcia, hay otras obras en curso y van siguiendo el orden que está establecido en función fundamentalmente de la conexión con las otras obras que estamos realizando. Con toda seguridad, Murcia se va a ver mejorada con esas obras. No puedo discutir más por qué se hace antes una obra u otra, porque entonces entramos en una polémica, que yo entiendo que es lícita, pero agotadora para el Ministerio en la medida en que es un vaso comunicante que puede favorecer en un determinado momento, con toda la razón, a una determinada zona o comunidad, pero inmediatamente, por el mismo criterio, la otra comunidad dice: ¿Por qué no me hacen la obra a mí antes? Al final se adopta una programación que entendemos que globalmente es coherente y que, efectivamente, conlleva unas prioridades. Quizá la única cosa a decir es que, como el plazo de maduración de la obra pública es lento, pero sus consecuencias son beneficiosas para el territorio y para el tejido económico son de carácter casi definitivo, casi permanente, lo que en un momento determinado puede ser fundamental, que es que una obra no está aún hecha, en el momento en que está realizada, ese problema ha desaparecido y yo diría que en ese momento nadie se acuerda si en una determinada autovía hay un tramo que se inauguró antes que el otro. En cambio, en el momento en que se inauguró, efectivamente, esto fue objeto de discusión, lógica —repito y lícita, pero, bueno...

— **INVERSIONES EN LA LINEA FERREA MONFORTE DE LEMOS-LUGO-FERROL-LA CORUÑA. FORMULADA POR EL SEÑOR PADILLA CARBALLADA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/000968.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al punto número 12 del orden del día, que es la pregunta correspondiente al señor Padilla Carballada, en nombre del Grupo Popular.

La pregunta dice: Inversiones en la línea férrea Monforte de Lemos-Lugo-Ferrol-La Coruña.

Tiene la palabra el señor Padilla.

El señor **PADILLA CARBALLADA**: Señor Subsecretario, la pregunta yo creo que es suficientemente elocuente, pero para que pueda comprender quizá la orientación de la misma con más claridad, le voy a hacer alguna brevísima matización. Entiende este Diputado —creo que entiende bien— que el juez de la acción política, naturalmente, es la opinión pública, y cuando la opinión pública tiene un criterio cierto sobre la realidad —un criterio suficientemente manifestado y expresado públicamente—, evidentemente hay que tener la sensibilidad, desde la responsabilidad política que cada uno tiene, de trasladar ese

juicio de opinión pública en un momento determinado a quien tenga la responsabilidad del Gobierno.

Yo le pregunto justamente por la línea y no por el operador o la operadora, que es la persona que tiene justamente la responsabilidad de estar operando la acción, digamos, del transporte ferroviario. Pero ese operador —la presidenta de Renfe— ha hecho alusión, concretamente en una comparecencia el 31 de mayo de 1994 ante esta misma Comisión, a algo que viene siendo habitual en su disección de la problemática del transporte ferroviario, y es que hay un elemento esencial en el futuro de ese transporte ferroviario que ella denomina carretera ferroviaria. Yo me acojo a esa denominación y, entonces, le pregunto por esta carretera ferroviaria.

Esta carretera ferroviaria —le consta seguro al señor Subsecretario— es una carretera ferroviaria abandonada, que tiene ya muchos años de carencia de cualquier tipo de inversión, que ha conocido unas determinadas incidencias en los últimos meses porque se pretendía una nueva calificación —no sé exactamente qué calificación da Renfe porque esa matización tan técnica dentro de la compañía este Diputado no la conoce—. Eso supuso una movilización popular y esa movilización popular ha causado ese juicio de opinión pública que yo le quiero trasladar en esta pregunta.

Pero quisiera también decirle que el propio Plan Director de Infraestructuras, en este magnífico ejemplar que el Ministerio editó y que este Diputado tiene aquí a la vista, hace, por ejemplo, unas consideraciones en cuanto a la valoración del futuro de tendencia del territorio, que debe ser yo creo que contemplada siempre en el ejercicio de las decisiones políticas, y ahí hay una mención que a mí naturalmente me preocupa mucho en mi condición de Diputado electo —Diputado en representación de todo el pueblo español pero electo por una determinada circunscripción—, en la que dice: «provincias desertificadas con tendencia a empeorar su situación» y curiosamente, entre otras —Teruel, Cuenca, Zamora, Soria— figura la de Lugo por la cual el que habla es Diputado electo. Yo creo que la planificación del territorio debe procurar corregir esas tendencias y este Diputado no ve en ese Plan Director de Infraestructuras trazos suficientemente decididos tendentes justamente a evitar ese futuro, parece que poco alentador, que a determinadas partes del territorio se ofrece.

En el propio Plan Director —se ha comentado y le han contestado a este Diputado en varias ocasiones a preguntas que ha ido formulando antes de concretar ésta en Comisión— figura en las actuaciones estructurantes del transporte ferroviario una, que es la elevación de 200 a 220 kilómetros por hora de los tramos Valladolid-Vitoria y Venta de Baños-León-Monforte de Lemos, con lo que se multiplican —dice— las ganancias de tiempo obtenidas con la construcción de la conexión norte de Madrid. Pero, claro, si eso se lleva a cabo —y tendrá que llevarse a cabo, se supone, después del año 1977, año en que el señor Ministro de Obras Públicas o del MOPTMA, como se denomina ahora, por abreviar, dijo que podrían empezarse las obras de la variante del Guadarrama, que evidentemente es algo previo a completar esa acción del transporte ferroviario—,

sea cual sea la referencia temporal, yo creo que las acciones de mejora de las infraestructuras tienen que tender a un destino final, o sea, hacia algo, y si cuando esa eventual mejora termine en Monforte de Lemos el resto de la infraestructura ferroviaria gallega no existe, entonces, yo, que concretamente soy de esa ciudad, me quedará muy complacido, pero el servicio general a esa parte de la población que habita en el cuadrante noroeste de España quedará remitido no a ese transporte intermodal, sino a un mono-transporte, que además será el de la carretera, porque el transporte aéreo no está completado con un sistema de servicio que traslade a los viajeros desde los aeropuertos hasta poblaciones bastante distintas en ocasiones, salvo que tengan medios de transportes propios o utilicen medios de transporte extraordinario, porque vamos a suponer que los turismos de alquiler son medios de transporte extraordinario.

En consecuencia y como conclusión yo querría que me dijera realmente si habrá suficientes inversiones o, en definitiva, si hay una disposición a asumir el déficit y el coste de una explotación deficitaria. Es deficitaria la instalación porque es antigua, porque no es competitiva, hasta que, efectivamente, se complete esa inversión esencial en el transporte ferroviario. Por lo tanto, lo que yo querría saber es el futuro que desde el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente se vislumbra en esta línea, que sí le quiero decir es esencial para que exista ese transporte intermodal, porque si no, a lo que vamos es a que unos españoles tengan varias alternativas de transporte y otros no las tengan.

Quisiera terminar diciéndole que las partes del territorio que tienen una menor población, que además han tenido una acentuada pérdida de población en los últimos años —probablemente en los dos últimos decenios—, no tienen por qué verse privadas, por esa razón, de esas ofertas de transporte intermodal. En otro caso, el negocio del transporte ferroviario, como lo denomina la gestora del operador, se guía exclusivamente por un criterio de negocio, y nosotros, naturalmente, creemos que debe evitarse en lo posible que la cuenta de explotación de Renfe tenga que ser abastecida desde los Presupuestos Generales del Estado, eso sería ideal y lo compartimos, pero lo cierto es que donde se producen mayores inversiones, en cercanías, se había hablado de cuotas de beneficios y las pérdidas, señor Subsecretario, ahí las tiene usted. En algún momento se ha dicho que algunos trenes regionales son trenes de beneficencia. Yo no he llegado a saber nunca a qué se refería exactamente la señora Presidenta de Renfe con esa afirmación, pero digo lo siguiente: denos usted el compromiso de esta Administración en este momento en relación con esa concreta línea ferroviaria.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llarden Carratalá): Agradezco al señor Padilla su pregunta. Además, habíamos coincidido antes de que él fuera Dipu-

tado en algunos viajes y habíamos comentado problemas de este tipo. Por tanto, es para mí un placer poderle responder ahora.

Efectivamente, hay tres cuestiones diferentes. Por una parte, es cierto que en el Plan Director de Infraestructuras se hace un análisis de determinadas zonas del territorio, en la medida en que se prevén tendencias objetivas, como es el caso de la provincia de Lugo, de despoblamiento o circunstancias que hacen que su peso demográfico disminuya. Comparto plenamente con el señor Diputado la idea de que precisamente desde los poderes públicos, sobre todo desde el punto de vista de las infraestructuras, hay que hacer un esfuerzo explícito para intentar invertir esa tendencia o, al menos, limitarla.

Aprovecho para decir, aunque no es objeto de la comparecencia, que yo he hecho en el Ministerio —y a lo mejor algún día en una comparecencia podía analizarse con detalle— un análisis de la inversión regionalizada del Ministerio de Obras Públicas en los últimos diez años. Se hace por comunidades autónomas y se ve que existe una correlación casi perfecta, casi matemática, inversa a la renta; prácticamente es una recta de regresión perfecta: a menor renta por comunidad, mayor inversión pública, y cojo un período de diez años porque es precisamente la forma en que hay que verlo. Por tanto, por parte del Gobierno ha existido una voluntad de corregirla, podíamos llamar, desigualdad territorial, fruto de muchos avatares de tipo histórico, geográfico, etcétera, por una mayor inversión. Desde este punto de vista, compartimos plenamente su opinión.

En el caso concreto de la zona por la que usted me pregunta le tengo que decir que, efectivamente, creo que la solución fundamental a la accesibilidad de la zona va a venir dada, sin lugar a dudas, por la realización de las autovías León-Benavente, Lugo-La Coruña y Orense-Vigo. Es indudable que el impacto que para Galicia va a tener la terminación de las dos grandes autovías, más aquellas vías de conexión regional que puedan realizarse en el futuro, va a ser, en mi opinión, una mejora básica de la accesibilidad de Galicia, tanto respecto al resto de la península como internamente. Por tanto, creo que desde un punto de vista intermodal, como correctamente decía el señor Diputado, el PDI contempla la realización de estas autovías, que van a mejorar de una forma tremenda la accesibilidad.

Ello no quiere decir, y voy a la pregunta que me hacía el señor Padilla, que se olvide el ferrocarril. En concreto, en el tramo por el cual me preguntaba, en los últimos años se han realizado una serie de obras que resumo a continuación: modernización de los túneles en la línea Monforte-La Coruña; mejora y modernización del puente sobre la ría del Eume, en el subtramo Betanzos-Ferrol; la mejora de la estación de Monforte de Lemos; la instalación de señales en todas las estaciones de la línea Monforte-Betanzos-La Coruña; mejora de las instalaciones de seguridad en los tramos de Monforte-Betanzos-La Coruña, y supresión de pasos a nivel en el municipio de Lugo e instalación de semibarreras automáticas en algunas estaciones concretas de la zona.

En concreto, estas inversiones realizadas por los poderes públicos en esta línea —este dato no lo tenía cuando me he personado en la Comisión, pero mis colaboradores

han podido localizarlo en el Ministerio— suponen el siguiente montante total de inversiones: hasta el año 1994, en este período de cuatro o cinco años, las inversiones en lo que podíamos llamar mantenimiento han sido del orden de 69.200.000 pesetas, y las inversiones propiamente dichas, inversiones de infraestructura a largo plazo, han sido de 599.410.000 pesetas, en números redondos, 600 millones. Por tanto, ha habido una mejora por parte del Estado, una inversión, de casi 700 millones de pesetas en este tramo concreto. A ello deberían añadirse obras de más pequeño tamaño que ha realizado directamente el operador en las estaciones. Es decir, que ha habido una inversión en esta zona, que no se ha dejado, en absoluto, de la mano de Dios, si me permite la expresión.

Ahora bien, de cara al futuro, y esto es ya una opinión que emito no sé si como Subsecretario o como ingeniero, creo que, una vez estén terminadas las autovías, este enlace ferroviario va a seguir siendo importante, pero probablemente con una tipología diferente. Creo que va a ser fundamentalmente lo que en parte ya es hoy en día: la zona de conexión entre Monforte y La Coruña, es decir, que este tramo va a pasar a ser un tramo donde el ferrocarril se utilice casi como una cercanía, si es que se le puede llamar así, como en el tramo Betanzos-Ferrol, ya que quizá la conectividad con el resto del país se va a seguir haciendo por ferrocarril, pero creo que va a existir un competidor, en el sentido sano de la palabra, mucho más elevado, que, independientemente de lo que nosotros hagamos, probablemente va a coger la autovía como vía preferente. Por tanto, las mejoras que se están haciendo en el tramo se van a seguir haciendo, porque creo que entonces va a tener —repito que es una opinión mía— una mayor importancia como conexión a corto plazo.

No obstante esto, y para terminar —el señor Padilla ha hecho referencia a ello—, quiero decir que, efectivamente, existe una segunda obra de gran envergadura que va a influir indirectamente en la mejora de las comunicaciones ferroviarias entre Galicia y la península, aunque físicamente la obra no se realice en el territorio de la comunidad autónoma, que va a ser el túnel de Guadarrama, la variante del Guadarrama y su posterior puesta en velocidad alta, según los tramos. Es evidente que esta obra, que es una especie de rótula, de punto de conexión de toda la red ferroviaria del noroeste y del norte de España, va a ser la que fundamentalmente va a permitir una mejora de los tiempos y, por tanto, de la calidad en el servicio. Esto está previsto en el Plan Director; en estos momentos en el Ministerio están ya los primeros estudios respecto a esta magna obra ferroviaria y yo creo que esto va a mejorar la conectividad general. Ahora, repito, en mi opinión es que con la terminación de las autovías probablemente asistiremos a un cambio de tendencia —en todo caso el tiempo lo dirá— en cuanto a las preferencias del usuario, y creo que la conexión a media/larga distancia va a utilizar la carretera como está pasando en el resto del país en términos generales. Creo que el tramo ferroviario Monforte-La Coruña y Betanzos-Ferrol va a convertirse —ya lo es hoy en día, pero aún más— en un tramo de medio recorrido o incluso de cercanías. Por eso, la política de inversiones del Ministerio

ha ido destinada, según las cifras objetivas que he dado, a mejorar este tramo.

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

El señor **PADILLA CARBALLADA**: Muchas gracias, señor Subsecretario, por su información y por la alusión personal, a la que sabe que correspondo con la misma cordialidad que usted la ha formulado.

Querría insistir un poco en una cierta petición de un determinado compromiso, que, como todos los compromisos políticos, es coyuntural, tiene una duración relativa; se trata de poder obtener, por lo menos, una cierta seguridad de que a medio plazo, que pueden ser unos dos años, hasta que estén concluidas esas autovías —no lo estarán dentro de dos años, pero pongamos ese período—, el criterio del Ministerio es el mantenimiento de la línea.

Antes, mi colega de escaño ha hecho una pequeña exposición de lo que sucede en otra parte del territorio. Le puedo decir que la utilización del ferrocarril en esta línea es prácticamente una tarea de un voluntarismo terrible. Los horarios son descabellados, yo creo que buscan el alejamiento del viajero de la utilización de la línea. El origen, además, es la conexión con el entronque de Orense. Por ponerle un ejemplo (se lo he preguntado ya dos veces al Gobierno, parece que algunas preguntas que uno hace con la mejor intención nunca tienen la acogida que deberían tener), se supone que el único tren diurno que circula entre Madrid y Galicia es el Talgo, que llega a la estación de Orense aproximadamente unos minutos antes de las ocho de la tarde. El único tren que parte de la estación de Orense hacia esa línea lo hace seis minutos antes, señor Subsecretario, de la llegada del Talgo. Parece una cosa deliberada para decir: usted no utilice el tren, utilice esos medios de transporte alternativos. Creo que en alguna ocasión se me dijo que era mejor ir en autobús. Puede ocurrir que a algún ciudadano, y perdóneme la licencia que voy a utilizar, no le dé la gana de ir en autobús. Mientras esté la línea férrea en funcionamiento, creo que hay que hacer un esfuerzo de acercamiento. Naturalmente, nadie me ha contestado por qué no se puede alterar un horario, en una línea en la que ya no va a circular ningún tren después, para enlazarlo con un tren Talgo que llega de Madrid. Parece que las preguntas las hace uno con no se sabe qué desafío político. Yo no creo que haya ninguno en esto. Me imagino que lo que habrá al menos es poner de manifiesto alguna superestructura del operador que conozca, por si no se ha percibido de eso, que hay alguna posibilidad de que algún viajero —porque se dice que había pocos viajeros, todo es una especulación— quisiera utilizarlo. Yo le voy a recordar un acontecimiento. Las líneas en trance de cierre siempre tienen la misma técnica desde el operador ferroviario en España. Además, es una cosa antigua. Cuando se producen solamente dos circulaciones en lo que yo denomino sentido inverso, en donde teóricamente se produce el flujo de viajeros, se le dice que viaje por la noche hacia el lugar de destino, que pernocte allí, que haga sus gestiones o que atienda las razones que le han llevado allí, que pernocte

otra nueva noche y que después regrese en tren al punto de origen. Es tanto como decirle: tenemos un tren, aquél. Ese sí es el de los arbolitos que decía la señora Sala hace algún tiempo. Desde luego, ese no es el tren en el que se pretende atender a los viajeros. Si efectivamente se han hecho estas inversiones (que, por lo demás, algunas inversiones que vamos viendo merecen cierta caricatura, porque me decían unos amigos de mi ciudad: es curioso, nunca estuvo tan arreglada esta estación como ahora que cada vez circulan menos trenes), yo rogaría que esos esfuerzos se hicieran en otra dirección. Yo le hago el ruego de que me concrete, si puede hacerlo, un cierto compromiso del Ministerio de que esa carretera ferroviaria seguirá abierta al tráfico y que le sugerirán, con arreglo a las directrices, siempre desconocidas, que ustedes transmiten a la operadora o al operador, como ustedes quieran llamar, que procure hacer un esfuerzo de imaginación para que, como ha ocurrido por ejemplo hace unas semanas, no haya unos vecinos de la parte norte de la ciudad de Lugo —usted me hablaba de cercanías— que se tengan que manifestar para decir: el único tren que teníamos lo suprimen y ahora nos dicen que vayamos a las ocho de la mañana. Eso es parecido —y termino—, pero también vale por la caricatura, a lo que me contestaban cuando hice la pregunta sobre la posibilidad de enlazar el Talgo al menos con ese último tren en la parte del trayecto hacia la línea de Monforte-Lugo. Me decían: Tiene usted alternativa de viaje diurno por ferrocarril. Era una alternativa curiosísima en la cual uno cogía un tren en Monforte, se bajaba en Palencia, permanecía en esa magnífica ciudad visitando su mágica catedral durante tres horas (porque como eran tres horas y media te daba tiempo de ir a ver esa bella desconocida que es la catedral de Palencia), luego tomaba nuevamente el tren y al cabo de no sé cuántas horas llegaba a Madrid.

Señor Subsecretario, seamos serios, respetemos al ciudadano, respetemos también a los Diputados, porque esa contestación es una falta de respeto al Diputado que ha hecho la pregunta, y demos las contestaciones que podamos dar, tomemos los compromisos que podamos tomar y asumamos las responsabilidades que debemos asumir.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Entiendo que el señor Padilla se refería no a mi contestación, sino a esa otra que recibió en su momento.

Algunas precisiones sobre este tema. En primer lugar, estará de acuerdo el señor Padilla conmigo en que mejor que hayamos mejorado la estación que no, porque si no tendríamos una queja lógica que nos diría que la estación está muy mal.

En segundo lugar, quisiera hacer una reflexión de fondo sobre un comentario que el señor Padilla ha hecho (que en parte está incluido en esta explicación y que yo entiendo, pero creo que nos tenemos que ir acostumbrando a hablar en términos generales y no me refiero en concreto a este tramo), que creo que es el quid de la discusión general en

Europa sobre el tema ferroviario. Efectivamente, el ciudadano, el usuario, tiene todo el derecho del mundo a utilizar el modo de transporte que mejor crea que le conviene, pero también es cierto que los poderes públicos no pueden ya, en todas partes, ofrecer todos los modos de transporte. Es cierto que en algunos sitios, por razón de su densidad de población o de su posición geográfica, existe una diversidad alternativa de modos de transporte prácticamente ilimitada. Pero es inevitable —y pasa en todos los países del mundo, incluido Estados Unidos, que es el país con mayor renta «per capita» o de los más elevados— que la posibilidad de utilizar cualquier modo de transporte, en cualquier momento, esté limitada por una cuestión de costes. Le voy a poner un ejemplo curioso de este problema. Yo me tengo que desplazar a San Sebastián hoy, para realizar una serie de trabajos mañana, y mañana puedo volver de San Sebastián a Madrid en un avión que, por su horario, me es razonable. Sin embargo, resulta que los aviones que yo podía coger hoy entre Madrid y San Sebastián no encajan con mi agenda de trabajo, en parte por esta comparecencia. Por tanto, he pedido un trayecto alternativo y mi secretaria, hábilmente, ha encontrado un trayecto Madrid-Bilbao. Por consiguiente, esta tarde me voy a Bilbao y de Bilbao iré por carretera hasta San Sebastián. Evidentemente hubiera sido más cómodo ir a San Sebastián, pero siendo el Subsecretario del Ministerio entiendo que es difícil que con San Sebastián existan todos los vuelos que a mí, hoy, me interesarían. A mí hoy me interesaría un vuelo hacia las seis de la tarde o las ocho de la noche, pero no hay vuelos a esa hora. Afortunadamente hay un vuelo a Bilbao, que está cerca, y en términos de tiempo y de comodidad no me es muy difícil solucionarlo. Y estamos hablando de un territorio, el País Vasco, con mucha población, con un nivel económico importante, pero es muy difícil, hoy en día, mantener la posibilidad de que para desplazarnos de un punto a otro podamos tener toda la oferta. Por tanto, en algunos casos, forzosamente, hay que tener unas prioridades.

Dicho esto, que es más un debate de fondo que otra cuestión, en cuanto al tema concreto que me planteaba entiendo que sí estoy en condiciones de contestarle que hay un compromiso de mantener este eje ferroviario. Las inversiones que hemos hecho no sé si son modestas o no, pero son unas inversiones de una cierta entidad, sobre todo muy adecuadas al tipo de problemas que tenía la línea, y creo que mantienen la idea de que, por parte del Ministerio, existe un compromiso claro de que esto se vaya a realizar, por lo que me siento relativamente tranquilo.

Al final y con el tono de cordialidad que existe en esta Comisión, al menos siempre que yo he venido, quisiera también decir —y llevo ya casi cuatro años como Subsecretario de Obras Públicas— que he detectado una cosa no sé si terrible pero sí muy importante, y es que a diferencia de otros terrenos de la política o de la «res publica» los compromisos en materia de obras públicas son compromisos que permanecen en el tiempo y que, normalmente, lo que discutimos todos en un determinado momento, probablemente, cinco, seis o siete años después, los términos son efectivamente ésos, aunque, tal vez, no las personas concretas pero los protagonistas se han intercambiado. Por

tanto, he aprendido —y creo que puedo decir que tengo ya una cierta madurez como Subsecretario— a ser prudente en mis compromisos; al mismo tiempo, cuando los hago creo que son razonables, porque suelo pensar que, a veces, por razón de vida, probablemente, ese compromiso que yo ahora adquiero —y cuando lo adquiero es porque creo que puedo hacerlo— con toda seguridad va a ser defendido por mi sucesor —sea quien sea mi sucesor— frente a un posible interviniente, porque normalmente, en el terreno de la obra pública si las cosas se piensan un poco y no se dicen barbaridades lo que dice uno que va a hacer o lo que el otro pide que hay que hacer, salvo alguna cosa concreta, es así. Y efectivamente, cinco, seis, ocho años después, el que se quejaba, con razón, de una determinada cosa, hace destacar que ya lo decía. Por ello digo que este compromiso creo que lo podemos tomar, porque es un compromiso que estoy seguro de que aquí a un tiempo quienes estén en esta Comisión podrán decir que, efectivamente, este eje tiene estas características que yo presumía, que probablemente la carretera se ha llevado una parte importante de la gente, pero que el eje sigue siendo válido en lo que es conexión con La Coruña y que la mejora de fondo con el Guadarrama da una pervivencia definitiva al eje.

Pido excusas al señor Presidente, porque creo que me he alargado un poco en la respuesta.

El señor **PADILLA CARBALLADA**: Una sola apostilla.

Reitero mi gratitud al señor Subsecretario. Agradeciendo ese compromiso, que además tiene carácter intertemporal, que capto perfectamente incluso en todos los mensajes que subyacen (por eso procuramos en nuestro grupo hablar siempre en estos términos con sentido de la responsabilidad y de proyecto de Gobierno), querría decir que espero también transmita al operador, y que la recoja el señor Subsecretario, la petición que le he hecho. En definitiva, ese esfuerzo que el Estado ha hecho para que esa línea permanezca abierta, el operador lo haga más rentable y mejor para el servicio de los ciudadanos.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Tiene razón el señor Diputado, incluso creo que también ha picado mi curiosidad llamémosla política y profesional.

Voy a ver qué problemas tiene realmente este enlace en Orense y me comprometo a hacer llegar al señor Diputado una respuesta concreta, que evidentemente voy a solicitar al operador, sobre qué conexión o planificación hace que eso no pueda resolverse o, si se puede resolver, qué medidas se van a tomar.

— **CAUSAS DEL RETRASO HABITUAL DE LOS TRENES DE VIAJEROS DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE). FORMULADA POR EL SEÑOR VILLALÓN RICO, GRUPO POPULAR.** (Número de expediente 181/000980.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al punto 13 del orden del día, que es la pregunta efectuada por el señor Villalón, en nombre del Grupo Popular: Causas del retraso habitual de los trenes de viajeros de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

Señor Villalón, tiene la palabra.

El señor **VILLALÓN RICO**: Señor Subsecretario, siguiendo en la línea de mis compañeros en estas últimas preguntas que han formulado, le quiero preguntar exactamente las causas que originan el retraso en los trenes de viajeros de largo recorrido, que a lo mejor es lo que ha faltado en el texto de la pregunta.

Con el permiso del señor Presidente, voy a hacer una introducción a mi pregunta y, de paso, hago una valoración de lo que nosotros consideramos algunas cuestiones más deficientes respecto a los trenes de viajeros de largo recorrido.

En principio, habría que hacer la consideración de que parece ser que hay distintos criterios para valorar el baremo de un servicio público de transportes como es el ferroviario en este caso, como pueden ser la velocidad o rapidez del tren, en otros casos la puntualidad, la seguridad vial e incluso también habría que pasar por lo que es el confort o la atención al viajero. Estos son algunos de los parámetros que se consideran para darle cierta rentabilidad desde el punto de vista de la atención al usuario, al ciudadano en general.

Habría que decir que, tanto los ciudadanos en general como aquellos técnicos que se ocupan de estos temas del transporte ferroviario, seguramente ponen por delante, en todos estos criterios que anteriormente he dicho, lo que es la seguridad viaria y el hecho de la puntualidad en los trayectos ferroviarios. Mientras que nosotros consideramos que, desde el punto de vista de lo que es la seguridad ferroviaria, no hay ninguna pega y, en principio, se está muy cerca de lo que puede ser el cien por cien de seguridad en los trayectos de Renfe, no podemos decir lo mismo respecto a lo que es la puntualidad en los trenes, fundamentalmente los de largo recorrido. Casi me atrevería a decir que es anecdótico o casual que algunos trenes lleguen puntualmente respecto a lo que estaba previsto a la hora de salir en el trayecto que se tiene que realizar entre unas ciudades y otras.

Habría que decir que, entre los ciudadanos en general no hay una mentalización de que Renfe es un servicio que se significa por la puntualidad. Aparte de lo que puede ser la mentalización de los ciudadanos en general, me voy a permitir transmitir al señor Subsecretario algunas de las anécdotas que habitualmente circulan entre los ciudadanos o entre algunos miembros de la prensa. Tengo que decirle que recientemente, en una reunión que tenía yo con periodistas en Aragón, concretamente en Zaragoza, a la hora de hacer una valoración sobre intervenciones mías en el Congreso de los Diputados en las diferentes comisiones, saqué a relucir este tema que hoy estamos debatiendo. Los periodistas dijeron que eso no era noticiable: no era noticiable que Renfe tuviera retrasos en sus llegadas y que lo que, en su momento, era noticiable fueron aquellas averías, real-

mente pocas, que se dieron en los primeros trayectos del AVE entre Madrid y Sevilla. **(El señor Secretario, Santos Jurado, ocupa la Presidencia.)**

Otra anécdota para que el señor Subsecretario vea un poco lo que es la mentalización de los ciudadanos en nuestro país, es que hace poco tuve una reunión de trabajo donde había varias personas, y algunas de estas personas preguntaban al coordinador de esta reunión sobre el orden del día y su horario. El coordinador de esa reunión dijo que los diferentes temas se tratarían a lo largo de todo el día, y que no se podía precisar el horario de cada punto en concreto. Decía: esto es un poco como el tren: sabemos que va a pasar, pero no sabemos a qué hora. En esa reunión nadie se echó las manos a la cabeza diciendo: qué barbaridades se dicen. No, en aquella reunión se puso de manifiesto qué era lo que entendía la gente respecto a un horario un poco ambiguo de esa reunión de trabajo, referido a lo que es tren de largo recorrido en nuestro país.

Para concretar más si es posible, y dejamos de la mentalización o de los conceptos que puedan tener los ciudadanos, voy a transmitir al señor Subsecretario un estudio realizado por este Diputado a lo largo de año y medio aproximadamente respecto a los horarios y a la puntualidad de los trenes, para que sirva un poco como botón de muestra de lo que yo estoy exponiendo. He hecho un trabajo desde el mes de diciembre del año 1991 hasta el mes de marzo de 1993, es decir, casi al final de la anterior legislatura, sobre tres tipos de trenes: el Talgo, tanto diurno como nocturno; el Intercity y los trenes *estrella*, que conocerá usted perfectamente, que son los expresos nocturnos de camas. Se ha hecho un estudio en los trayectos Madrid-Barcelona y Zaragoza-Madrid, fundamentalmente en los Intercity. Respecto al Talgo sobre 36 viajes, que creo ya puede ser un botón de muestra que nos indique más o menos por dónde van los tiros en este aspecto de la puntualidad.

Con relación al Talgo, sale la media de retraso en diez minutos desde el horario previsto de llegada al realmente realizado, y la puntualidad está en el 33,3 por ciento. Respecto al Intercity, la media de retraso es menor, es de seis minutos, y la puntualidad era del 35,7 por ciento. Y respecto a los expresos nocturnos, los denominados *estrella*, hay que decir que la media de retraso es de 30 minutos y la puntualidad en torno al 20 por ciento. Es un trabajo realizado en estos trayectos. Puede usted decirme que hay muchos más trayectos en el territorio nacional, pero realmente yo creo que puede ser, como decía antes, el botón de muestra que nos indique cómo está la puntualidad de los trenes de pasajeros de largo recorrido en nuestro país.

Para terminar, señor Presidente, en lo que se refiere al AVE, sobre todo en esta última campaña que han hecho ustedes desde hace tres o cuatro meses, ustedes dijeron que se comprometían a devolver el dinero del billete si el AVE llegaba me parece que con diez minutos de retraso sobre el horario previsto, y parece ser que en alguna revista de las que publican ustedes, afirmaban que la puntualidad en el resto de los trenes estaba en torno al 70 y al 80 por ciento. Tengo que decir que esta pregunta que ahora estamos debatiendo se realizó a principio del año, y que las informaciones que ustedes dieron han surgido después; por dife-

rentes motivos el debate ha llegado a final de este año, pero creo que sí es de actualidad, porque la experiencia que yo tengo respecto a la puntualidad de los trenes a lo largo del año 1994 sigue siendo deficiente. En resumidas cuentas, creo que hay deficiencias en lo que es la puntualidad, y por eso el motivo de mi pregunta, que, con el permiso del señor Presidente, la voy a citar tal cual: ¿cuáles son las causas por las que los trenes de viajeros de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles llegan habitualmente con retraso a sus puntos de destino? Simplemente quería hacer esa matización, que tal vez hubiera tenido que figurar en la pregunta, respecto a los trenes de largo recorrido sin hacer referencia a los de cercanías.

El señor **SECRETARIO** (Santos Jurado): El señor Subsecretario tiene la palabra.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardón Carratalá): Voy a contestar al señor Diputado con unos datos que pueden ser novedosos y que, efectivamente, pueden dar cumplida respuesta a su lógica preocupación.

No dudo de que los datos que el señor Villalón me ha comentado sean fruto de su observación. Evidentemente, la estadística que yo le voy a dar ahora si tiene una virtud es que se trata de una estadística completa del conjunto de recorridos de Renfe y no de un tramo determinado.

Por otra parte, seguro que el señor Villalón comparte también conmigo —él en parte ya así lo ha dado a entender— que en este tema estamos un poco en un terreno de tópicos, y es difícil a veces separar la paja del grano, si me permite la expresión.

Le voy a dar los siguientes datos. El primero es el siguiente: en los últimos tres años la tasa o el índice de puntualidad o de retraso, según usted quiera mirarlo, de la compañía ha mejorado en cinco puntos. Este es un dato objetivo que podemos contrastar posteriormente con las estadísticas. En concreto, para el año 1993, le doy la estadística que tengo. No corresponde, lógicamente, a los mismos trenes; la tengo por grandes categorías de Renfe, pero creo que puede servir. Es la siguiente: en trenes AVE la puntualidad a lo largo de todo el año 1993, o sea de 1.º de enero a 31 de diciembre, está en el 99,5 por ciento. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Segundo grupo: trenes de largo recorrido. No lo tengo diferenciado por tipos de tren, pero sí por trenes de largo recorrido, 89,5 por ciento. En tercer lugar, los regionales, los que denominamos regional express, 90,6. En último lugar —me refiero por orden—, trenes de cercanías, 96,1. Estos son datos de Renfe y globales.

Tengo también un avance de datos para el año 1994, pero de 1.º de enero a 31 de octubre; no tengo todo el año completo. No he querido hacer ninguna extrapolación porque falsearía el resultado; por tanto, los datos que tengo son a 31 de octubre. En el caso del primer grupo de trenes que hemos hecho, los trenes AVE, prácticamente se mantienen igual, en el 99,56 por ciento. En el primer caso no tenía la segunda décima, por tanto, entiendo que es prácticamente el mismo. En el segundo grupo, los trenes de

largo recorrido, se pasa de 89,5 a 91,14; o sea, ha mejorado un poco el grado de puntualidad. En el tercer grupo, los regionales express, se pasa de 90,6 a 92,51; y en trenes de cercanías, pasa de 96,1 a 97,12.

En resumen, se mantendría la muy elevada tasa de puntualidad del AVE, en términos ferroviarios, que es prácticamente medio punto por ciento, que es poco menos que inevitable. En trenes de largo recorrido, es de todos el porcentaje más bajo, se sube prácticamente casi dos puntos. En regionales express, se sube también dos puntos y en trenes de cercanías un punto.

Estos datos son absolutamente objetivos y sin ningún ánimo de polémica, son los que yo, como subsecretario, puedo aportar aquí.

Quizá lo que diría de la lectura de los mismos sería: creo que, en términos generales, la puntualidad de la red es probablemente mucho mejor que la percepción que la opinión pública tiene de ella. Todos, de pequeños, nos hemos criado con chistes, si me permiten la expresión, que incluso polemizaban sobre el acróstico de la compañía en función del retraso; por tanto, creo que ahí hay un tópico de difícil erradicación.

Estos datos permiten pensar que en lo que es AVE y trenes de cercanías, la «ratio» es absolutamente correcta. Es cierto que en trenes de largo recorrido, en el año 1993, el porcentaje de puntualidad estaba aún bajo, el 89 por ciento, es decir, once puntos menos de lo que sería la excelencia, pero ha habido una mejora notable en ese apartado.

Por otra parte, cabe decir que el sistema de explotación de la Red, aquí y en cualquier país, habida cuenta de la sofisticación técnica que hay que utilizar, hace que sea relativamente sencillo mantener elevados niveles de puntualidad en la Red segregada, es decir, en la Red del AVE que tiene una Red propia por la cual no corre, prácticamente, ningún otro tipo de tren y que es relativamente también más fácil hacerlo en la Red de cercanías en la medida que en la Red de cercanías de Renfe se han ido realizando unas inversiones muy importantes, en materia de control de tráfico que, cada vez más, asemejan la Red de explotación de cercanías a un ferrocarril metropolitano. Es decir, hay frecuencias que pueden ser prácticamente las del *metro*.

Lógicamente, es en el largo recorrido y también en parte en los regionales, en la red clásica de Renfe, grandes distancias, con muchas estaciones, con mezcla de diferentes tipos de trenes, mercancías, expresos, etcétera, en donde técnicamente es más difícil conseguir unas cotas de puntualidad más elevadas. No obstante —insisto—, como resumen, en los últimos tres años se ha incrementado en cinco puntos la tasa de puntualidad de la compañía y estos datos que he dado son los últimos que tengo en este momento que creo reflejan un importante esfuerzo por parte del operador y, qué duda cabe, de unas inversiones que se han realizado, que permiten mejorar. Es evidente, no obstante, que el tráfico en una red de ferrocarril es un tráfico complejo. Tengo una experiencia profesional en el sector del transporte muy directamente ligada a la explotación de los ferrocarriles metropolitanos, ya que concretamente durante años fui directivo del de Barcelona y, por ejemplo, en ese campo tengo experiencias concretas que hacen ver que

cuanto más cerrado es el sistema, más complicado es mantener la puntualidad. En el caso de los ferrocarriles metropolitanos, del *metro*, es obvio, al ser un sistema de circuito cerrado, si se para un tren, se para automáticamente la red, lo cual quiere decir que un sólo tren causa un retraso estadístico perfectamente detectable, que visto desde fuera, uno se pregunta ¿cómo puede ser que haya habido estos retrasos? Esto, evidentemente, en una red más grande, tiene ventajas, en la medida que cuanto más grande sea la red, menos se da este fenómeno, pero también, en determinados trazos, el sistema va por ahí.

Por ello —y me alargo un poco como digresión correcta y pertinente, creo—, en los tráficos de cercanías, las tendencias de todos los países es aislar la red de cercanías, en la medida que sea factible, del resto de la red; es decir, es muy difícil mantener en una red ferroviaria frecuencias de *metro*, cuando tienen que pasar por ahí trenes de carga, de pasajeros de largo recorrido, movimiento de trenes de una estación a otra, etcétera. Difícilmente se puede doblar la red de cercanías en cualquier gran ciudad, pero una parte importante de las inversiones va bien a doblar la red o bien a efectuar sistemas de control y de bloqueo más propios del ferrocarril metropolitano que del tren normal. Esto es lo que explica fundamentalmente las diferencias y, evidentemente, también el material móvil. La renovación que está haciendo la empresa se ha hecho fundamentalmente en los trenes de cercanías y en el AVE que, por definición, es nuevo y, por tanto, nos da una fiabilidad en cuanto a posibles errores mecánicos mucho mayor que la que tiene un tren normal.

Para terminar, insisto en que los trenes que circulan por red abierta, con muchas paradas y que se mezclan con otro tipo de tráfico, siempre será más difícil de mantener su puntualidad que un tren en circuito cerrado por el cual solamente circula un determinado tipo de trenes.

Espero, no obstante, señor Villalón, que estos datos le permitan responder, en parte, a su preocupación.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, ¿quiere decir que se los va a suministrar?

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Bueno, se los puedo suministrar; los he dictado. La verdad es que la nota que yo tengo es una nota manuscrita, pero mis servicios perfectamente, de hoy para mañana, podrían hacerle llegar una nota con estos mismos datos que he expresado en voz alta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Tiene algo que añadir, señor Villalón?

El señor **VILLALÓN RICO**: Sí, señor Presidente.

Agradezco al Subsecretario que tenga la amabilidad de transmitirme esos datos por escrito.

Habría que decir que en este debate hay un lado opuesto contra otro lado opuesto. Mientras yo he proporcionado unos datos sacados de mi propia experiencia y de la que me han dado otros ciudadanos de lo que es la puntualidad de

los trenes, y he llegado a decir que estaba entre el 30 y 35 por ciento, usted, en cambio, me da unos datos totalmente opuestos, al 80 por ciento. En principio hay que pensar que usted está más en la realidad de lo que pudiera estar yo.

A pesar de todo, me surgen dudas, porque yo le he dicho que el trabajo realizado ha sido hasta el mes de marzo de 1993, y a lo largo del presente año 1994, la experiencia personal, como decía anteriormente, y el conocimiento que he tenido a través de otras personas, me sigue manifestando los grandes retrasos en los que podíamos decir trenes principales de la red de ferrocarriles española. Me estoy refiriendo al Talgo en concreto, y a una línea que, en principio, habría que pensar es la línea más importante del territorio nacional, como es Madrid-Barcelona. Esto, lógicamente, dejando aparte el AVE, al que no he hecho referencia y no solamente respecto a la puntualidad, sino respecto a las múltiples incidencias que hay a lo largo de estos recorridos y que van a originar, a la larga, retrasos en el horario y que la puntualidad no tenga un porcentaje satisfactorio para los ciudadanos y viajeros.

Le tendría que decir: No he oído que me haya contestado usted al texto de la pregunta sobre las causas, porque fundamentalmente en su intervención me ha negado la mayor. Ha negado que haya retraso; por tanto, si usted niega que haya retraso no puede decir las causas que originan ese retraso.

Nosotros sí vemos que hay retraso, no solamente por la experiencia personal, sino también por lo que, como decía antes y vuelvo a repetir, nos transmiten los ciudadanos. Voy a hilar esto con lo que se ha dicho anteriormente por mis compañeros de escaño los señores Peñarubia y Padilla. Nosotros creemos que hay dos causas fundamentales por lo que se refiere a estos retrasos que, vuelvo a insistir, usted lógicamente como Administración tiene más datos que nosotros, pero no acabamos de ver cómo consiguen esos datos que usted ha dado en torno al 80, 85 ó 90 por ciento de puntualidad. Fundamentalmente nos referimos a dos temas que, además, venimos denunciando desde hace mucho tiempo, sobre la gestión no solamente en este departamento, sino en otros departamentos de la Administración pública. Hay que decir que ustedes ahora han ideado lo que denominan unidades de gestión particularizada, que nosotros creemos no entra dentro de lo correcto, y también habría que acudir a la disminución o al recorte en las inversiones de infraestructuras ferroviarias. Hay que decir que en un momento dado ustedes se decantan totalmente por lo que es AVE y parece ser, viendo los presupuestos para el año que viene, que ahora se deciden por lo que se denomina triángulo Madrid-Valencia-Barcelona; y fíjese usted que los datos que yo le he dado han sido los de Madrid-Barcelona.

Nosotros creemos que estos retrasos en el horario, estos problemas de puntualidad se deben a lo que no es una buena gestión de la Administración pública, que venimos diciendo que ocurre también en otros departamentos, y a que las inversiones no han sido satisfactorias desde el punto de vista de las infraestructuras ferroviarias.

Termino, señor Presidente, hilando un poco con lo que comentaban mis compañeros de escaño. El problema que

sucede muchas veces en provincias pequeñas poco pobladas, respecto a lo que es la red viaria de ferrocarril, es que ustedes suprimen trenes, suprimen estaciones y conexiones ferroviarias entre diferentes capitales de provincia, que pueden ser de mayor o menor índice demográfico, porque no son rentables.

La pregunta que uno se hace es: ¿estos trenes serían rentables si fueran puntuales? ¿Los ciudadanos utilizarían la red de ferrocarril y no otros servicios, si se dijera que el tren sale a las nueve de la mañana y llega a las 12 y no, como es habitual, que tengan grandes retrasos? Lógicamente, los ciudadanos, ante la imposibilidad, no sólo de las comunicaciones, sino también ante la imposibilidad de llegar puntual a las horas previstas, se decantan por otros servicios públicos de transporte.

Por tanto, nosotros planteamos, si con esta mentalización de la gestión socialista, en este caso en Renfe, ya que ustedes siempre hablan de la rentabilidad económica, sin tener en cuenta la rentabilidad social, si hubiera puntualidad en los trenes en aquellas zonas a las que, poco a poco están quitando ustedes las comunicaciones, habría, primero, rentabilidad social, que es uno de los factores fundamentales de lo que es la Administración pública, de lo que debe ser el Estado y, por supuesto, habría rentabilidad económica.

El planteamiento que hacen en relación con otros países de la Unión Europea, según su versión de lo que es la gestión pública, ¿se haría aquí lo que se ha hecho en otros países de la Unión Europea, por ejemplo, las conquistas que se han hecho al mar en Holanda respecto a las tierras bajo el nivel del mar? Seguramente dirían que eso no es rentable económicamente. El planteamiento, haciendo ese símil ¿sería rentable?

Para terminar, señor Presidente, quiero traer a colación un pequeño debate que surgió hace 10 ó 15 años cuando se establecía la diferencia entre los dos modelos preponderantes de sociedad que había en el mundo. Se hablaba del socialismo marxista y del sistema liberal o capitalista. Se planteaba el ejemplo, haciendo la referencia que ha hecho antes el señor Subsecretario, del *metro*...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Villalón. En primer lugar tengo que decirle que una parte importante de su exposición ha sido evocada en su ausencia por distintos diputados que han intervenido con antelación, con lo cual creo que lo tendrá muy fácil el señor Subsecretario a la hora de contestar. Le rogaría que, respecto a su segunda y que ha dicho final matización, fuera lo más breve posible porque todavía nos quedan cinco preguntas y andamos escasos de tiempo.

El señor **VILLALÓN RICO**: Con su benevolencia termino enseguida.

El planteamiento del señor Subsecretario, y los miembros presentes de esta Comisión lo recordarán, es que a la hora de hacer hincapié en el modelo marxista, ponían el ejemplo del *metro* de Moscú como obra pública casi perfecta, y en contraposición se ponía el *metro* de Nueva York. ¿Cuáles eran aquellos que incidían en el *metro* de

Nueva York? Decían fundamentalmente: es rápido y es puntual, cosa que parece no existía en el *metro* de Moscú, aunque con una infraestructura de servicio muy buena en teoría.

Pues en eso estamos nosotros. Si fueran puntuales, los ciudadanos estarían mejor servidos y al final la rentabilidad social y económica iría pareja a la hora de dar servicio a los ciudadanos, cosa que nosotros echamos de menos en su gestión.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): He dado unos datos objetivos al señor Villalón y no he pretendido polemizar. El mismo ha reconocido que, efectivamente, mis datos entraban en contradicción con lo que era su tesis, la que ha repetido ahora de que los trenes no eran puntuales.

He traído estos datos aquí que demuestran un esfuerzo de mejora por parte de la empresa en los últimos años en general y en concreto en el último período de tiempo. Creo que son incontestables. Quisiera decirle que esto es fruto de una política de inversión. No es que la empresa antes estuviera mal gestionada y ahora se gestiona mejor (que puede ser, no digo que no y por eso no hay retrasos), sino que fundamentalmente la nueva inversión en materia móvil, en instalaciones y en infraestructura sin duda repercuten de forma directa y explícita en la mejora de estos tiempos. Por tanto, efectivamente, los retrasos son muchísimo menores de lo que parece.

En un ánimo constructivo, voy a darle una explicación personal al Diputado de lo que también creo que pasa con este problema cuando él ponía en contraste mis datos, que seguro son datos más globales del ministerio, que los frutos de la apreciación personal o de otras personas.

Tengo experimentado que en este terreno se suele dar un fenómeno que yo denomino factor excepción, que no sé si es el nombre técnico correcto, pero que en todo caso puede servir y es que normalmente el usuario de un servicio, especialmente de un servicio público, suele recordar perfectamente precisamente la excepción. El día que un ascensor no funciona, el día que un tren llega tarde, este fenómeno mentalmente es mucho más conocido que una estadística rigurosa. Le pongo otro ejemplo que conozco en la medida que también forma parte del ámbito de actuación del ministerio. Es un tema muy similar. La empresa Iberia en los últimos años, huelgas aparte, ha mejorado notabilísimamente su índice de regularidad en toda Europa. Estadísticas de la IATA en mano creo que es la segunda empresa en puntualidad en Europa. Pues bien, la propia empresa hizo una pequeña encuesta hace poco entre sus usuarios. La primera pregunta a los usuarios de Iberia era para saber quiénes eran las empresas más puntuales. Ponían tres o cuatro empresas por delante de Iberia, de las cuales sólo una de ellas lo era, pero las otras no. Por ejemplo ponían a Swissair, la compañía suiza, que no es más puntual, pero como todos sabemos que los suizos son pun-

tuales, el propio usuario decía: la Swissair es más puntual. Colocaban a Iberia en el cuarto, quinto o sexto lugar. La siguiente pregunta era si recordaba retrasos recientes en sus viajes con Iberia, y en la estadística salía que prácticamente no recordaban. La propia empresa lo comentaba como diciendo: no puedo hacer más. Yo puedo ser más puntual, lo dice IATA, pero el propio usuario, salvo que se le pregunte muy directamente si ha tenido retrasos y dice estadísticamente que no, la idea que tenemos todos es que los ingleses y los suizos son mucho más puntuales. No recuerdo ahora qué empresa era más puntual que Iberia, pero tampoco era British Airways. No sé si era Lufthansa.

Todos tenemos unos tópicos en la cabeza y, repito, el factor excepción es el que hace que si yo vengo al Congreso periódicamente, no cada día como un Diputado, y el día que vengo tengo un problema con el ascensor, mi idea va a ser de que los ascensores del Congreso van muy mal. Probablemente alguien que está aquí me diga: no van tan mal; un día se estropeó y te quedaste dentro. Lo digo simplemente como contestación que explica parte de la pregunta del Diputado.

Estoy absolutamente convencido es que está hecho con los datos que usted tiene y que se pueden contrastar. La explicación está que en muchos servicios públicos el usuario, y este es un fenómeno casi sociológico, detecta y recuerda mucho más la excepción que la norma. Si, por desgracia, has tenido un retraso de 15 minutos, te acuerdas siempre. No voy a alargarme porque el señor Presidente ya nos ha indicado la falta de tiempo. Yo le voy a hacer llegar estos datos por escrito al señor Villalón y, en todo caso, dentro de un plazo de tiempo podremos ver la evolución de los mismos.

— **DEVOLUCION DEL IMPORTE DE LOS BILLETES A LOS VIAJEROS DE TRENES DE LARGO RECORRIDO CON UN RETRASO DE MAS DE DIEZ MINUTOS. FORMULADA POR EL SEÑOR GUERRA ZUNZUNEGUI (GP). (Número de expediente 181/001009.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al punto del orden del día número 14 en el que el señor Guerra Zunzunegui, del Grupo Popular, va a hacer la pregunta correspondiente al señor Subsecretario.

El señor **GUERRA ZUNZUNEGUI**: Señor Subsecretario, ha dado unos datos que me sirven indudablemente para la pregunta que le voy a hacer.

El AVE y la operadora Renfe decidieron una norma, que ha sido aplaudida por parte de la oposición y que nos ha parecido muy bien, que con retrasos de 5 minutos se devolvería el importe del billete a los usuarios. Además, la Presidenta de Renfe hizo manifestaciones diciendo que esto era positivo porque, si bien, en dos ocasiones se había tenido que devolver el dinero, en conjunto servía de buena publicidad y para que el viajero tuviese la seguridad de la puntualidad que, por otra parte, ya conocíamos y que nos ha ratificado el señor Subsecretario con los datos que nos ha dado de 1993 y 1994.

En lo que respecta al resto de la puntualidad no voy a entrar, porque, efectivamente, en los trenes de largo recorrido ha mejorado. Pero hay un dato que es fundamental: la media de velocidad de los ferrocarriles españoles, salvo Grecia, es la más baja de la Unión Europea. Es mucho más fácil lograr la puntualidad con velocidades de 80 o de 90 kilómetros por hora que cuando la velocidad es mayor. Por eso, cuando se nos dice: es que ustedes lo que piden siempre es más inversión y, en cambio, en los presupuestos dicen que hay que ahorrar, nosotros creemos que una medida de gestión es responsabilizar a la operadora y, en general, a quien lleva los servicios públicos, llámese Correos, que es organismo autónomo, llámese una empresa que depende del Ministerio pero es la operadora que decide independientemente en muchos casos. Sería muy positivo, en una mejora de gestión, y, por lo tanto, aquí no pedimos nada de inversión —sabemos que el material está muy anticuado en los de largo recorrido, porque sabemos que las inversiones se han hecho fundamentalmente en el AVE y en cercanías en estos últimos años—, que se diera una norma de que cuando el retraso en los trenes de largo recorrido, dadas las estadísticas que nos ha facilitado, y sería una manera de eliminar el tópico tantas veces repetido por el señor Subsecretario y que tenemos todos dentro respecto de la puntualidad de Renfe, fuera superior a diez minutos se devolviera el importe del billete a los viajeros.

De esta manera se iría quitando el tópico de que no se llega.

Me va a permitir el señor Subsecretario que, al final de esta primera parte de mi pregunta, le diga que cuando se hacen las encuestas, por ejemplo, en avión, en Iberia, el español contesta que Swissair es más, porque normalmente, salvo casos aislados del señor Roldán, el español no va con gran frecuencia a Suiza, por el costo de la vida y de los hoteles allí, en cambio, sufre o ha sufrido los retrasos de Iberia en lo que respecta a puntualidad, aunque ha mejorado enormemente. No podemos decir lo mismo, pero no es objeto de esta pregunta, respecto de la gestión de Iberia ni de sus resultados económicos.

Resumo, señor Presidente. Señor Subsecretario, ¿creen ustedes que sería bueno —a nuestro juicio, sí— que diese una norma Renfe de que, a partir de primero de enero de 1995 y previa información de los datos que nos ha dado de puntualidad, en aquellos trenes de largo recorrido que se retrasen mas de 10 minutos se devolverá el billete al viajero?

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Contesto al señor Guerra Zunzunegui. Efectivamente, no entramos en otros temas que él ha abordado, por no ser objeto de esta discusión.

Quiero decirle muy concretamente que —y, en parte, este argumento lo he avanzado ya en mi intervención anterior, respondiendo al señor Villalón— el aspecto fundamental por el cual Renfe, el operador, ha podido hacer esta

oferta llamémosla comercial y económica a los usuarios del servicio AVE es fundamentalmente porque el AVE es una explotación cerrada en sí misma que no tiene nada que ver con el resto de la red, en cuanto a explotación en sí. Es decir, los trenes AVE corren sobre una infraestructura propia, digamos con sistema de control propio, y sólo corre ese tipo de trenes por la red. Por lo tanto, evidentemente, la empresa ahí puede garantizar de una forma mucho más fehaciente que la puntualidad está en sus propias manos. Eso es mucho más difícil de hacer en la red abierta, en donde coexisten trenes de mercancías, trenes de largo recorrido, trenes que paran en todas las estaciones con trenes que no paran en todas las estaciones y, por lo tanto, es más difícil, por no decir imposible, asegurar ahí unos índices de puntualidad tan elevados como los del AVE.

Me gustaría hacer una pequeña matización. En cuanto a la cifra de velocidad media, no la tengo en este momento, pero, como el señor Guerra Zunzunegui bien reconocerá, nuestro país es el segundo más montañoso de Europa y, con toda seguridad, las cifras de velocidad media de nuestro país no pueden compararse con las de otros países que tienen territorios orográficamente menos complejos. Tampoco era éste el objeto de la discusión.

Hecha esta primera explicación de por qué el AVE puede tener esta oferta de tipo llamemos de marketing, de tipo comercial que es más difícil de hacer en las otras, quisiera decirle que, no obstante, efectivamente, Renfe, en este momento, está estudiando —no digo que lo vaya a poner en práctica— una operación piloto similar en los recorridos Madrid-Valencia y Madrid-Alicante. Lo fundamental en estos casos es que se haga en recorridos en donde exista una correspondencia entre el objetivo a buscar y las posibilidades reales del operador —en este caso, Renfe— de actuar sobre él. Incluso aquí me permito dar una opinión mía privada, como ingeniero más o menos especialista en organización de empresas. Es como un sistema de productividad o un sistema de primas. El sistema puede ser más complejo o menos, pero siempre tiene que existir algún tipo de correlación directa entre lo que se ofrece o se da y lo que el responsable del tema puede hacer. En el momento en que esto está muy alejado, pierde sentido, desde un punto de vista de marketing, no lo sé, desde el punto de vista real, que esto funcione así. El operador entiende que en estos dos corredores se empiezan a dar circunstancias que permiten pensar que existe una correlación entre lo que puede hacer el operador y lo que se puede obtener y, por lo tanto, está estudiando implantar un sistema similar al que usted me pregunta en estos dos corredores.

En principio, lógicamente, habría que ver primero este estudio. Con toda probabilidad, si se decidiera que sí, hacer una prueba piloto en ellos, y quizá sí que entonces esto se podría ir extendiendo paulatinamente al resto de la red de largo recorrido.

Esta sería la respuesta concreta a la pregunta concreta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Guerra.

El señor **GUERRA ZUNZUNEGUI**: Señor Presidente, en primer lugar, me congratula que vayan estu-

diando este tema. Quizá, y lo reitero, con los datos que nos ha dado el señor Subsecretario respecto de la puntualidad en largo recorrido, 91,14, y regionales, 92,51, yo creo que no sería por parte de Renfe aventurado ir a esta medida, puesto que, además, diez minutos de retraso en largo recorrido, en cualquier país de Europa, es un retraso muy importante.

Segundo, por lo menos mejoremos la puntualidad, cuando no se han mejorado los tiempos. Siento mucho que esta tarde no vaya el señor Subsecretario a San Sebastián en el Talgo, porque tarda exactamente igual que cuando se inauguró el Madrid-Burgos. Desde entonces no ha mejorada prácticamente nada, siendo una de las líneas más importantes. Y quien dice eso, en mi circunscripción de Palencia, tarda exactamente tres horas, veinte minutos, que era lo que tardaba hace 17 años, que tuve el honor de representar a esa provincia; anteriormente tardaba tres horas, diez minutos, en el tren Talgo o en los Intercity. Esta sería una medida en la que se demostraría la buena gestión, que es de lo que nosotros siempre nos preocupamos.

Comprendemos perfectamente que a veces los temas de inversión está por el problema de no mayor gasto público, pero los gastos de gestión sí. Y esa sería una manera de demostrar al ciudadano que la gestión de la operadora va mejorando, especialmente en el largo recorrido, ya que prácticamente en Madrid-Irún, Madrid-la rama de Galicia, etcétera, los tiempos que se están tardando son exactamente iguales que hace diez años, doce o quince años. Al menos, lo que se puede pedir es puntualidad. Yo estoy seguro de que el señor Subsecretario en las reuniones que tenga con la Presidenta de Renfe y con la operadora irá indicando que esta sería una buena medida, ya que, además, se compite en estos momentos con una mejora de las carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Subsecretario ¿tiene algo que añadir?

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): No, yo creo que ya está contestada la pregunta.

— **CANTIDADES ABONADAS DURANTE EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE LOS AÑOS 1985 A 1993 A LA EMPRESA AUMAR, CONCESIONARIA DE LA AUTOPISTA A-7, ENTRE ALICANTE Y TARRAGONA, AL AMPARO DEL DECRETO-LEY DE SEGURO DE CAMBIO. FORMULADA POR LA SEÑORA URAN GONZALEZ (GIU-IC). (Número de expediente 181/000865.)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto número 16, que ha sido eliminado del orden del día, por haber sido presentada la pregunta por escrito, por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

— **RAZON POR LA QUE NO SE EJECUTA CONFORME AL PROYECTO INICIAL LA VARIANTE DE GANDIA DE LA N-332. FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/001064.)**

— **EJECUCION DE LA DUPLICACION DE CALZADA DE LA ACTUAL N-234 ENTRE LAS CIUDADES DE SAGUNTO Y SEGORBE (VALENCIA). FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/001075.)**

— **EJECUCION DE UNA VARIANTE DE LA N-340 A SU PASO POR LA CIUDAD DE SAGUNTO (VALENCIA). FORMULADA POR EL SEÑOR PERALTA ORTEGA (GIU-IC). (Número de expediente 181/001076.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a las preguntas del señor Peralta, de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Son tres, no cuatro, porque, por un error mecanográfico, o por mucho interés o celo por parte del señor Diputado, una misma pregunta ha sido reflejada dos veces en el orden del día. Conociéndole, ambas cosas son factibles y creo que no se va a molestar por mi comentario.

Como las tres preguntas son puntuales y hacen referencia a problemas en la provincia de Valencia, la 17, 18 y 19, le rogaría que, si lo considera oportuno —está en su perfecto derecho—, las planteara conjuntamente para que el señor Subsecretario le pueda responder también conjuntamente, aunque de forma apropiada en cada caso concreto.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Con brevedad voy a hacer referencia a las tres preguntas que citaba el señor Presidente.

La primera de ellas hace referencia a las previsiones del Ministerio en torno a la duplicación de la calzada en el tramo de la carretera nacional 234 entre Sagunto y Segorbe. Conoce perfectamente el señor Subsecretario que esta carretera nacional une las provincias de Valencia, Tarragona y Aragón.

En el año 1993 experimentó notables mejoras como consecuencia de la realización de una serie de variantes que evitaban atravesar localidades como Torres-Torres, Estivella, Gilet, etcétera. En los meses siguientes se ha podido comprobar que con la aplicación de esas mejoras se ha ganado en velocidad pero no se resuelve el problema de capacidad. Se siguen produciendo importantes retenciones como consecuencia de que el tráfico en esa carretera es muy importante. Esta constatación, la evidencia, por otra parte, desde el punto de vista económico, de la comunicación Valencia-Francia, a través de Confranc y de Aragón, dio lugar a que cuando se producía la inauguración de la última de esas mejoras, a las que hacía referencia el Delegado del Gobierno en la Comunidad Valenciana, el señor Granados, pusiera de manifiesto que se estaba elaborando un plan de duplicación de la calzada. En concreto, el señor

Granados, en esas fechas finales de marzo del año 1994, decía que se estaba redactando el proyecto, que tardará un mes, por lo menos; lo tiene que supervisar a continuación Madrid, licitarse, a lo mejor se podría hacer en septiembre y adjudicarlo.

Como lo más difícil ya está hecho, sólo falta poner el fime en la segunda calzada y hacer las obras de fábrica, podría ejecutarse en unos diez meses. Así podría estar concluida la duplicación antes de que finalice 1995.

Por tanto desearía, señor Subsecretario, que me confirmara si efectivamente a lo largo de 1995 se va a ejecutar, tal como anunciaba el Delegado del Gobierno, la duplicación de la calzada en el tramo Sagunto-Segorbe.

La segunda de las preguntas —se las acumulo todas— hace referencia a las razones por las que no se ejecutaba conforme al proyecto inicial la variante de Gandía, de la carretera nacional 332.

En el proyecto inicial estaba prevista la ejecución de tres túneles para atravesar dos colinas dentro del término municipal de Gandía. En los últimos meses se ha podido comprobar que los túneles no se ejecutaban y que se estaba procediendo a la voladura de esas colinas, al parecer, por razones de aprovechamiento de materiales y de la previsible ampliación de esos túneles en el futuro. Esto dio lugar, una vez que se denunciaron los hechos ante el ayuntamiento, a que por parte de éste se paralizaran las obras. Finalmente parece ser que el propio Ministerio ha dado garantías de que se van a ejecutar las obras conforme al proyecto inicial.

Desearíamos que se nos confirmara que eso es así y en la medida en que ese anuncio ha sido ya, al menos, parcialmente avanzado, si quisiéramos trasladarle, señor Subsecretario, nuestra exigencia de que se reparen los daños que se han producido —porque se han producido daños ambientales importantes y el Ministerio al que usted representa no es sólo de Obras Públicas, sino también de Medio Ambiente— y que se depuraran las responsabilidades que sean oportunas, porque es la mejor manera, señor Subsecretario, de evitar que actuaciones de este tipo, contrarias a los proyectos y que causan daños medioambientales importantes, se vuelvan a reproducir.

La tercera pregunta, señor Subsecretario, hace referencia a las previsiones del Ministerio de abordar con carácter prioritario una variante de la Nacional 340 a su paso por la ciudad de Sagunto. Este es un proyecto en el que se está trabajando con esta hipótesis. La Generalitat Valenciana ha presentado su segundo plan de carreteras, donde contempla la ejecución de esta variante de la N-340 a su paso por Sagunto; el propio Alcalde de Sagunto recientemente tenía ocasión de manifestarse en relación con este proyecto y decía que está muy avanzado y que no admite dilación, deseando que fuera prioritario para el Ministerio, porque la realidad —constatable por cualquier ciudadano— es que en las horas punta se experimenta un notable estancamiento al atravesar la ciudad de Sagunto.

Desearía saber, señor Subsecretario, si efectivamente el Ministerio contempla la ejecución urgente y prioritaria de la variante de la Nacional 340 a su paso por Sagunto.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Peralta, como siempre, tan concreto y tan preciso.

Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Agradezco al señor Peralta sus preguntas.

Si me permite el Presidente una pequeña excursión dialéctica de 30 segundos, aprovecharé para decir que las preguntas del señor Peralta, quizá por el hecho de darse al final, ayer actuaron en mí como sistema de control automático, porque después de prepararme la comparecencia de hoy, llegó un momento en que creí ver que algo que estaba analizando ya lo había visto antes. Volví a revisar, llamé a mis colaboradores y me dijeron que, efectivamente, esta pregunta estaba duplicada. La verdad, señor Peralta, es que su pregunta me sirvió para cerciorarme de que me estaba dando cuenta de lo que estaba haciendo, porque detecté que me sonaba, que estábamos volviendo a hablar de algo que, por otra parte, conocía bien, porque creo recordar que sustituí al señor Ministro precisamente en la inauguración de la primera calzada Gilet-Soneja. Era un tema que me sonaba y la pregunta duplicada del señor Peralta actuó como mecanismo de control de la atención del Subsecretario.

Yendo directamente a las preguntas que me hacía, tengo, en primer lugar, que confirmarle que el desdoblamiento del Sagunto-Segorbe forma parte del plan de actuaciones prioritarias del Ministerio, y la información que me ha citado como dada por el Delegado del Gobierno la considero globalmente correcta. No tengo delante sus declaraciones, pero, por la transcripción verbal que ha hecho el señor Peralta, entiendo que se ajusta a lo que tenemos previsto. En concreto, el Ministerio, como en parte ha comentado el señor Peralta, ha dividido este tramo en dos subtramos: el Gilet-Soneja y el Soneja-Segorbe.

En el primero tenemos a su vez dos proyectos, uno de los cuales ya tiene prácticamente todo hecho y simplemente está pendiente de la declaración de impacto ambiental definitiva. Una vez recibida esta declaración, se irá adelante, duplicando la calzada sin más problema.

En el otro subtramo, el Soneja-Segorbe, tenemos dos proyectos, uno de trazado y otro de construcción. El primero ya cuenta con la aprobación técnica, o sea, que ya ha pasado todas las fases previas, y el segundo está pendiente únicamente de la preceptiva declaración de impacto. Una vez que esto esté, ya se puede ir adelante.

En resumen, diría que, efectivamente, forma parte de una prioridad. Estamos siguiendo los pasos de la legislación ambiental y no hay, en principio, ningún otro problema previsible al respecto. Esto, por lo que hace referencia a esta pregunta.

En cuanto a la pregunta número 17, la de la variante de Gandía, no sé si el problema concreto de que me habla el señor Peralta es exactamente aquél del que yo tengo información. En todo caso, el fondo del tema es que, efectivamente, por parte del Ministerio estamos realizando esta variante y, visto el tenor de la pregunta que me hacía el señor Diputado, la documentación que requerí ayer a la Direc-

ción General de Carreteras me confirma que se está llevando a término la obra según el, digamos, proyecto inicial, que fue adjudicado el 18 de noviembre de 1993, con firma formal de acta de replanteo el 26 de enero de 1994.

La información que me había dado a mí la demarcación de carreteras más bien hacía alusión a otro problema, no a este de los túneles, del que no tengo en este momento mayor información. Se refería a la posibilidad de que el Ayuntamiento de Gandía hubiese expresado su opinión sobre si se podía hacer ya una variante en forma duplicada, es decir, en forma de autovía. Esto es lo que el Ministerio estudió y dijo que entendía que, por el momento, no era necesario, y que por eso se iba a seguir haciendo el mismo plan inicial. No obstante, se han tomado las medidas oportunas para que si en algún momento el tráfico realmente exige una duplicación se pueda llevar a término. En cambio, no tenía referencia directa de esta cuestión que ha expuesto el señor Diputado, pero tomo nota concreta de este matiz de su pregunta y le haré llegar una respuesta directa. Probablemente, cuando interpretamos su pregunta no creímos que ése fuera el eje de la misma, sino más bien si era la duplicación o era el proyecto original.

En resumen, es el proyecto original el que se está realizando. Por descontado, en las cuestiones de tipo ambiental, que, como fruto del proceso de obras, se estén produciendo, lógicamente, se adoptarán las medidas que hemos adoptado siempre, porque hay que tener la seguridad de que si durante el proceso de la obra se observa un deterioro del entorno, lógico e inevitable por la extracción de tierras y demás, después será corregido y modificado.

En cuanto a la variante de Sagunto, he de decirle que, en este momento, se está procediendo a la evaluación del impacto ambiental en el borrador de proyecto con que cuenta el Ministerio. Una vez que esté terminado ese estudio, se procederá a la información pública pertinente y, posteriormente, después de las alegaciones oportunas, se efectuará la declaración de impacto definitiva y la autorización del proyecto definitivo. Lo que en este momento me es difícil facilitarle es una fecha concreta, aunque el Ministerio expresa todo su interés en acelerar al máximo esta obra, precisamente porque es muy cuidadoso con los temas medioambientales, y está procediendo a una evaluación del impacto lo más exacta posible. Evidentemente, el problema que tenemos cuando circulamos por zonas de gran riqueza natural es un problema medioambiental que hay que respetar, pero cuando vamos por zonas muy sobrecargadas, desde el punto de vista de población y demás, los problemas son difíciles. Lo único que le puedo decir es que se está haciendo ese estudio y que lo antes posible vamos a proceder al trámite de declaración de impacto, previa información pública.

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

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Subsecretario, por las tres respuestas que me ha proporcionado, si bien me permitiría, muy brevemente, hacer las siguientes precisiones en relación con las mismas.

Por lo que se refiere a la duplicación de calzada entre Sagunto y Segorbe, me ha dicho usted, señor Subsecretario, que, efectivamente, se está trabajando, que forma parte del plan de actuaciones prioritarias y que está subdividido en dos tramos (Pilet-Soneja y Soneja-Segorbe). Me ha dicho, más o menos, cómo están los proyectos de cada uno de esos tramos, pero yo le pediría que nos dijese si puede precisar en qué fecha se iniciarían las obras de esa duplicación de calzada, si sería en 1995, tal y como decía el Delegado del Gobierno.

Por lo que se refiere a la variante de Gandía, señor Subsecretario, el problema por el que yo le preguntaba no es que el ayuntamiento quisiera ampliar esa variante que se está ejecutando; quizá, ésa fuera la razón que dio lugar a que se decidiera que los iniciales túneles, que son más difíciles de ampliar, no se ejecutaran e ir directamente a destruir las dos colinas y realizar a cielo abierto la obra. El problema era que tres túneles inicialmente previstos no se ejecutaban y se sustituían por obras a cielo abierto, destruyendo las colinas. La causa de esa actuación, contraria al proyecto inicial, no sé si sería efectivamente esa petición del ayuntamiento u otra petición distinta.

Lo bien cierto es que se han llevado a cabo esas actuaciones contrarias al proyecto inicial y que parece ser, tal como insiste usted en estos momentos, que no van a continuar, que se va a ejecutar conforme al proyecto inicial, por tanto se tendrán que realizar unos túneles. No obstante, señor Subsecretario, sin perjuicio de que confirme estos datos que yo le doy, le pediría que se adopten las medidas oportunas para que se repare el daño medioambiental que se ha producido. Y, en segundo lugar, que, en la medida en que haya una causa que motivara ese cambio en el proyecto inicial, se depuren responsabilidades. Si es exigencia del ayuntamiento, que se haga público para que los ciudadanos sepan que era una petición del ayuntamiento, y si esa actuación se ha llevado a cabo por su voluntad y por albedrío de algún funcionario que se exijan las responsabilidades pertinentes.

Finalmente, por lo que se decía de la variante de Sagunto, celebro que el proyecto esté en marcha, tal como ha dicho el señor Subsecretario, y me atrevería a insistirle en ese apartado en que ha hecho hincapié y es la declaración de impacto ambiental, que se lleve a cabo con el rigor necesario para que una obra que urge, que interesa, se lleve a cabo en una zona, ya sobrecargada como es esa zona, con el máximo rigor.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Subsecretario.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Lladén Carratalá): Muy rápidamente.

En el tema de Sagunto estamos completamente de acuerdo.

En la variante de Gandía, en el Ministerio habíamos interpretado quizás erróneamente el objeto concreto de la pregunta. Vamos a ver cómo está ese tema de los túneles, porque deduzco de la información que yo mismo le he dado a usted, pero fruto un poco más de la reflexión que

usted me ha hecho, no porque tenga yo más datos, que con el ayuntamiento ha habido un diálogo fluido y flexible en relación a si se ampliaba o no se ampliaba y que la decisión del Ministerio ha sido no ampliarlo ahora, porque objetivamente no parece que sea necesario, pero sí no poner ningún obstáculo técnico para que, cuando se pudiera ampliar, se dijera entonces: No lo habíamos previsto y, ahora, no se puede hacer.

Yo mismo, hablando ahora en voz alta, no sé si esta reflexión, que parece obvia, del problema que usted me plantea, puede haber influido en este tema de los túneles o no. Vamos a verlo, en este momento no le sé contestar, y le vamos a dar una respuesta precisa.

Finalmente, en el tema Sagunto-Segorbe tiene usted toda la razón. Efectivamente, en la información que yo le he dado faltaría una evaluación de estas fechas. La explicación, en principio, de por qué no se la he dado es porque normalmente en el Ministerio, si me permiten una expresión que es de mi peculio y, por tanto, me compete sólo a mí, yo digo que hay como dos fases desde el punto de vista de programación: el «hard» y el «soft». La fase «hard» es aquella que en el fondo el Ministerio controla por sus propios medios. Yo soy ingeniero también y lo que los ingenieros sabemos es que más o menos podemos programar con una cierta fiabilidad y que depende únicamente de los medios técnicos, etcétera. En cambio, existe la fase «soft», lo digo en el sentido coloquial de la palabra, que es aquella más fluida en donde intervienen muchos otros factores en los cuales es difícil hacer una programación que después no te diga alguien que usted dijo seis meses y se equivocó.

Evidentemente, en los temas de declaración de impacto ambiental, a los hechos me remito, es mucho más difícil, no ya por parte nuestra sino por parte de ninguna administración, hacer previsiones más exactas. Por eso, en la información inicial no le he dado una previsión más exacta de fechas. No obstante, creo que tiene usted todo derecho a que el propio Ministerio le dé su evaluación de fechas, independientemente de que si después no se cumplieran, habrá alguna explicación que lo justifique, pero le voy a hacer llegar una evaluación más precisa de en qué fechas cree el Ministerio que va a estar eso listo, en función un poco de los parámetros que tenemos. He explicado esto del «hard» y el «soft» porque hay parámetros que son relativamente controlables o que tienen un control de tipo presupuestario perfectamente conocido y hay otras variables, que llamo «soft» para entendernos, que son más difíciles de objetivar y a veces te pillas los dedos al hacer una precisión con toda la buena voluntad y después los hechos te lo desmienten, y no hay más remedio que decir que, efectivamente, no han sido tres meses sino que han sido ocho y medio.

— **CRITERIOS URBANÍSTICOS CON LOS QUE SE HA PLANIFICADO LA RONDA ESTE DE LA CIUDAD DE MURCIA. FORMULADA POR LA SEÑORA CREMADES GRIÑAN. (Número de expediente 181/001080.)**

EL señor PRESIDENTE: Para poner broche final al bloque de preguntas de la sesión de hoy, en la que SS. SS. han agobiado, como es necesario, como es de rigor, al señor Subsecretario, que no ha parado de hablar en todo el tiempo, es decir, que ha tenido una jornada muy dura, nada mejor que la intervención de la señora Cremades y, ¡cómo no!, hablando de un tema de Murcia, un tema casi casi estrella durante la sesión de preguntas del día de hoy.

La señora Cremades tiene la palabra.

La señora **CREMADES GRIÑAN:** Permítame que le plantee la siguiente pregunta, en relación con el cúmulo de alegaciones que se han presentado por el malestar que ha producido la planificación de la Ronda Este Murcia.

Mi pregunta es: ¿con qué criterios urbanísticos se ha planificado la Ronda Este de la ciudad de Murcia?

EL señor PRESIDENTE: El señor Subsecretario tiene la palabra.

EL señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (Llardén Carratalá): Muchas gracias, señora Diputada Cremades.

Efectivamente, voy a intentar contestar con la máxima concisión. El Plan General de Ordenación Urbana de Murcia recoge o recogía una ronda exterior que, a criterio del Ministerio, si me permite la expresión, era excesivamente exterior a la ciudad y no permitía una buena conexión de todas las carreteras que, de alguna forma, pretendíamos resolver, desde la óptica del Ministerio. Le daba una salida buena a algunos de estos tramos, pero a otros no.

Por otra parte, parece ser, y sobre esto yo no tenía información directa, pero por la que me ha dado mi Ministerio constato que existía una afección a determinados núcleos de población dispersos por la zona de cultivo, lo cual complicaba, desde todos los puntos de vista, este tema.

Por lo tanto, lo que se ha hecho es analizar no una sino diferentes alternativas a este trazado, con el principal objeto —y respondo a lo que creo que me pregunta— de disminuir el impacto urbanístico. No se trata de que el primer trazado fuera malo o bueno en sí mismo sino que tenía un impacto mayor.

Los criterios que se han seguido, trabajando con los terrenos que ha catalogado el Plan General de Ordenación Urbanística, son: utilizar, en la medida de lo posible, terrenos catalogados como reserva para viales, a fin de hacer una menor afección a otro tipo de terrenos de otra titularidad que lo único que haría sería complicar el tema social y económicamente.

Se han manejado diferentes opciones, que iban desde una utilización de un 48 por ciento de terrenos de estas características hasta otra del 84 por ciento. En total se han estudiado seis opciones y la que en principio ha retenido el Ministerio, de acuerdo con el Ayuntamiento, es la que utiliza un 73 por ciento de trazado por zona de reserva de tipo urbanístico, con características de viales. Esto en cuanto a esta parte. Y en cuanto al resto del trazado, se ha procurado no afectar a suelo calificado, ni industrial ni urbano. Esto

en principio está establecido de común acuerdo con el Ayuntamiento, se ha hecho el correspondiente estudio informativo y termino la contestación diciendo que esto está en este momento en trámite de información pública.

En resumen, el criterio seguido ha sido no recoger lo inicialmente previsto, porque entendemos que tenía un impacto urbano demasiado grande, y coger dos alternativas que utilicen mayor reserva de terrenos para viales. Esto está en estos momentos en información pública.

No me he atrevido a darle una fecha concreta porque entiendo que tampoco era el objeto de la pregunta.

EL señor **PRESIDENTE**: La señora Cremades tiene la palabra.

La señora **CREMADES GRIÑAN**: Quiero ser lo más breve posible, pero es un problema que directamente lo conozco y me afecta.

Permítame que yo también califique este estudio de chapuza y de poco realista, porque lo único que se ha manifestado en las seis alternativas, en un espacio reducido de cuatro kilómetros planificados, es la falta de estudio directo de la zona afectada. No se conoce.

¿En qué me baso para calificar este estudio? Me baso en cinco razones. En primer lugar, una demográfica. El término municipal de Murcia es amplio, pero se caracteriza sobre todo porque la población se divide en el casco urbano y las pedanías, constituyendo un todo. Pues bien, en el estudio informativo del Ministerio se observan algunas contradicciones con la realidad. Se afirma que el impacto de la alternativa cuarta es muy bajo, pues no afecta ni a zona industrial ni cruza enclave urbano. Afirmación baladí porque afecta a pedanías muy pobladas como Catiño, Puente Tocinos, Llano de Brujas, Casillas, Cabeza de Torre y Monteagudo, entre otros. Especialmente en Casillas la autovía, cualquier alternativa de las seis señaladas, divide el pueblo, formado por más de 2.100 personas, de su escuela, de su plaza y de su iglesia.

También se afirma en el informe que una vez cruzada la carretera de Puente Tocinos y hasta llegar a la carretera de Casillas, el trazado continúa en terreno no urbanizable.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): Perdón, ¿la alternativa quinta cuál es?

La señora **CREMADES GRIÑAN**: Yo no he citado la quinta. Estoy hablando solamente de la cuarta.

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE Y MEDIO AMBIENTE** (Llardén Carratalá): ¿Cuál ha dicho que es el pueblo que dividía?

La señora **CREMADES GRIÑAN**: Casillas.

Repito que en el informe se afirmaba que, una vez cruzada la carretera de Puente Tocinos y hasta llegar a la carretera de Casillas, el trazado continúa en terreno no urbanizable. Pregunto yo: ¿Y las licencias para la construcción dadas por el Ayuntamiento? Porque observamos que ahí

hay muchas casas construidas. Una cosa es que, tal vez, en algún estudio pretérito no las hubiese, pero en la actualidad las hay.

También observo la disparidad de criterios que se alcanza cuando se indica, en el informe al que me refiero, que al acercarnos a la zona concreta de estudio, la ciudad de Murcia y su entorno periurbano, nos encontramos con un panorama que nos revela la magnitud adquirida por el fenómeno de urbanización de la huerta murciana, con unas tasas de crecimiento que superan, durante los últimos cinco años, las conseguidas a nivel nacional.

La segunda razón es económica, los aspectos socioeconómicos. Se reconoce que el trazado de la autovía discurre por zonas de la huerta más consolidadas a nivel poblacional, si bien se afirma, de forma lamentable, que el impacto para las tres alternativas se ha considerado muy bajo sobre la vegetación agrícola, pues la destrucción de cultivos no supondrá pérdida alguna de especies singulares. Esto se señala en el folio 160. Pero es que, anteriormente, en el folio 157, se había apreciado que la agricultura es el sector con un comportamiento más expansivo de los sectores de la economía murciana, registrando una tasa anual de crecimiento del 4,1 por ciento, frente al 2,4 del producto regional.

La tercera razón que observo es la geográfica. De las seis alternativas, ésta se mueve en torno a un terreno elevado, muy escaso en la zona, porque hablamos de un espacio llano, excepto en los núcleos montañosos próximos a Monteagudo, Cabezo de Torres y Campillo de Esparragal, y se pretende por ahí trazar la autovía, cosa inexplicable, encareciendo y entorpeciendo las viviendas existentes.

En este proyecto también se debe atender a los graves problemas relacionados con los fuertes temporales existentes en Murcia y, como bien indica en el informe la Agencia para el Medio Ambiente y la Naturaleza, es preciso evitar que se produzcan desbordamientos del canal de Redón, producidos por el contacto entre el curso natural y el tramo encauzado. Es problemático el sitio por donde se quiere trazar la vía, debido a las ramblas y a muchos otros problemas.

Sin embargo, hay que añadir algo más. La cuarta razón es de índole cultural, reconocida en el punto 7.2 del citado estudio. La riqueza cultural de Murcia es producto de la larga historia de sus tierras, que se remonta a 300.000 años atrás. Esta riqueza tiene su manifestación en zonas arqueológicas, como El Castillejo de Monteagudo, muy próximo a las seis alternativas. Siempre estamos hablando del punto crucial.

La quinta razón, y lamento ir tan deprisa: ¿es necesaria esta ronda? He consultado personalmente a ingenieros y catedráticos especializados en urbanismo y su respuesta es negativa. No procede, porque está resuelto el problema de circunvalación Alicante, Cartagena y Andalucía, con las rondas oeste y sur, respectivamente. Pero, si realmente se considera efectivo, hay una seria alternativa que tiene reducidos los costos de expropiación y que permitiría su unión con la autovía de Alicante, en su salida Monteagudo-Fortuna, continuando por Campillo de Esparragal

hasta el canal de Redón. Estas alternativas que se ofrecen coinciden con el informe de la Gerencia de Urbanismo, cosa que me ha llamado la atención —cuando el señor Subsecretario me ha conformado que el Ayuntamiento estaba de acuerdo con esta alternativa o con estos estudios— y que me extraña muchísimo, porque tengo dos documentos, precisamente de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Murcia, y en uno de ellos, que forma parte del folio 130 del informe del Ministerio de Obras Públicas, se habla de que la Gerencia de Urbanismo muestra su preferencia por la alternativa más oriental que, aunque de mayor longitud, aprovecha al máximo el espacio protegido en el planteamiento urbanístico, quedando fuera del pasillo aproximadamente unos 1.600 metros y, por otro lado, se permite la expansión natural de la ciudad de Murcia, sin constreñir su crecimiento, como de algún modo ocurre con otras alternativas, especialmente la que hemos llamado alternativa uno. Es decir, la alternativa de la Gerencia de Urbanismo como queda en la zona más oriental casi no se está considerando en el estudio del MOPTMA. Además, el segundo punto, la segunda nota de la Gerencia de Urbanismo, nos dice en su propuesta tercera que, a partir de dicho punto anterior a La Cruz de Casillas, hay que solicitar de dicho Ministerio que amplíe el estudio informativo, analizando otras alternativas de trazado posible hasta alcanzar el enlace de Cabezo de Torres, en la autovía de Alicante, para eliminar la problemática división de núcleos de población en La Cruz de Casillas y Monteagudo, ponderando el impacto medioambiental que en el nuevo trazado se plantea.

Como en absoluto me gusta ser prolija y doy muchísima importancia al tiempo, voy a terminar mi intervención solicitando o presentando tres consideraciones al señor Subsecretario porque creo que es un tema muy serio, no es un tema político, es un tema que lo podemos resolver bien y quizá, insisto, con la ayuda de personas que estamos pateando, que conocemos mucho la zona.

Las tres consideraciones se centran en los siguientes puntos: en primer lugar, solicitar la retirada del estudio porque consideramos que es de nulo interés para la ciudad, pero si hay que hacerlo, se solicita a la Dirección General de Carreteras la elaboración de un nuevo estudio para el acceso al tramo de autovía Murcia-Cartagena que contemple necesariamente la no división de cualquier pedanía o núcleo de población, así como la mínima separación de nuestro término municipal, por lo que sería conveniente que el enlace de la autovía Murcia-Cartagena fuera con la de Murcia-Alicante prácticamente en los límites de nuestro término municipal. Asimismo, sería aconsejable supeditar cualquier posible nuevo trazado a los estudios que se realicen dentro del plan estratégico de la ciudad y evitar, de este modo, trazados que encorseten y condicionen nuestro crecimiento y desarrollo futuro.

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

El señor **SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Llar-

dén Carratalá): Desde luego, detecto y constato que la señora Cremades tiene un magnífico conocimiento del problema con toda seguridad, y como entiendo normal que es mayor que el que yo mismo pueda tener, me anticipo a decirle que yo creo que lo que procede, fundamentalmente y en primer lugar, es que por parte de mis servicios yo pueda recabar esta información concreta. Yo he procurado tomar nota de los diferentes elementos que usted muy correctamente ha desgranado e intentaría darle una respuesta escrita a cada una de estas cuestiones planteadas. No obstante, hay una que, si me permite una pequeña broma en sentido constructivo, me recuerda aquel chiste de que el gobernador le dice al párroco: Han nombrado obispo a un hijo de la localidad, hay que hacer repicar las campanas. El párroco le dice: se me ocurren treinta motivos para no hacerlo y el primero es que no tenemos campanas.

En fin, pensando en su propia expresión, efectivamente, el punto quinto que usted me ha comentado es la duda sobre la necesidad de la ronda. Entiendo que esto es un punto previo y considero que por parte del Ministerio y del Ayuntamiento en principio la respuesta siempre ha sido positiva; si no, no estaríamos haciendo esto. No obstante, lo recojo efectivamente como duda razonable que me parece normal analizar y rebatir, si es que es éste el caso, o coincidir si hubiera lugar a ello.

Voy a intentar darle una información exacta de cómo está este tema. No obstante, he de decirle que hasta cierto punto, precisamente en la medida en que estamos en un trámite de información pública, entiendo que de existir estos problemas, que no pongo en duda que su criterio es correcto, también supongo que vía el propio estudio informativo y la declaración pública parte de estas alegaciones pueden ser perfectamente recogidas, y lo que no me atrevo a decir en este momento, en nombre del Ministerio, es si se va a hacer un nuevo estudio o no porque, efectivamente, yo tendría que recabar esta información.

En todo caso, le aseguro que tomo buena nota de sus opiniones, voy a ver con la Dirección General de Carreteras cómo está este tema y, desde luego, el punto previo es si realmente la ronda la necesitamos o no. En cualquier caso —y termino ya—, esto pone de manifiesto un poco el problema que comentábamos a raíz del tema de Sagunto: es relativamente complejo hacer variantes en aquellas zonas en donde el desarrollo urbano y el económico ha sido tal, que realmente el cúmulo de problemas, no ya medioambientales sino de tipo económico y de tipo social, muchas veces son un rompecabezas para los ingenieros responsables de intentar encontrar un trazado que sea mínimamente coherente y que al mismo tiempo no cause perjuicios ni a la Hacienda pública ni a los bienes privados. Voy a intentar darle una respuesta exacta a estos temas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Subsecretario. Con ello hemos concluido el orden del día y, por tanto, se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta 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