



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 414

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 33

celebrada el martes, 14 de febrero de 1995

Página

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|--|-------|
| — Sobre uso racional del espectro radioeléctrico. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, número 146, de 10-10-94. Número de expediente 161/000304) | 12662 |
| — Relativa a la adjudicación del tramo de obras Cervera-Igualada en la autovía Madrid-Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 161/000375) | 12665 |
| — Relativa a la construcción de una planta potabilizadora de agua del mar en la Bahía de Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente 161/000376) | 12669 |
| — Por la que se insta al Gobierno a iniciar las obras para la supresión del paso a nivel y soterramiento de la línea férrea a su paso por Sant Feliu de Llobregat. Presentada por los Grupos Parlamentarios: Federal IU-IC y Catalán, Convergència i Unió. (Número de expediente 161/000372) | 12673 |
| — Por la que se insta al Gobierno a la adopción urgente de determinadas medidas en relación con la empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 161/000381) | 12676 |

	Página
— Por la que se insta al Gobierno a la reforma del Estatuto de la empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 161/000382)	12677
— Por la que se insta al Gobierno a que proceda, de manera urgente, a consolidar la estructura funcional en la empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), una vez definido un Plan de empresa, así como a que las suspensiones de contrato, traslados y cambios de categoría, emprendidas por Gonzalo Martín Baranda en el último año queden sin efecto. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (Número de expediente 161/000383).....	12677

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

DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE USO RACIONAL DEL ESPECTRO RADIOELECTRICO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000304.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días. Iniciamos nuestra sesión de trabajo número 34, de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, con el debate y votación, en su caso, de las proposiciones no de ley presentadas por los distintos grupos parlamentarios; hoy todas son proposiciones no de ley. Recuerdo a las señoras y señores diputados que la votación no tendrá lugar antes de la una.

En primer lugar y siguiendo el orden del día, pasamos a la primera proposición no de ley, sobre el uso racional del espectro radioeléctrico, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, entrando en la materia, el panorama que se nos presenta... **(El ruido de las obras impide oír correctamente al orador.)**

El señor **PRESIDENTE**: Lo lamento, señores diputados, pero me temo que a lo largo de toda la mañana vamos a tener este tipo de interrupciones, de ruidos, por las obras que existen en estos momentos en el edificio. En el supuesto de que el ruido sea insoportable, que el portavoz correspondiente haga unos minutos de silencio hasta que se le pueda escuchar. Mientras, les ruego que levanten un poco el tono de voz para poder ser escuchados por todo el mundo.

Gracias.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Siempre es más alentador, señor Presidente, guardar minutos de silencio por estas cuestiones que no por otras.

Pasando de ese minuto de silencio, decía que el panorama que se nos presenta en relación con la protección del

dominio público radioeléctrico no es muy alentador en nuestro país y afecta, sobre todo, a lo relacionado con la radiodifusión. Si analizamos toda la normativa vigente, nos encontramos con que, efectivamente, el conjunto de disposiciones es adecuado a las posibilidades de funcionamiento legal en España de la radiodifusión sonora de ondas métricas y de frecuencia modulada. Sin embargo, todo el mundo afectado en el sector, tanto en la rama industrial como comercial, está de acuerdo en que la adaptación de las emisoras de FM del Ente Público Radiotelevisión Española al plan técnico no es la adecuada, puesto que se está trabajando en parámetros que chocan frontalmente con dicho plan tanto en potencias como en emplazamiento. También están de acuerdo en que otro tanto ocurre con las emisoras de frecuencia modulada gestionadas por las comunidades autónomas, cuya realidad dista bastante de tener que ver con lo que especifica el plan técnico, por distorsión constante de sus parámetros, en este caso en un aspecto trascendental, y es que puede desvirtuar las relaciones internacionales por cuanto pueden afectar a los compromisos de coordinación técnica transfronteriza a que obligan las conferencias mundiales que nuestro país ha suscrito como miembro de la UIT, Unión Internacional de Telecomunicaciones.

Lo mismo ocurre en cuanto a las emisoras de frecuencia modulada de gestión indirecta y, por consiguiente, sometidas al régimen de concesión del Plan. También hay un alto grado de incumplimiento, al que se ha llegado porque, a pesar de disponer la Administración de medios para el control técnico, instrumentos para la aplicación incluso del régimen sancionador, sin embargo, de acuerdo con la LOT, la Dirección General pertinente (en este caso la de telecomunicaciones) no ejerce adecuadamente su gestión, ya que son centenares los expedientes en vía muerta a causa de imponderables ajenos a dichas competencias; es decir, ocurre que hay centenares de emisoras en funcionamiento fuera del Plan. Para añadir a todo esto todavía más problemas, hay un caos añadido que supone, ya de hecho, el funcionamiento ilegal de unas 500 emisoras de titularidad municipal.

En el caso de la televisión, el problema no es mucho menor, que si analizamos la normativa, vemos que aplicando todo este cuerpo legal —repito— a la televisión, la situación debería resolverse y desarrollarse con toda

normalidad. Sin embargo, la realidad es muy distinta. Por ejemplo, en la implantación de terceros canales, existen canalizaciones de frecuencia totalmente al margen de Re-tevisión y de los planes técnicos elaborados por la Administración. Están ahí los problemas surgidos por incompatibilidad radioeléctrica con los planes técnicos de TV-1 y TV-2, por sobreposición de cobertura en los mismos canales. Se da, además, el hecho de que la instalación de re-emisores para la difusión de determinados programas autonómicos se hiciera, en algunos casos, a gran distancia de sus territorios. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señorías. Disculpe el señor ponente.

Ruego un mínimo de silencio, porque entre los ruidos ajenos a esta sala y los ruidos y murmullos adicionales que provocamos, es muy difícil que entiendan todos los diputados y que, a su vez, los taquígrafos puedan realizar su trabajo adecuadamente. En cualquier caso, si hay algún motivo para consultar, ruego a SS. SS. que se ausenten un momento de la sala para que puedan discutir los asuntos normales, habituales, que son lógicos, pero que esa discusión se haga fuera de la sala.

Continúa en el uso de la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Gracias, señor Presidente.

Estaba refiriéndome al caso de emisiones a gran distancia de los territorios de algunas emisoras emplazadas en determinadas comunidades autónomas. Todo el mundo conoce emisiones que, en cantidad, llegan desde el centro del país a la zona de Valencia y Baleares, a la zona de La Rioja y Navarra o incluso a Castilla-La Mancha y Extremadura, creando todo esta transposición a distancia verdaderos conflictos.

Otro hecho es la instalación de emisoras municipales de televisión, y también privadas, de cobertura más o menos local, no contempladas en la normativa vigente, de momento, aunque esté ya presentado el proyecto de ley de televisiones locales; situaciones todas ellas ilegales y que afectan a cerca de 300 emisoras en nuestro país. En este caso, se da también que la programación de estas emisoras suele ser propia, pero se están incorporando programas ajenos desde televisiones autonómicas o privadas, que se reemiten, significando ello una mayor utilización de canales y, por tanto, del espectro, lo que aumenta aún más la complejidad de la situación creada con estos problemas.

Se da aquí, además, un hecho, a nuestro modo de ver grave, y es que la instalación de radioenlaces estudio-emisora para el transporte de señal de televisión por parte de ayuntamientos y entidades privadas, ilegalmente, como digo, se hace con equipamiento importado y en venta generalizada, con frecuencias del orden de los 1.000 megahercios y en bandas atribuidas en exclusiva al servicio de radionavegación aeronáutica, por el reglamento de radio-comunicaciones UIT y por el cuadro nacional de atribución de frecuencias, esto es, en la banda de los 960 hasta 1.215 megahercios, lo que indudablemente compromete seriamente el cumplimiento de las obligaciones de la Ad-

ministración española en cuanto a la protección de dicho servicio contra cualquier clase de interferencia que pueden ser causas de inseguridad en la navegación aérea con graves consecuencias.

Como se ve, el estado de la situación de televisión no es menos complicado que el de la radiofusión sonora de ondas métricas en frecuencia modulada. Por tanto, estamos ante una situación en la que habrá que tomar medidas, ya que, sobre todo —repito—, se están quedando en vía muerta las actuaciones a que hubiera lugar dentro de la dirección general, pues se dice que la única vía que se emplea es la del diálogo. Nosotros creemos que, efectivamente, el diálogo es una buena medida para resolver el problema; pero cuando no se resuelve por esta vía, habrá que recurrir a métodos más expeditivos.

El asunto —no voy a insistir— también afecta a las complicaciones que se están creando con el servicio móvil, que aumenta el caos. En consecuencia, creemos que ha llegado el momento de tomar alguna medida para conseguir el objetivo de protección del dominio público radioeléctrico que en estos momentos —como digo— está bajo mínimos, ya que no se ha podido mejorar el uso del espectro radioeléctrico, el nivel de calidad del servicio de radiodifusión difícilmente puede asegurarse con la inaplicabilidad de los planes técnicos, a causa de muchos casos recalcitrantes, como los que acabo de citar, o la actuaciones que degradan el mencionado dominio van a más y las medidas de la Administración, en ese caso, no acaban de cortar. Por tanto, hay que ir a reforzar ya la posición de la Administración, convocando a capítulo a las entidades infractoras y también concienciando adecuadamente a los responsables jurídicos acerca de la materia, reconsiderando incluso la legislación vigente, y tal vez modificando disposiciones que coadyuven a normalizar la situación, pero sin contradicción alguna sobre la reglamentación y normativa técnica vigente, que creemos es la adecuada. En esa dirección va nuestra proposición no de ley, para la que pedimos el voto de esta Comisión.

En nuestro caso además se dan otras distorsiones también graves. Por ejemplo, hoy día, las emisoras triplican la potencia de las privadas en España y, a pesar de todo, Radio Nacional sigue pidiendo más frecuencia para su plan estratégico. Viendo los datos últimos de Price Waterhouse, se aprecia que, en cuanto a número y potencia de las emisoras españolas, en AM, por ejemplo, tenemos en privadas 113, con una potencia de 1.494 kilovatios y, sin embargo, en públicas, se va a 124; pero, sobre todo, lo que se dispara es la potencia, que salta hasta 5.750 kilovatios. En frecuencia modulada ocurre prácticamente lo mismo; incluso aquí el salto es más significativo, porque en privadas hay 619 emisoras, con poco más de 3.000 kilovatios de potencia y, en cambio, en públicas, baja el número a 219 emisoras, pero la potencia se dispara, casi se triplica, hasta 10.600 kilovatios. Se da esta contradicción cuando ocurre lo contrario en índices de audiencia, puesto que está la potencia a favor de las públicas y, sin embargo, el índice de audiencia es preferentemente a favor de las privadas, sobre todo de la COPE, la SER y Onda Cero. Por tanto, cuando las preferencias de la mayoría de españoles van en favor de

las emisiones privadas, se siguen potenciando, y se sigue impidiendo la cobertura en el caso de las públicas.

Se nos puede decir que no hay que preocuparse, puesto de que a la espera están, entre otras, soluciones de digitalización. Efectivamente, eso es así y, por tanto, quizá no es que estemos ante un espacio escaso, sino limitado, pero la saturación es un hecho, está ahí, y está creando problemas.

Otro conflicto añadido que está ya aquí es el que se crea con la confrontación del desarrollo de la televisión digital, cuya prueba tenía que ser ya, en esta próxima primavera y, sin embargo, la nueva ley de televisión local va a impedir que se hagan esas pruebas. Nos congratula ver que nuestra proposición no de ley va en la dirección de que estemos de acuerdo en que hay normativa suficiente pero que, sin embargo, no se aplica, y vemos que en el informe presentado ante la Unión Europea recientemente por el estudio realizado en simbiosis por la Universidad del País Vasco y la Complutense, de Madrid, llegan a la misma conclusión que nosotros y acusan al Gobierno Español ante la Unión Europea de dejación del Gobierno en el mercado privado de la radio.

Termino, señor Presidente, recordando que incluso las inversiones en la materia están pendientes. Este mismo tema lo hemos debatido durante la tramitación del proyecto de ley de presupuestos de 1995, y cuando el Gobierno decía que no revestía gravedad sin embargo reconocía que había un incremento de la demanda y que habíamos llegado a ello a causa de la saturación. Esta saturación es el problema grave que nosotros denunciábamos y, sobre todo, vemos que las inversiones pendientes están ahí paradas y no avanzan, como pueden ser por ejemplo la modificación de la estructura de la base de datos del Registro nacional de frecuencias, Renafe, la depuración de estos datos, la adquisición de equipamiento informático o la elaboración del pliego de especificaciones del proyecto Radiocom que permita satisfacer de manera eficaz la demanda prevista de frecuencia radioeléctrica.

Estas inversiones de sólo 122 millones, realmente escasas, que se han previsto en el Presupuesto para 1994, y para 1995, de 253, contrastan, sin embargo —y termino, señor Presidente—, con los ingresos totales que recibe el Ministerio de Obras Públicas en virtud de cánones sobre la utilización del dominio público radioeléctrico, que alcanzan nada más y nada menos que, por ejemplo, según los últimos datos que tenemos, los referidos al año 1972, hasta 2.398 millones, la mayor parte, por supuesto, de radioaficionados —603 millones—, también de Telefónica y de otros ingresos. Estos ingresos aumentaron en 1993 y en 1994, y hay que llamar la atención sobre el hecho de que las administraciones públicas están exentas de este canon y, por tanto, incluso las televisiones privadas no aportan, puesto que la difusión de su señal de televisión se efectúa a través del Ente Público Retevisión.

Por tanto, vemos que el nivel de ingresos es sustancial, pero el nivel de inversiones es bajo, y sobre todo el nivel de atención al cumplimiento de la normativa yo diría que es escandaloso. Por consiguiente, creemos que que está justificada nuestra proposición no de ley; por eso la hemos

presentado y por eso pedimos el voto favorable de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación de la exposición del señor Camisón defendiendo la proposición no de ley del Grupo Popular, ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición respecto a ella? (Pausa.)

En consecuencia, tiene la palabra el señor Espasa, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **ESPASA I OLIVER**: Mi intervención será muy breve, puesto que ha sido exhaustiva y prolija la exposición del ponente de esta proposición no de ley, y en los aspectos formales de su parte dispositiva estamos de acuerdo. Quizá no estaríamos de acuerdo en el trasfondo político e ideológico que en algún momento el señor Camisón ha deslizado para señalar sus quejas por el no cumplimiento de una normativa que, independientemente del trasfondo con el que se quiera abordar, es evidente que debe cumplirse. El espacio radioeléctrico es un espacio escaso y saturado; el uso del dominio de este espacio radioeléctrico no puede estar sometido a actuaciones que no cumplan la legalidad vigente y, por tanto, insisto, en la parte estrictamente formal y dispositiva de esta proposición no de ley no podemos por menos que estar de acuerdo e instar al Gobierno a que depure todas aquellas situaciones en las que no se esté cumpliendo exactamente la normativa que preveía la distribución de frecuencias, la vigilancia del uso de estas frecuencias y la no saturación o la no invasión desde otras frecuencias no autorizadas sobre este mismo espacio radioeléctrico. Insisto, sin embargo, en separar el trasfondo ideológico que pueda subyacer en la intención del Grupo Popular, pero en su formalidad estamos de acuerdo y, por tanto, la votaremos afirmativamente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Socialista, el señor García-Arreciado tiene la palabra.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: De manera breve, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista. Nosotros compartimos la afirmación del señor Camisón de que se está produciendo un importante uso del dominio público, del espacio radioeléctrico. Lo que no compartimos es que la prudencia, la medida y el diálogo con que están intentando aplicar las funciones de policía de la normativa vigente estén produciendo situación malsonante en la que se esté dando una pérdida en la calidad de los servicios que discurren por ese espacio radioeléctrico.

Nadie como nosotros ha defendido la necesidad de restringir el acceso al espectro radioeléctrico, precisamente por ser un bien escaso y de dominio público. Frente a esto, no tengo más remedio que recordar posturas de su grupo contrarias a la definición del espacio radioeléctrico como dominio público y proclives —el último caso fue la ley de televisión por satélite— a que se concediesen todas las au-

torizaciones, ni tan siquiera concesiones, que fueran posibles porque pudieran integrarse en lo que técnicamente entra dentro del espectro, sin considerar los efectos de interferencias que unas señales pueden producir respecto a otras.

Lo que viene a proponer en términos políticos puros, aparte de la literatura con que se adorna la presentación de esta proposición no de ley —y lo entiendo en los tiempos en que estamos, próximos a unas elecciones—, es que el Gobierno empiece a cerrar a saco emisoras de televisión o de radio que pudieran estar incumpliendo algunas de las normativas existentes. Nosotros creemos firmemente en dos cuestiones: en primer lugar, que hay normativa administrativa suficiente de policía para controlar el correcto uso del espacio radioeléctrico, con las excepciones puntuales que se quieran indicar; y, en segundo lugar, que no solamente existen normas suficientes, sino que se están aplicando de forma satisfactoria, en general.

Hasta el año 1987, es decir, anteayer en términos históricos, este país no tenía una legislación que regulase el espacio radioeléctrico. Fue la LOT, de 1987, la norma que introdujo por primera vez en nuestro ordenamiento unos criterios básicos a los que deben ajustarse todos los servicios que utilicen el espacio radioeléctrico, una ley que define con nitidez las funciones y las responsabilidades de las diferentes administraciones públicas, del sector público, del sector privado, de todos aquellos que utilizan el dominio público radioeléctrico.

Desde 1987 hasta ahora, esta Cámara está en una constante vigilancia de las transformaciones tecnológicas que se vienen produciendo a un ritmo ciertamente muy elevado, con objeto de mantener siempre una normativa que sea concorde con las exigencias técnicas que se vienen planteando. El Reglamento del dominio público radioeléctrico fue hecho público en 1989, dos años después. En el mismo año se desarrolla el artículo 6.º de este Reglamento, consistente en el establecimiento de un cuadro nacional de asignación de frecuencias, en el cual se establecían perfectamente las frecuencias, los canales, las bandas, las subbandas, los circuitos electrónicos; es decir, todos los elementos que podrían ser utilizados por los servicios que usan el espacio radioeléctrico.

Esta orden del año 1989 fue cambiada, para tener una mejor relación con la realidad, en los años 1991, 1992 y, posteriormente, hace escasamente un año. También se ha modificado la LOT, de 1987, en el año 1992, creo recordar, para que sus contenidos estuviesen concordes con las directivas europeas. Por tanto, las Cámaras y este Gobierno estamos haciendo un esfuerzo permanente para adaptar la normativa radioeléctrica a las exigencias que se van produciendo en el mercado.

Todas estas normativas tienen sus aspectos sancionadores, aspectos de intervención administrativa de policía de la Administración, para garantizar que no se producen abusos de importancia en el uso de un bien escaso como es el espectro radioeléctrico; y hay una labor permanente de seguimiento de las administraciones sobre todas las emisiones que utilizan el espacio radioeléctrico.

Por referirme a la banda de UHF, a la que el señor Camisón en su exposición de motivos de esta iniciativa, hace

mención, la segmentación básica de esta banda se produce en el entorno de los 30 megahercios, estando por debajo de la banda HF y por encima las bandas VHF y UHF. Tanto sobre la HF, como sobre las VHF y UHF existen un seguimiento permanente de la Administración. En el caso de estas dos últimas son más intensos en aquellas provincias como Madrid y Barcelona, donde hay un mayor número de señales o de emisiones circulando por el espacio radioeléctrico. Siguen después 12 provincias de intensidad media; pero el resultado final es que en todas las provincias españolas existen estaciones, tanto fijas como móviles, que cuidan continuamente de la correcta interpretación y aplicación de las normas que regulan el espacio.

El resultado de todo esto es que en el período 1991-1993, de los 10.000 expedientes incoados se han resuelto 9.200; en el año 1990 se encontraron y corrigieron 3.300 interferencias y en el año pasado han sido 4.500. Las comprobaciones técnicas de las emisiones han pasado de poco más de 250.000, (250.000 comprobaciones técnicas de las emisiones) hace tres años, a más de un millón de control de emisiones en 1993, que es el último año que se ha controlado.

Por tanto, sostenemos que hay una normativa suficiente. Sostenemos también, como ya lo ha anunciado el Gobierno, que hay que estar en una permanente revisión de estas normativas, porque los cambios técnicos que se introducen en este terreno son, como he dicho antes, muy acelerados y muy importantes. Creemos que las labores de policía están ejercidas de manera correcta por la Administración. De forma que, con los ejemplos puntuales que se quieran citar, no creo que sea sostenible que el espacio radioeléctrico español sea una jungla en la que se introduce quien quiere, como quiere y cuando quiere. Por tanto, nos parece preciso estar, como he dicho antes, en una permanente revisión de esas normas, pero el contenido de una mayor función de policía de la Administración, que es el sustrato básico de esta iniciativa que estamos discutiendo parece que no se ajusta exactamente a la realidad y vamos a votar en contra.

— **RELATIVA A LA ADJUDICACION DEL TRAMO DE OBRAS CERVERA-IGUALADA, EN LA AUTOVIA MADRID-BARCELONA. PRESENTADO POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente, 161/000375.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de la primera proposición no de ley, pasamos a la segunda relativa a la adjudicación del tramo de obras Cervera-Igualada, en la autovía Madrid-Barcelona.

Anuncio que a esta proposición no de ley hay una enmienda del Grupo de Izquierda Unida.

Tiene la palabra para defender la proposición no de ley, en nombre del Grupo Popular, el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Esta intervención va a ser breve, puesto que los datos que avalan la urgencia y ne-

cesidad de la obra que proponemos en la presente proposición nos ahorran mayores comentarios.

La autovía Madrid-Barcelona es una de las que tiene mayor densidad de tráfico de España. Simplemente hay un tramo, el tramo Cervera-Igualada, que está a caballo entre las provincias de Lleida y Barcelona, que tiene una longitud total de 11 kilómetros, que es el único que falta para la total terminación de las obras de esa importantísima autovía.

Habida cuenta que en ese tramo se sigue aprovechando la carretera nacional II, se producen unas larguísimas retenciones de tráfico y debido precisamente a la interrupción del tráfico, que provoca ese tramo que está por terminar, hoy día, muchísimos camiones, muchas mercancías tienen que utilizar la autopista de peaje con el consiguiente encarecimiento de productos, lo cual también tiene una importante incidencia en Lleida, porque muchos de los productos agrarios circulan por esa carretera, que debía ser gratuita, si la obra se hubiera finalizado en su plazo previsto y que, de esta manera, no lo puede ser, repercutiendo el coste de la autopista de peaje en los productos que se exportan y que salen de Lleida. Pero esta no es la mayor incidencia; la mayor incidencia, como es natural, se produce en el tráfico de todo tipo de mercancías y en el tráfico de viajeros con las consecuencias que antes he dicho.

Fíjense ustedes la urgencia y lo prioritaria que es esa obra que, no habiendo estado prevista en el Plan 1984-1991, fue incluida en un plan puente, hasta el PDI, que sólo recogía las obras más urgentes y prioritarias; es decir, todas aquellas obras que no podían esperar.

Quiero aclarar a SS. que esta obra ya tiene un retraso absolutamente inaceptable porque tenía que estar completamente terminada el año 1992, según todas las previsiones, y estamos en 1995. Nuestro temor está (no sé en estos momentos si es así, por eso yo rogaría al portavoz socialista que me aclarase la cuestión) en si está incluida en ese recorte presupuestario de 500.000 millones de última hora que, al cabo de 20 días, ya invalidan los presupuestos que se aprobaron para este año. No lo sabemos; lo que sí sabemos es que nuestro Presidente, el señor Aznar, presentó una alternativa a esos presupuestos que apoyaron los socialistas y los convergentes, presupuestos en los que parecía que no cabía ningún recorte (la propuesta de alternativa que presentó el Partido Popular contemplaba la reducción en gastos de 500.000 millones) y ahora resulta que al cabo de 20 días, debido al desajuste de determinadas magnitudes que provoca el aumento de la deuda, como consecuencia de la inestabilidad política que estamos padeciendo, hay que desviar recursos de inversiones a la financiación de los intereses de la deuda, y por eso precisamente ha habido un recorte de las inversiones que no sabemos si va a afectar a este importantísimo tramo, Cervera-Igualada, que tiene un coste total de 25.000 millones y que, según nuestras previsiones estaban escalonadas para este año, 14.350 millones; 7.000, para 1996 y 4.950, para 1997.

En definitiva, señorías, los argumentos son tan evidentes, tan elocuentes y tan suficientes que abundar en la cuestión me parece obvio. Por tanto, solicito en nombre del

Grupo parlamentario Popular el máximo apoyo posible para que esta obra sea realizada en el menor tiempo posible.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, proponente de la enmienda a esta proposición no de ley, la señora Rivadulla tiene la palabra.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señorías, por lo que veo el señor Llorens, representante del Grupo Popular, se ha centrado únicamente en la urgencia que requiere esta obra. Nuestro grupo comparte totalmente la necesidad de que esta obra se haga en el menor plazo posible. Son dos años de retraso y ha generado grandes dificultades en el tránsito hasta Barcelona. Esta es una cuestión que nosotros compartimos; no compartimos, en absoluto, que el Grupo Popular en su proposición no se defina sobre una opción u otra.

Aquí se han barajado dos opciones: la opción norte y la del desdoblamiento de la Nacional II. Durante mucho tiempo hemos estado esperando y el Ministro de Obras Públicas y Medio Ambiente ha venido diciendo a la opinión pública que estaba esperando un acuerdo de las dos administraciones, que estaba esperando el estudio de la declaración de impacto ambiental para decidirse por una opción u otra. Pero en este ínterin se han producido varias situaciones. Se ha producido, primero, una declaración del Parlament de Catalunya por la que todas las fuerzas políticas, a excepción del PSC, han optado por la opción del desdoblamiento. Se han producido estudios por parte del Departament de Medio Ambient de la Generalitat y del Departament de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat, en los que se pronuncian clarísimamente por la opción del desdoblamiento. Importantes organizaciones ecologistas de la zona como puede ser Ipcena y, también otras organizaciones ecologistas, como Depana, han manifestado el interés de que esta obra transcurra por la actual Nacional II, por cuanto se crearía un efecto barrera nuevo en la zona de La Segarra, que después explicaré, ya que una sola comarca estaría atravesada por tres carreteras. Pero es que, además, ha habido declaraciones de las Delegaciones de Comercio e Industria de Cervera e Igualada de la Unió de Pagesos de L'Anoia, que es la comarca por la cual atraviesa esta carretera, y también de Comisiones Obreras.

A todo esto el señor Borrell ha hecho caso omiso, y con fecha de 11 de enero se publica en el «Boletín Oficial del Estado» una Orden por la cual el Gobierno opta por la opción norte en contra de todos los pronunciamientos de afectados y de instituciones absolutamente representativas, la máxima la del Parlament de Catalunya. Lo hace, además, cuando la declaración de impacto ambiental, que tanto se estaba esperando y que según el Ministro, señor Borrell, iba a ser definitiva para optar por una opción o por otra, dice exactamente que en relación con la significación de los impactos detectados y las medidas mitigadoras aplicables, se considera que desde la óptica exclusiva de la conservación del medio natural, la alternativa óptima es la

duplicación. Justamente la opción que después el Ministro Borrell descarta y se inclina por la opción norte.

Nuestro grupo va a ser breve en esta exposición, pero quisiéramos dejar claras algunas cuestiones. El Parlamento Europeo, a instancias del eurodiputado de Iniciativa per Catalunya Antonio Gutiérrez Díaz, inmediatamente después de la declaración de impacto en la que se señala que la opción más idónea es la de desdoblamiento, y posteriormente a que se supiera que el Ministro Borrell pensara continuar con la opción norte, hace una serie de preguntas en las que, primero, pide al Gobierno su valoración sobre el estudio del impacto ambiental y las repercusiones que esta obra puede tener sobre el barranco de La Coma, que transcurre a través de una parte de la opción y la cabecera del río Sió. Esta nueva carretera por la cual se optaría discurre por un valle que es la Vall del Sió. Segundo. Por qué motivo se ha rechazado el proyecto de desdoblamiento de la Nacional II; y, en tercer lugar, si el Gobierno pretende destinar dinero de los fondos de cohesión a la financiación del proyecto. Esto se pregunta por parte del Parlamento Europeo por cuanto el Gobierno español cuando realiza una obra de estas características tiene que optar por aquella que menor impacto ambiental produce sobre el territorio.

No sé cómo está la situación en este momento, pero podría quedar en entredicho el hecho de que el Parlamento Europeo considerase que el Gobierno español ha optado por la opción que más impacto ambiental está produciendo. Pero es que además, el ministerio ha desatendido los criterios y estudios técnicos de su propio gabinete, porque en los argumentos a favor o en contra tenemos que la opción norte, la elegida por el ministerio, es 280 metros más larga que la opción sur. Esto significa que habrá un gasto energético equivalente a 150.000 litros de combustible/año superior con esta opción norte. Por otra parte, en esta opción se establecerán unos tramos de marcha más lenta porque el barranco de La Coma tiene una pendiente del 5 por ciento y hay 2.766 metros que son de esta pendiente del 5 por ciento.

En cuanto a túneles, la opción elegida por el Ministro Borrell implica que la longitud de los túneles que se tienen que hacer es superior en 260 metros. En la parte de allanamiento de terrenos la opción norte tiene casi 700.000 metros cúbicos más que allanar que la opción sur que es la del desdoblamiento.

En cuanto al impacto socioeconómico, la actual Nacional II que es una vía que procede de una antigua calzada romana, que ancestralmente se ha utilizado para los desplazamientos en esa zona, tiene actualmente un complejo turístico hotelero importantísimo del cual viven directamente 150 personas pero que afecta a unas 250 personas más, a todos aquellos agricultores que proveen a ese complejo que ya está en una zona muy consolidada turísticamente.

En cuanto a los criterios económicos, la opción norte representa 5.000 millones de pesetas más que la opción sur, sin tener en cuenta que se deberían contar 6.000 millones de pesetas más que supondrán el mantenimiento de la Nacional II, puesto que esa carretera continuará utilizán-

dose y cada ocho años tendrán que gastarse 6.000 millones de pesetas más para su mantenimiento.

En cuanto al impacto ambiental, el estudio dice que hay menos removida de tierras en la opción norte, pero no se ha tenido en cuenta que el propio estudio dice que en el barranco de La Coma no podrá discurrir la carretera por el lecho del barranco, sino que tendrá que haber dos carreteras laterales y el lecho del barranco se tendrá que vaciar para prever inundaciones, con lo cual hay que contar los metros cúbicos que se tendrán que remover del lecho del barranco de La Coma.

Hay informes de la estación de meteorología de la comarca de La Segarra, por la que transcurre esta opción norte, que dicen hay peligros de heladas, peligro de nieblas, que hay mayores escarchas y que todo eso la hace menos oportuna que la Nacional II. Por último, existen informes de la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico que se inclinan por la opción del desdoblamiento.

Pero es que además, desde el punto de vista agrícola y forestal, resulta que la opción norte va a pasar por los terrenos de mayor cultivo, las zonas más ricas de La Segarra donde hay cultivos de cereales que se van a inutilizar y donde se va a producir una partición de terrenos que serán atravesados por la carretera, lo cual significa que grandes zonas cerealistas de La Segarra se van a ver perjudicadas, sin hablar de lo que significará de impacto en la masa forestal.

Acabo mi exposición, señorías, con lo siguiente. Las fuerzas políticas que estamos en este momento en el Congreso de los Diputados, que nos pronunciamos a favor en el Parlament de Catalunya, deberíamos mostrar una mínima coherencia porque el ministerio no ha aportado ni un sólo dato más de los que ya disponíamos cuando estábamos discutiendo esto mismo en el Parlament de Catalunya.

Quiero manifestar al Grupo Catalán (Convergència i Unió) que sería conveniente que en el momento de votar a favor de esta enmienda de modificación que presenta Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya a esta proposición no de ley del Grupo Popular, tuviera en consideración que el propio Conseller de política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, señor Jaume Roma, ha puesto en manos de la asesoría jurídica de la Generalitat el hecho de poder querellarse contra el Ministro Borrell, para que se estudie la viabilidad de posibles acciones legales a emprender contra el Ministerio por haber decidido la opción norte, cuando la que reclama el Departament es la de desdoblamiento de la Nacional II, conforme con lo que votamos todos los grupos parlamentarios a excepción del PSC, en el Parlament de Cataluña.

Es por todo esto, señorías, que solicitaría coherencia en la votación y que se tuviesen en consideración los argumentos que nuestro grupo ha manifestado en este debate.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición? (Pausa.)

En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, hoy estamos aquí ante una proposición no de ley, que presenta el Grupo Popular, relativa a la adjudicación del tramo de obras Cervera-Igualda. En realidad, lo que se pide por el Grupo Popular es que las obras se inicien rápidamente y con ello estamos muy de acuerdo. La carretera de que se trata es muy transitada y tenerla en la situación actual crea un grave perjuicio a la economía de la zona. Por tanto, después de muchas discusiones que ha habido, y después, como decía la señora Rivadulla —y en el texto de su enmienda así consta—, de que los grupos en Cataluña han tenido unas posiciones, actualmente el tramo tiene una solución decidida por el ministerio, creemos que en este momento lo que hay que hacer es pronunciarse respecto a lo que se nos presenta, que es la proposición sobre el plazo.

Cuando la proponente de la enmienda nos habla de que hay que votar con coherencia, le tengo que decir que nosotros votaremos en coherencia con lo que se propone en el texto de la proposición no de ley, o sea, exigiendo del ministerio que proceda a la adjudicación de las obras correspondientes lo antes posible, dentro ya de este ejercicio, dentro de los tres meses, aunque este plazo parece muy corto y tal vez se puede ampliar, pero que se adjudique la obra. En otro caso, estaríamos en que hay unas decisiones a tomar, los grupos que no estamos de acuerdo en el trazado o en la forma en que se ha decidido siempre estaríamos bloqueando las decisiones que en este caso concreto ha tomado el ministerio, sin tener en cuenta indicaciones de otros grupos, sin tener en cuenta la inquietud que en la zona norte puede haber, así como en la zona del desdoblamiento, y sin tener en cuenta lo que en su momento consideró el Parlament catalán.

En realidad, cuando se nos habla de que tenemos que votar en coherencia, quisiera recordar, haciendo un inciso, que quizá la coherencia hubiese sido que el texto de la enmienda hubiese llegado aquí como una proposición no de ley para cambiar todo esto y entonces nos tendríamos que haber significado única y exclusivamente por el trazado. Hoy día el trazado está decidido. No está de acuerdo con cómo se había pronunciado definitivamente el Govern de la Generalitat de Catalunya, que iba a favor de otro trazado, pero una vez tomada una decisión por quien la tiene que tomar, nosotros ahora lo que queremos es que la obra se empiece ya. La zona tiene que aguantar sus esquemas económicos y, por tanto, si no hay aceleración en la adjudicación de la obra no podrá mejorar sus condiciones.

La obra, sea un trazado u otro, es necesaria y, por tanto, en estos momentos, tomada la decisión por el ministerio que se empiece ya. Nuestro voto va en este sentido.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Socialista, el señor Velasco tiene la palabra.

El señor **VELASCO RODRIGUEZ**: Señor Presidente, señorías, el Grupo Socialista está totalmente de acuerdo con el espíritu de la proposición no de ley presentada por el Partido Popular en cuanto a que estamos tra-

tando una de las vías de comunicación más importantes y que crea un verdadero cuello de botella en el tramo Cervera-Igualda.

El Ministro Borrell hace unas fechas, el 19 de diciembre de 1994, aprobó definitivamente el trazado de la autovía y manifestó públicamente la intención del ministerio de acelerar al máximo los trámites, dada la importancia económica que para esta zona tiene la modificación de trazado que va a unir definitivamente Madrid y Barcelona. Por todo esto el Grupo Socialista va a apoyar esta proposición no de ley, si bien quisiera someter a consideración del Grupo Popular que en vez del plazo de tres meses se pasase a seis meses. Entendemos corto el plazo de tres meses y dado que ya el ministerio ha encargado durante el mes de enero los estudios de proyecto llevándolos por procedimiento de urgencia, pero respetando los trámites necesarios para una ejecución buena de las obras, creemos que el plazo de seis meses posibilitaría al ministerio poder realizarlo pero, como digo, llevándolo por un trámite de absoluta urgencia, dada la necesidad, que todos compartimos, y dada la urgencia en la cual todos estamos de acuerdo.

Por otro lado, manifestar que el ministerio no ha planteado ningún tipo de recorte para esta obra; es una de las obras prioritarias que marcó en el plan puente y el ministro se ha comprometido a que salga cuanto antes. Creo que desde el Congreso podemos instar a que el ministerio dé prioridad absoluta a este tramo, dada su importancia económica y, por tanto, entenderíamos que un plazo de seis meses podría ajustarse a las necesidades y podríamos solventar uno de los graves problemas que tenemos hoy en comunicaciones y resolver de una vez por todas ya el tramo Madrid-Barcelona, tramo absolutamente importante dentro del eje de comunicaciones a nivel nacional.

Por tanto, si es admitida esta propuesta de modificación de tres a seis meses, el Grupo Socialista votaría a favor de la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar su posición respecto a la enmienda presentada por el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en nombre del grupo proponente, el Grupo Popular, el señor Llorens tiene la palabra.

El señor **LLORENS TORRES**: Señor Presidente, muchas gracias. Gracias, señoras y señores diputados.

Para contestar a las intervenciones de los tres grupos parlamentarios, porque en definitiva hay una propuesta de modificación en lo expuesto por el Grupo Socialista también en cuanto al plazo, que se refiere a ampliar el plazo de tres a seis meses, lo cual me parece perfectamente razonable; incluso en tres meses quizá sería milagroso. Eso mejora nuestra propuesta y estamos encantados de recoger esta modificación a nuestra propuesta.

Refiriéndome muy brevemente a la intervención del portavoz de Convergència, decirle que coincidimos plenamente en la necesidad y urgencia de la obra.

Dirigiéndome a los dos creo tenemos que felicitarnos todos en esta Cámara, en esta Comisión, puesto que una iniciativa no se rechaza en función de su origen, sino que

es en función de su finalidad y cuando compartimos el interés de esta finalidad y todos coincidimos en él y somos capaces de empujarla y aprobarla parlamentariamente, creo que estamos justificando nuestra condición política y en este sentido debemos felicitarnos todos aquí de que hoy hayamos sido capaces de solucionar ese atasco que tenía la carretera nacional Madrid-Barcelona, que confío que se superará en el plazo previsto.

Respecto a la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, señora Rivadulla —y la pensaba contestar, señor Presidente, le veo muy preocupado—, la propuesta o la enmienda de la señora Rivadulla, la he escuchado con muchísima atención y con muchísima simpatía, como hago siempre con todas las tuyas, que me parecen interesantes casi todas, pero algunas de ellas utópicas, no la podemos aceptar, pero quiero aclarar por qué.

En primer lugar, porque en nuestra propuesta, no nos definimos sobre el trazado, lo que queremos es que la obra se haga y que la discusión sobre el trazado, que va siendo interminable y que ha sido utilizada como excusa para aplazar este tramo, no siga dilatando una obra cuya urgencia es ya absolutamente necesaria.

Nosotros —y es cierto lo que dice la señora Rivadulla—, junto con el Grupo de Convergència i Unió —que, sin embargo, ha sabido ver la urgencia de la cuestión y ha sacrificado sus posiciones sobre el trazado, aunque han sido distintas con respecto al tiempo—, apoyamos en el Parlamento de Cataluña —yo precisamente en aquella época estaba allí— el trazado por el desdoblamiento, es decir, el trazado actual, ampliado, porque considerábamos que tenía menor coste. Es cierto, como decía la señora Rivadulla, que hay familias que están viviendo en los paradores de esa importante carretera. Confiamos, no obstante, que dadas las excelentes relaciones que hay entre quienes gobiernan en este país, que son Convergència i Unió y el Partido Socialista, se podrá llegar a un acuerdo sobre el trazado definitivo, porque si el Parlamento de Cataluña se ha pronunciado con respecto a un trazado, que es el del desdoblamiento, y el señor Borrell se ha pronunciado con respecto a otro, que es el trazado norte, yo creo que tanto el Conseller Roma como el Ministro Borrell serán capaces de llegar a un acuerdo, porque ya dijo Felipe González el otro día en el debate sobre el estado de la Nación que no era cierto que el señor Borrell no tuviera capacidad de entenderse con la gente. Esa es una excelente ocasión para que se lleguen a entender. Quiero decirle amablemente a la señora Rivadulla que no se sienta defraudada por nuestra actitud, porque el interés general en este caso tiene que superar las consideraciones localistas.

Yo siento una gran sensibilidad por todas las inquietudes ecologistas, por mi profesión, quizá porque tengo un gran sentido de la naturaleza, del campo y de todas esas cosas. Pero está claro que si siempre atendiéramos a las recomendaciones de los ecologistas podríamos hacer muy pocas cosas. Naturalmente, son muy estimables, pero en este caso nosotros no podemos valorarlas como un obstáculo para que la obra se haga.

En resumen, posición del Grupo Popular: muy agradecidos a todos los grupos políticos, muy agradecidos noso-

tros como Grupo y muy agradecidos todos los usuarios de esa vía de alcance nacional. Yo creo que hoy hemos hecho una cosa muy positiva. Nos dicen que los políticos no servimos para nada, pero hoy sí estamos demostrando nuestra utilidad.

Quiero que la señora Rivadulla se quede tranquila porque posiblemente llegarán a algún acuerdo los Grupos de Convergència i Unió y Socialista dado que sus relaciones son inmejorables.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Puede concretar el señor Llorens?

El señor **LLORENS TORRES**: Nuestra propuesta se concreta con la simple modificación del plazo de tres a seis meses. Nos gustaría poner fecha: el 1 de septiembre, porque no sabemos si el verano se considera hábil o inhábil. No sé si ustedes tiene algún inconveniente... (**Un señor Diputado: Hábil.**) ¿Ponemos entonces que se finalizará antes del 1 de septiembre? (**Varios señores diputados: Seis meses.**) De acuerdo: seis meses, no lo vamos a estropear ahora.

El señor **PRESIDENTE**: Queda clara la postura del portavoz del Grupo Popular.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCION DE UNA PLANTA POTABILIZADORA DE AGUA DEL MAR EN LA BAHIA DE CADIZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000376.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta segunda proposición no de ley, pasamos a debatir la tercera, relativa a la construcción de una planta potabilizadora de agua de mar en la bahía de Cádiz, a propuesta del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señorías, durante los tres últimos años en la bahía de Cádiz y las poblaciones de su entorno venimos soportando restricciones en el suministro de agua para el consumo. También durante los últimos tres años nuestra agricultura ha sufrido grandes daños por culpa de la fuerte sequía que estamos padeciendo; sequía que en los últimos años se ha convertido en estructural, ya que cada vez son más largos los períodos de sequía y más cortos los períodos de lluvias. Durante estos años, la única medida urgente tomada para paliar los efectos de la sequía ha sido la aprobación de la construcción del trasvase Guadiaro-Majaceite, cuyas obras aún no han comenzado en estos momentos.

Para recibir las aguas de ese trasvase desde hace años ya se ha hecho una inversión importante, aumentando la capacidad de la presa del Guadalquivir. Aunque hay muchas esperanzas de que ese trasvase solucione los problemas de abastecimiento de la bahía de Cádiz y su entorno —más de 800.000 habitantes—, es cierto que cuando hay

períodos de sequía tan largos, si no llueve en la bahía, tampoco llueve en la cuenca del Guadiaro y en la sierra de Grazalema. Como ese trasvase va a ser utilizado solamente para las aguas de avenida, tendremos que las aguas trasvasadas en época larga de sequía no va a poderse trasvasar y dependeremos del agua acumulada en el embalse del Guadalcaén.

Hasta ahora lo único que se ha hecho en la zona ha sido captar agua de algunos pozos de agua subterránea en Jerez y en El Puerto de Santamaría, en los pozos de la Piedad. Desde hace un mes y medio la Junta de Andalucía, la Diputación y algunas corporaciones locales están haciendo estudios de las disponibilidades de los acuíferos de la zona, acuíferos que, según los técnicos, están a un 25 o un 30 por ciento de su capacidad debido principalmente a que recogen el agua de las aguas superficiales y, al tener un período de sequía de cuatro años, éstas han disminuido la capacidad de estos acuíferos.

En este momento el Ministerio de Obras Públicas y la Junta de Andalucía nos presentan unas medidas consistentes en aprovechar las aguas de esos acuíferos. El aprovechar las aguas de esos acuíferos para cuatro o cinco meses, según los técnicos, va a significar unos gastos de 1.500 millones de pesetas, porque hay que hacer unas conducciones desde la situación de esos pozos de los acuíferos a las redes generales de suministro de unos 1.500 millones de pesetas, como decía antes.

La semana pasada se aprobaron obras y suministros de emergencia por parte del Ministerio de Obras Públicas, consistentes en transportar agua procedente de Huelva en barcos para suministrar a la zona de la bahía, en previsión de que no llueva esta primavera y de que durante los meses de verano haya que aumentar las horas de restricciones a todos los habitantes de esa zona.

La propuesta del Grupo Popular en el día de hoy sobre la construcción de una planta desalinizadora de agua para esa zona es razonable porque significaría en el futuro que con la construcción de una instalación de este tipo tendríamos asegurado el consumo para los ciudadanos y la industria de la zona, importantísima en nuestro desarrollo. Sin una seguridad en el abastecimiento, por ejemplo, las grandes industrias, que estamos deseando que lleguen para solucionar nuestros problemas de paro, no se ubicarían en la zona. Precisamente en estos momentos, una de las grandes empresas situadas en la bahía, como es la General Motors, está contemplando la posibilidad de construir una planta desalinizadora para su consumo porque, si no, se va a ver obligada a recortar la productividad o trasladarse a otra zona del país donde le garanticen el suministro de agua.

No solamente es eso, como decía al principio, porque lo más importante es el consumo humano. Lo que sucede es que en la zona se suman muchos problemas que hacen imprescindible inversiones importantes, porque una planta desalinizadora, para suministrar un caudal aproximado de 45.000 metros cúbicos, que es lo que se necesitaría para garantizar el 50 por ciento del consumo diario de los 800.000 habitantes, necesitaría una extensión de unas tres hectáreas y costaría, dependiendo del sistema (por ósmosis o por congeleración), entre 5.000 y 7.000 millones de pe-

setas, lo que significaría un sobrecoste para el usuario de entre 30 y 75 pesetas/metro cúbico, según el sistema.

Nosotros creemos que en una gestión de los recursos públicos adecuada es mucho mejor tener garantizada el agua para el consumo humano en los próximos años, con una instalación que se puede amortizar en, aproximadamente, 20 años, que ir haciendo obras de emergencia con un coste similar, porque si sumamos los 1.500 millones que este año va a costar el agua en el barco más los 1.500 millones de instalaciones provisionales para poder llevar el agua de los acuíferos a las conducciones generales, tenemos 3.000 millones de pesetas, que prácticamente son unas instalaciones provisionales que no tienen un rendimiento futuro.

Por tanto, los 5.000, 6.000 ó 7.000 millones de construcción de una planta desalinizadora de agua para amortizar más o menos en 20 años sería un gasto prácticamente ridículo en comparación con los beneficios que le iba a suponer a la sociedad tener garantizado el 50 por ciento el agua para el consumo humano.

Nosotros pedimos en esta proposición no de ley que se estudie, por parte de la Junta de Andalucía y del Ministerio de Obras Públicas, la construcción de esa potabilizadora y quiero dejar bien claro que en la bahía de Cádiz, en el sitio y con las características que digan los técnicos. En esta proposición no hablamos ni de características ni de ubicación, porque ya algún socialista ilustre de la provincia ha visto duendes. Para que no haya ningún problema, aunque la proposición no de ley lo refleja claramente, quiero expresarlo en esta Cámara puesto que alguien puede pensar que todos son de su condición a la hora de gestionar los recursos públicos. Lo que nosotros queremos es que se gestionen con transparencia y con la máxima rentabilidad para los ciudadanos los recursos públicos. No queremos que el año que viene, si sigue la sequía, tengamos que volver a gastar otros 1.500 millones para transportar agua en barcos desde Huelva, siempre que Huelva tenga esos recursos, cuando para nosotros es un problema que se viene acumulando año tras año.

Una desalinizadora para los 800.000 habitantes de la bahía de Cádiz es una inversión de futuro que los responsables políticos de las distintas administraciones no se deben negar a estudiar y a poner en marcha porque sería tener muy poca visión de futuro, como otras veces han demostrado.

Nosotros pedimos que eso se estudie y que los grupos políticos de esta Comisión lo tomen en consideración; se lo agradeceríamos en nombre de todos los gaditanos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición?

Tiene la palabra el señor Andréu, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **ANDREU ANDREU**: Es bien cierto que el Gobierno no tiene la culpa de la sequía, pero no deja de ser menos cierto también que esa sequía no ha tenido ninguna solución administrativa, desde hace muchísimos años, del Gobierno central o de los propios gobiernos autonómicos o

locales también gestionados por el Partido Socialista. Esto es doloroso en un sitio como Andalucía en donde tanto dinero se ha gastado en infraestructuras en los últimos años y en donde vemos que gran parte de ese dinero se ve hoy malgastado y tirado. No hay más que darse una vuelta por la Expo de Sevilla para ver cómo se ha gastado todo ese dinero y cómo no se usa para nada. Sin embargo, un problema como el del agua, que es tan acuciante en la bahía de Cádiz no ha merecido ninguna respuesta por parte del Gobierno durante muchísimo tiempo. Aunque la sequía no sea culpa suya, la respuesta que se le da a este fenómeno natural ha sido de una insensibilidad tremenda por parte del Gobierno y, muy concretamente, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Hace ya más de tres años que Izquierda Unida presentó en el Ayuntamiento de Cádiz una propuesta para que se construyese una planta potabilizadora. Viene de lejos ese deseo de mi grupo político, aquí representado por el Grupo Parlamentario, de que se contribuya a paliar los efectos de la sequía en la bahía de Cádiz con una instalación de esta naturaleza.

Cuando llevan tres años de restricciones en la bahía de Cádiz, en donde día tras día y durante doce horas se corta el agua a 800.000 habitantes, vemos que los proyectos que se están realizando no tienen todavía resuelto el problema del agua. Concretamente los proyectos de saneamiento que se están haciendo entre Cádiz y San Fernando no tienen prevista la depuración de aguas ni la reutilización del agua de esas depuradoras. Es algo sorprendente el que en una situación tan extrema los proyectos que están haciendo las diferentes administraciones en la bahía de Cádiz no prevean la solución a los problemas de la sequía.

En el caso concreto de las depuradoras, aunque no pensamos que sea por sí misma la solución al problema del abastecimiento del agua, sí creemos que puede ser una aportación realmente importante que podría solventar, ante otras aportaciones que tendrían mayor impacto ambiental como es el tema de los trasvases, contribuciones muy importantes de agua.

Mi Grupo Parlamentario va a apoyar esta propuesta, sobre todo por los términos en que está redactada, porque nos parecen extraordinariamente moderados y ni siquiera se plantea una urgencia en la construcción de esta planta potabilizadora, sino únicamente su estudio. Nosotros iríamos más allá en este aspecto. Por intentar alcanzar el mínimo consenso para que todos los grupos parlamentarios puedan apoyar esta proposición, no presentamos enmiendas a fin de que no haya disculpa alguna para que sea aprobada. En la esperanza de que así sea y de que el problema de la sequía en la provincia de Cádiz, y muy concretamente en la bahía de Cádiz, se afronte de una vez por todas por parte de la Administración en todos sus aspectos, no solamente en el relativo a las potabilizadoras, sino también al ahorro de este recurso por el importante despilfarro que se produce hoy en día tanto en las conducciones urbanas como en las agrícolas, confiando también en que este aspecto se contemple en el futuro y que vengan las dotaciones presupuestarias necesarias para ello, manifestamos nuestro apoyo a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Perales.

El señor **PERALES PIZARRO**: En primer lugar, quería manifestar con claridad que la situación en la bahía de Cádiz con respecto a la sequía es de extrema gravedad y suscribir la preocupación, que no las palabras, de los anteriores intervinientes en el sentido de dejar clara la situación de gravedad que sufre la zona denominada bahía gaditana desde hace varios años.

Me gustaría hacer una precisión porque en la proposición no de ley del Grupo Popular se afirma que el Gobierno no ha previsto ninguna ayuda para la bahía de Cádiz en las inversiones, cuando eso no es así, pues se ha corregido en el real decreto que se ha aprobado este viernes y hay una cantidad importante del Ministerio de Obras Públicas y de la Junta de Andalucía destinada a atender la inversión hidrogeológica que se está acometiendo en toda la provincia de Cádiz.

Mi Grupo va a votar que no a la proposición no de ley del Grupo Popular porque pensamos que en estos momentos hay un conjunto de medidas, a corto y a medio plazo, en las que no tenemos más remedio que confiar y que pueden ser una solución. A corto plazo, se trabaja en tres soluciones. Como se ha dicho ya, se está estudiando el aforo de una sucesión de acuíferos existentes en la provincia de Cádiz, que hasta ahora no han sido utilizados para el consumo humano y su introducción en la red de la confederación correspondiente, y se están destinando varios cientos de millones de pesetas, 1.500 concretamente, para el estudio del aforo y la posible utilización de estos acuíferos.

Quiero decir que no es cierto, como se ha afirmado, que esa inversión sea inútil una vez que tenga su uso. Quiero recordar que en el Campo de Gibraltar, en la provincia de Cádiz también en el año 1983 se acometieron una serie de inversiones para la utilización de los pozos y ahora es perfectamente posible volver a utilizarlos. En el Campo de Gibraltar existen los pozos y las conducciones a la red que se hicieron hace aproximadamente diez años. Es por tanto una inversión que se hará en la bahía de Cádiz ahora y que será utilizada para el año 1995 y sucesivos y en cualquier otra circunstancia en que sea necesaria su utilización. La primera medida es la puesta en explotación de los acuíferos con todas las circunstancias que lo rodean, positivas y desde luego también negativas, pero no cabe duda de que es un medio que puede ser utilizado y va a serlo.

En segundo lugar, sobre la administración de las reservas actuales de los pantanos que se están utilizando, quiero recordar a los señores miembros de la Comisión que todos los pantanos susceptibles de ser utilizados para el consumo están siéndolo, incluso los que no estaban previstos inicialmente para el consumo humano se están utilizando para ello, así que la administración razonable de esa reserva es la segunda medida.

La tercera medida, de extrema emergencia, es la adoptada por el Consejo de Ministros del pasado viernes, que consiste en transportar agua en barco desde Huelva, desde la Confederación Hidrográfica del Guadiana a la bahía de Cádiz, habiéndose aprobado la inversión necesaria para

que ello sea posible. Por tanto, si bien estas tres medidas no van a ser suficientes para aportar los 180.000 metros cúbicos que necesita la zona de la bahía de Cádiz en condiciones normales, creo que, entre todos, deberíamos hacer un esfuerzo —por supuesto es la Administración la que debe hacerlo— para garantizar el suministro en las condiciones actuales.

La segunda gran medida a medio plazo es el trasvase del río Guadiaro al río Majaceite, que es una obra prevista tecnológicamente sencilla, ya que se trata de horadar con una tunelera que se está fabricando, según el Ministerio de Obras Públicas, y que entrará en uso en el mes de marzo o de abril; una obra que supone una inversión de aproximadamente 5.700 millones de pesetas y que prevé trasvasar 100 hectómetros cúbicos desde la cabecera del río Guadiaro al río Majaceite para el consumo humano. Esa es la medida a medio plazo que todo el mundo considera que sería definitiva para resolver los problemas de agua. Y, sin duda, una medida a largo plazo, implícita en todas las intervenciones, es que los ciudadanos de la provincia de Cádiz, y probablemente del sur de España, tendrán que acomodarse a una nueva cultura, a una nueva manera de relacionarse con el agua, puesto que lo que antes no era un bien escaso ahora sí lo es, y habrá que arbitrar nuevas maneras de relacionarse con el agua por parte de todos los ciudadanos.

En consecuencia, nosotros ni sacralizamos el sistema de desalar el agua, ni lo anatemizamos. Son tecnologías emergentes, toda la tecnología del agua es una tecnología emergente en nuestro país, aunque exista el precedente de Canarias especialmente, y es preciso, por tanto, no adoptar ni proponer una medida en estos momentos cuya inversión se reconoce, por parte de la proponente, que supera los 7.000 millones de pesetas.

Es verdad que la provincia de Cádiz tiene un litoral muy importante que es susceptible de la instalación correspondiente de una desalinizadora; es verdad que hay tecnologías que ya se pueden utilizar, pero, sin duda, los sistemas de ósmosis y de cogeneración (multiefecto, todos los sistemas que se quieran poner en funcionamiento) han de tener en cuenta el consumo energético por unidad de agua que se ponga en marcha. Pensamos que el trasvase es una solución más definitiva en estos momentos, pero no rechazamos la tecnología ni el sistema de la desalinizadora que se propone.

Lo que está claro es que no existe ningún sistema, en estos momentos, que pueda poner en marcha una planta potabilizadora que solucione el problema (la más grande ha salido a concurso en Mallorca, con 40.000 metros cúbicos de capacidad de depuración), y por supuesto no se descarta, por parte de la Administración, el sistema de la desalinizadora. En la revisión del PEN, según los datos que tengo, ya se estudia la posibilidad de la instalación de la desalinizadora, como no podía ser de otra manera, sin que exista, por tanto, una posición cerrada.

Lo que quiero decir es que este sistema de depuración y de desalinización del agua también tiene otros efectos que no son positivos. El agua es un agua desmineralizada y, por tanto, tiene que ser completada con agua de

pozo o con sal; es un sistema más caro que el actualmente en vigor y, desde luego, mucho más caro que el agua que se traiga del río Guadiaro; es un sistema que sólo puede ser utilizado en el litoral y, lógicamente, habría que, en retroceso, llevar el agua a otros lugares de la provincia que demandan esa agua. Y, desde luego, no es cierto que este sistema no tenga impacto medioambiental.

En estos momentos, el Grupo Socialista no puede dar su aprobación a ese sistema porque pensamos que hay medidas a corto plazo que ya se han puesto en marcha, así como medidas a medio plazo, al mismo medio plazo que ese sistema de planta potabilizadora, sin que exista ninguna garantía de que este sistema tarde menos que el trasvase. Es más, puedo informar que un grupo de técnicos se ha desplazado a un país mediterráneo con la perspectiva de poder transportar ya una potabilizadora existente en ese país, de manera que fuera posible instalarla con carácter de emergencia. Técnicamente esto ha sido desechado puesto que no hay ningún sistema que produzca 40.000 metros cúbicos que se puedan instalar en un plazo corto, en el mismo calendario del trasvase, y por tanto habrá que confiar en que ésa sea la solución. Hay que decir que existe un sistema de potabilizadoras móviles que pueden producir 2.500 metros cúbicos, potabilizadoras móviles que se enganchan a la red, no utilizan ningún otro sistema que no sea el de la red eléctrica, sin duda más caro por unidad de agua producida, pero se trata de unidades portátiles que pueden ser susceptibles de puesta en explotación también en situaciones de emergencia en cualquier circunstancia.

Por todo ello, señor Presidente, señorías, mi Grupo no puede votar afirmativamente esta proposición no de ley. No cabe duda de que la situación es delicada, pero confiamos en que las medidas adoptadas sean suficientes. **(La señora Martínez Sáiz pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señora Martínez?

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, me he sentido contradicha en una afirmación hecha por el señor Perales y querría darle un dato.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez, estatutariamente, en este tipo de debates de proposiciones no de ley en Comisión no existe turno de réplica, salvo que haya habido alusiones personales que el Presidente considere que deben de ser contestadas. Alusiones personales creo que no ha habido. Matizaciones sé que usted, concretamente, las puede aportar, pero si no existen en este caso concreto las alusiones personales creo que no procede, estatutariamente, que la señora Martínez vuelva a intervenir. Lo siento mucho.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Perdón, señor Presidente. Yo creo que en otras ocasiones sí se ha hecho cuando uno ha sido contradicho en sus argumentos, y yo he sido contradicha en uno muy especial que me gustaría aclarar al señor Perales.

El señor **PRESIDENTE**: De forma excepcional y sin que sirva de precedente... (**Rumores.**) Las manifestaciones son claras. Vamos a ceñirnos al Reglamento, como es habitual en esta Comisión. Lo siento mucho.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INICIAR LAS OBRAS PARA LA SUPRESION DEL PASO A NIVEL Y SOTERRAMIENTO DE LA LINEA FERREA A SU PASO POR SANT FELIU DE LLOBREGAT. PRESENTADA POR LOS GRUPOS GIU-IC Y GC-CIU. (Número de expediente 161/000372.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a iniciar las obras para la supresión del paso a nivel y soterramiento de la línea férrea a su paso por Sant Feliu de Llobregat.

Esta proposición es una proposición conjunta del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Para su defensa, tiene la palabra el señor Espasa.

El señor **ESPASA OLIVER**: Señor Presidente, es tan evidente la necesidad de la propuesta que contiene nuestra proposición no de ley que podré ser muy breve en su defensa.

Nuestra proposición no de ley parte de un acuerdo político de todas las fuerzas presentes en el Ayuntamiento de la ciudad de Sant Feliu de Llobregat; parte de la existencia previa de un estudio realizado por los servicios técnicos de la Generalitat de Cataluña sobre la posibilidad material y técnica de proceder a este soterramiento, y parte también de la constatación de que, aunque es cierto que en las últimas décadas se ha procedido a la construcción de muchos pasos subterráneos de vías de Renfe en ciudades y pueblos de nuestra geografía, no es menos cierto que muchas ciudades continúan pendientes de una modernización importante en la infraestructura viaria pública, especialmente la del ferrocarril, para que el crecimiento de las mismas, en el plano geográfico, en el plano urbanístico, en el plano de la demografía y en el plano de los usos sociales que del espacio urbano hace esta población emergente, se vaya produciendo con el ritmo que sería de desear. Resulta lógico plantearse que muchas otras ciudades podrían tener necesidades similares, pero es lo cierto que estamos ante una población en la que el mantenimiento del paso a nivel no soterrado está creando muy graves dificultades. Piensen, señorías, por darles algunos datos, que ésta es una ciudad en la que, años atrás, pasaban cuarenta trenes al día y en la actualidad pasan 148; piensen también que ésta es una ciudad que está situada en el corredor mediterráneo y que, por lo tanto, en muy pocos años, en dos o tres, va a ser un corredor en el que una parte importante de los trenes que circulen por él lo van a hacer con velocidad alta. Por lo tanto, el incremento de velocidad media, incluso en el paso por la ciudad, va a sufrir una elevación importante. Sólo hace diez años, los trenes pasaban por esta ciudad a una velocidad media de 30 kilómetros por hora y ahora están pa-

sando a 70. Imaginen lo que puede suponer un paso a nivel no soterrado en un corredor en el que se va a aplicar la velocidad alta del corredor mediterráneo.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Espasa, dado que la propuesta es conjunta, le ruego vaya terminando, porque el señor Sedó me hace indicaciones de que quiere intervenir posteriormente. Le ruego se limiten en el tiempo para disponer del mismo que los demás grupos parlamentarios.

El señor **ESPASA OLIVER**: Enseguida termino, señor Presidente.

Creo que aún no he consumido la mitad de mi tiempo, pero voy a terminar rápidamente dando algunos datos más.

Este es un paso a nivel por el que circulan más de dos mil personas al día y en el que desgraciadamente se han producido en los últimos tiempos nueve accidentes mortales, el último hace menos de quince días.

Por todas estas razones, por la existencia del estudio previo de viabilidad, por el acuerdo de las fuerzas políticas, hemos creído necesario plantear esta proposición no de ley, junto con el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, ante esta Comisión de Infraestructuras. Espero que el representante de Convergència i Unió pueda completar algunos de los extremos que he debido dejar en el tintero al hacer esta presentación conjunta.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora tiene la palabra el señor Sedó para completar la exposición del señor Espasa.

El señor **SEDO I MARSAL**: Espero hacerlo y muy brevemente.

En realidad, la proposición no de ley se origina, como se ha dicho ya, por un acuerdo adoptado en la población de Sant Feliu de Llobregat de todos los grupos representados en el Ayuntamiento. Los antecedentes de la proposición no de ley son una reproducción de la proposición no de ley que se acordó en aquel Ayuntamiento, por lo que era muy fácil adaptarla; más que adaptarla era hacerla repetitiva.

La proposición no de ley entra en el Registro el 27 de diciembre, el día en que se aprobaban los Presupuestos, y se expresa con el fin de que se recoja que en el Presupuesto del año 1995 —es decir, el que se aprobaba en aquella mañana— se inicien las obras. Consideramos que para realizar los proyectos e iniciar la obra que se pide no hacía falta que esta obra en concreto figurase en las cantidades globales que el Ministerio tiene. No es incongruencia ni error el que figuren partidas presupuestarias del año 1995, cuando aquel día se acababa de aprobar el Presupuesto. Creemos que es realizable lo que se pide en la proposición no de ley, por tratarse de un tema muy particular de Sant Feliu de Llobregat. Comprendemos que no sólo suceden cosas de este tipo en este concreto paso a nivel. En otros núcleos urbanos también hay problemas con los pasos a nivel. Los grupos proponentes son sensibles a la problemática que se puede presentar al efectuar algunos estudios para eliminar los pasos a nivel que hoy en día todavía existen en los centros urbanos.

Creemos que el voto favorable de los grupos a esta proposición no de ley no indica más que ir hacia adelante en eliminar toda una serie de barreras que hoy en día existen en las redes ferroviarias españolas.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, dado que existe una enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Sabaté en nombre de dicho Grupo.

El señor **SABATE IBARZ**: Efectivamente, nuestro Grupo ha presentado una enmienda que en principio queríamos que fuese de sustitución, puesto que consideramos innecesaria la proposición no de ley que hoy analizamos, como luego intentaré justificar, y de muy difícil cumplimiento, tal como estaba planteada. Innecesaria porque los estudios para la supresión de este paso a nivel y la integración del ferrocarril en la malla urbana de la ciudad de Sant Feliú ya se están realizando y vienen de lejos. Es una necesidad largamente sentida no sólo por la ciudadanía, sino también por las distintas administraciones que tienen competencia en el tema.

Ya en 1981 la Generalitat y el Ayuntamiento de Sant Feliú analizaron el problema de la incidencia del ferrocarril en el casco urbano, recomendando la ejecución de pasos a desnivel puntuales para la solución de la permeabilidad y rechazando cualquier otro tipo de solución por su elevado coste.

Tres años más tarde, en 1984, las administraciones antes señaladas redactaron el anteproyecto de un semisoterramiento, que tampoco resolvía de forma adecuada la permeabilidad transversal.

Durante los años 1988 y 1989 Renfe estudió por su parte, exclusivamente bajo el punto de vista ferroviario, la alternativa de soterramiento de la travesía, analizando el trazado en planta y perfil, desvíos y estación provisional, etcétera, concluyendo con una estimación del coste de la actuación. Pero no se realizaron los estudios complementarios adecuados: geotécnicos, hidrológicos, de movilidad, etcétera.

Desde el mes de septiembre pasado, por otra parte, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y el Ayuntamiento de Sant Feliú vienen analizando tanto la problemática constructiva que presenta el soterramiento de la travesía ferroviaria, en especial la solución al cruce con las rieras de la Salud y Paísa, como la existencia o inexistencia de agua en el subsuelo, que dificulta las obras y su posterior mantenimiento y, finalmente, también la estimación del coste lo más preciso posible de toda esta actuación.

De todo lo que acabamos de exponer se desprende que no procede en este momento de análisis de las diferentes alternativas y necesidades de las obras, no sólo de la supresión, sino también de las complementarias, que esta Comisión se pronunciara al respecto.

Por otra parte, este proyecto de soterramiento y supresión de paso a nivel en Sant Feliú ya ha sido analizado incluso en esta presente legislatura, en dos ocasiones, en el Congreso de los Diputados. En las respuestas dadas por el

Gobierno, la primera de ellas el 25 de enero de 1994 y la segunda el 11 de marzo de ese mismo año, se ponía de manifiesto que el soterramiento de esta línea férrea trascendía de la mera mejora de la infraestructura ferroviaria de la Administración central, por lo que el Ministerio de Obras Públicas no lo incluyó entre sus actuaciones en el documento «Directivas para el planeamiento de las infraestructuras en el área de Barcelona». Así las cosas, el proyecto debería llevarse a cabo no en solitario por el Ministerio, sino a través de un concierto entre las diferentes administraciones, debiendo surgir la propuesta inicial de las administraciones territoriales y requiriéndose la participación de todas ellas para la finalización de la ejecución de estas obras.

Hasta ahora, esta concertación entre las distintas administraciones no se ha producido y, por lo tanto, es difícil que instemos desde esta Comisión al Gobierno para que no sólo se redacte el proyecto, sino que se ejecuten las obras en 1995. Por eso decíamos al iniciar nuestra intervención que es de difícil cumplimiento esta proposición no de ley. De difícil cumplimiento porque, además de no figurar en los Presupuestos de 1995, aunque esos Presupuestos se modificaran en estos momentos o el Ministerio destinara una partida para la realización de estas obras, por los plazos que requerirían tanto la redacción y aprobación del proyecto, como los plazos de audiencia que hay que establecer para que se puedan presentar las posibles alegaciones, no hay tiempo como para que esas obras empiecen en 1995.

En definitiva, nuestra enmienda de sustitución venía motivada por estas consideraciones que acabamos de hacer. Continuamos pensando que dejar en la proposición el año de 1955 como plazo máximo para que se ejecuten esas obras es algo que no se va a poder cumplir, pero si lo que queremos es expresar al Gobierno la necesidad y la urgencia de estas obras y los grupos proponentes continúan considerando que es inamovible esa fecha, nosotros no vamos a ser los que nos oponemos. En todo caso, sería bueno advertir a los ciudadanos de Sant Feliú —y queremos que conste en el «Diario de Sesiones»— que nuestra opinión es que va a ser materialmente imposible iniciar esas obras en 1995.

Nuestro último argumento para presentar esta enmienda que pretendíamos fuera de sustitución pero que por las conversaciones que hemos mantenido con los otros grupos aceptaremos que sea de adición, es que una propuesta tan puntual en un problema que, como ya he señalado aquí, es mucho más amplio y complejo, podría llevarnos a instar al Gobierno, si se presentan otras de estas características, a solucionar no los casos más prioritarios, sino aquellos que propiciarían las circunstancias, la correlación de fuerzas que exista en un momento determinado, la proximidad electoral, etcétera. Por ello, proponemos esta enmienda que entendemos que también puede ser asumida por los diferentes grupos y que señala lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a establecer un plan urgente de supresión de pasos a nivel que especialmente considere aquéllos de zonas urbanas. En aquellas ciudades donde esta situación de supresión de pasos a ni-

vel pueda tener mayor envergadura, se contemplará la planificación para la realización de las obras necesarias. Dicho plan deberá estar finalizado antes de noviembre del presente año para que pueda ser incluido en los Presupuestos Generales del Estado para 1996.

Creemos que esta adición será de interés para todos los grupos y que podrá ser votada afirmativamente, tal y como ya se ha comentado, en la que se indican la necesidad de que se elabore este plan en el que se contemplen las prioridades y cuáles son las actuaciones más importantes y no sólo actuaciones puntuales.

Termino reiterando, una vez más, que el Ministerio ya está empezando a hacer esta labor y que, por tanto, tenemos la esperanza de que el plazo que fija el propio Grupo Socialista en esta enmienda va a ser cumplido con toda normalidad.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, ¿qué grupos parlamentarios desean fijar su posición? **(Pausa.)** Por parte del Grupo Parlamentario Popular, el señor Milián Mestre tiene la palabra.

El señor **MILIAN MESTRE**: Nosotros simplemente quisiéramos consolidar el criterio que se ha expuesto de manera general en las anteriores intervenciones respecto a la necesidad objetiva del proyecto. Por nuestra parte, respecto al conocimiento directo de ese problema que supone la injerencia en el casco propiamente urbano de Sant Feliu de Llobregat de vías de alta velocidad en fecha próxima, como ha dicho muy bien el Diputado que ha intervenido por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, nos reafirmamos en esas mismas razones por entender que la necesidad objetiva es tal, y a eso queremos añadir la urgencia apremiante que no parece ser contemplada por la última intervención que acabo de escuchar del colega socialista. La urgencia es evidente, puesto que es un núcleo urbano de densa población que circunscribir el área metropolitana de Barcelona con una serie de servicios e injerencias que preocupan y complican mucho más la permeabilidad entre diferentes cascos urbanos y barrios que integran esa periferia metropolitana barcelonesa. Entendemos que a la adición que se puede proponer respecto a la creación de vías de alta velocidad a través de... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, ruego silencio porque, si no, el señor Milián no puede ser entendido debidamente en un tema tan importante como éste.

El señor **MILIAN MESTRE**: En el nuevo corredor de alta velocidad que se está realizando ya entre Valencia y Barcelona, la presencia de estas vías constriñe tremendamente el curso habitual de la vida urbana y, al propio tiempo, está creando problemas complementarios de seguridad en la población adyacente.

En este sentido, para nosotros la urgencia es una razón primaria y fundamental y, en consecuencia, apoyaremos la proposición no de ley por entender que a la necesidad objetiva se une esta apremiante urgencia dadas las condicio-

nes en que se está desarrollando la actividad del transporte en esa parte del extrarradio barcelonés y, por tanto, de las ciudades integradas en el conjunto metropolitano.

Asimismo, creemos que esta medida podría favorecer el soterramiento de las vías, la integración de barrios de ese área metropolitana y de la propia ciudad de Sant Feliu de Llobregat, puesto que, como hemos visto frecuentemente en las ciudades con cinturones ferroviarios, lo que se produce son auténticas murallas que separan y escinden el uso habitual no solamente del casco urbano y de las vías de superficie, sino incluso la integración de las familias en una y otra parte.

Nuestro caso es marcadamente importante aunque no llegue a la alarma de otras ciudades como he podido ver en Méjico recientemente, donde la ciudad queda atravesada por auténticas murallas férreas que acaban rompiendo la armonía de la vida urbana. Como digo, para nosotros este caso tiene una significación especial puesto que ha habido un consenso generalizado en todas las fuerzas políticas que integran las diferentes formaciones de Sant Feliu de Llobregat. En ese sentido, sería conveniente que este consenso general, que obedece a una necesidad ciudadana evidente, sin ninguna discrepancia de orden subjetivo u objetivo, mereciera un aval para conseguir que en esta Comisión se aprobara unánimemente esta proposición.

Finalmente, y dada la apreciación que ha hecho el colega socialista cuando ha propuesto su enmienda, nosotros también aceptaríamos su planteamiento bajo la condición de enmienda de adición, aunque pensamos que sería mejor postular claramente la petición que formula la proposición no de ley para que la eficacia se multiplicara en virtud de esa urgente necesidad que apremia a un proyecto de esta naturaleza.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, decidan entre ustedes quién va a intervenir en representación de los dos grupos proponentes. **(Pausa.)** El señor Espasa tiene la palabra.

El señor **ESPASA OLIVER**: Señor Presidente, voy a ser muy breve con el objetivo de señalar dos cuestiones que lograrán el consenso de la Comisión, puesto que no era otro el fin que perseguía esta proposición conjunta de Convergència i Unió e Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Nosotros creemos que la enmienda debe pasar a ser de adición y estaríamos dispuestos a aceptarla en su integridad. Dicha aceptación viene a matizar y a dar sentido al contenido de la parte dispositiva, que sería el punto 1 de nuestra proposición no de ley, en el sentido de que lo que parece ineludible que este Congreso debe aprobar literalmente es que en 1995 se inicie el proyecto de soterramiento de esta línea férrea en esta ciudad y que esto no vaya en perjuicio de que en un plan general y de acuerdo con este propio plan, las obras de esta ciudad y de otras que pueda haber se inicien cuando estos proyectos estén redactados en el momento que procesalmente sea oportuno.

En este entendimiento proponemos, pues, votar como punto número 1 la parte dispositiva de nuestra proposición no de ley y como punto número 2 la enmienda del Grupo Socialista.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCION URGENTE DE DETERMINADAS MEDIDAS EN RELACION CON LA EMPRESA FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000381.)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a debatir la quinta proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a la adopción urgente de determinadas medidas en relación con la empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), cuyo autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra, en nombre de dicho Grupo, el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: El objetivo de esta proposición no de ley una vez producido el cese, dimisión o dimisión indicada del señor Martín Baranda al frente de Feve es precisamente conocer cómo está la empresa. Proponemos la realización de una auditoría externa ligada sobre todo al cumplimiento de la normativa, a los procedimientos de gestión y al control que sobre esa gestión se ha producido durante el período de la presidencia del señor Gonzalo Martín Baranda. Una vez conocida esa actuación, el segundo objetivo no solamente es deslindar las responsabilidades políticas sino también otras responsabilidades. Lo que decimos en la proposición es que deben producirse las depuraciones de responsabilidades de carácter administrativo, o incluso de carácter civil, una vez realizado este trabajo de esclarecimiento de cómo ha funcionado Feve.

La relación de escándalos que se han ido sucediendo en torno a la empresa Feve desde el mes de diciembre del año 1993, que ha quedado patente a lo largo de todo este tiempo, que Izquierda Unida puso en conocimiento del propio Ministro y que saltó en noviembre de 1994 a la prensa nacional, viene relacionada con una serie de actuaciones que mencionaré a modo de refresco que tenían relación con la eliminación de mecanismos internos de control para la contratación de bienes, de obras, de personas y de servicios, así como con actuaciones ligadas a préstamos personales con fondos públicos cedidos a miembros de la dirección de la empresa, puestos de trabajo en escalas salariales a las que se acceden por examen que han sido otorgados a familiares o personas cercanas, afines al presidente de Feve; contrataciones de servicios sin oferta pública; viajes no pagados, de gratis, en tren Transcantábrico también para personas relacionadas con la dirección de la empresa; venta de maquinaria de la vía de Feve realizada por el propio presidente de la Compañía directamente y sin pasar por el consejo de administración; existencia de una

cuenta corriente, sin control de ningún tipo, a cargo del director de personal (no sabemos para qué y con qué objetivo) y, por último, todo lo que se refería al uso de ocupaciones de ocio o complementos que han sido abonados al presidente, cuales fueron los temas de las corridas de toros, el tabaco o las medicinas.

¿Por qué es necesaria una auditoría externa, si la Inspección General de la Administración del Estado analiza las cuentas? A eso ya respondió el día 7 de octubre el señor Panadero a nuestro compañero de Izquierda Unida, Manuel García Fonseca, a quien dijo que esta Inspección audita las actuaciones de Feve. Lo cierto es que esta Inspección general actúa de oficio por muestreo y a partir de una cantidad mínima como importe a analizar, se centra fundamentalmente en las inversiones y, por tanto, no se centra en el gasto corriente.

Sin despreciar el papel de esta inspección y de los funcionarios que la integran, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya pide que esta Comisión apruebe para Feve la misma filosofía que se aplica en Renfe. El propio estatuto de octubre de 1994 facilita que en Renfe se simultaneen estos dos tipos de auditoría: las oficiales de la Administración y las externas de empresas de reconocida solvencia profesional.

Creemos que, con el cúmulo de irregularidades documentadas que han salido a la luz, hay más que fundados motivos para que esta auditoría se realice de forma urgente y para que las afirmaciones del señor Panadero, Secretario General del Ministerio, ponga por lo menos en cuestión ese trabajo serio y riguroso, porque en todo caso tendríamos que preguntarnos cómo se han producido estas irregularidades, ya que incluso el propio Ministro aceptaba que se habían producido anomalías o formas de gestión poco adecuadas o usuales.

El segundo punto es por qué nosotros creemos que es necesario exigir responsabilidades: porque no basta con cesar en un cargo; hay que demostrar eso que se dice en las campañas: el que la hace, la paga. Hay que demostrar que tenemos voluntad de aclarar y de depurar responsabilidades. Nosotros creemos que todas estas irregularidades que se han cometido, en las que tienen implicación no solamente el señor que las ha cometido, sino quien tenía la responsabilidad superior, el propio Ministro o la persona de quien dependiera, por el bien de la empresa pública, por el bien de cualquier actuación del Estado, debieran quedar depuradas, porque además, han provocado una situación complicada.

Voy a utilizar como ejemplo la situación que han sufrido una serie de empresarios, tanto en Galicia como en Asturias, que han dejado de cobrar obras, bienes y servicios, que les deben subcontratas de las contratas de Feve que les han ido encargando por un valor aproximado de 200 millones de pesetas; es decir, son los subcontratistas de los subcontratistas de los contratistas de las obras de Feve. Hay un sinfín de empresas pequeñas, que se han puesto en conocimiento de Feve, pero, a pesar de todo Feve ha seguido haciendo pagos a las empresas contratistas sabiendo que los que realizaban las obras no percibían el dinero por las obras que acometían. Empresas como

Austral Ingeniería, Aroza, Marola, Defesa, o Cicasa se han visto permanentemente en la prensa de estas dos regiones. Por tanto, sería bueno que nosotros pudiéramos entrar en ese esclarecimiento total para que pudiéramos también asumir la herencia que ha dejado Feve a los nuevos dirigentes de la empresa. A nuestro entender, las responsabilidades también se deben extender hacia las personas que nombraron al señor Panadero.

Termino, señor Presidente, por entender que haríamos un buen favor al papel que debe jugar esta empresa pública, en el sitio que hoy está o en el que le corresponda en el futuro, si nos comprometíamos a aclarar qué realidad hay dentro de la empresa, qué actuación se ha producido, qué gasto y con qué desviación o con qué irregularidad, y si pudiéramos responsabilidades, para que así pudiéramos actuar desde la misma condición con que se actúa en otras actividades políticas o privadas en el funcionamiento cotidiano.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición con respecto a la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya?

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Esta proposición no de ley que trae hoy a la Comisión el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya es consecuencia de la comparecencia de hace muy poco tiempo, en esta misma Comisión, del ex presidente de Feve, señor Martín Baranda, por el escándalo de las adjudicaciones de obras a la empresa CAE-Rail.

Durante esa comparecencia este Grupo Parlamentario aportó una serie de razonamientos, nosotros entendemos que amplios y suficientes, y por eso hoy nos va a permitir la brevedad, puesto que lo que hacemos es reiterarnos en todos los argumentos que expusimos durante la citada comparecencia.

Todo abocó en que la gestión del ex presidente de Feve había sido nefasta para esta empresa pública, y la prueba es que, a los pocos días de celebrarse esta comparecencia, el propio Ministro de Obras Públicas cesó al señor Martín Baranda, con lo cual aquel cese cantado fue coherente con los grupos que habíamos expuesto nuestras dudas respecto a la gestión del señor Martín Baranda.

Entendemos que es oportuno y procede esta auditoría externa y las exigencias de responsabilidades que propugna la proposición no de ley, que debe alcanzar, como indica la proposición, al consejo de administración de la empresa pública y al Secretario General para los Servicios de Transportes, porque en aquellos debates quedó ya claro que estas dos instituciones habían quedado implicadas en estas irregularidades.

En el caso del Secretario General todos recordamos cómo quedó implicado, por ejemplo, en un detalle que aquel día se especificó, que fue el montaje de un piso innecesario en Madrid, de Feve, de utilidad muy dudosa. Se da, además, la circunstancia de que al Secretario General le

acompaña una aureola de irregularidades que han sido permanentemente expuestas en esta Comisión, como puede ser el caso muy reciente del escándalo de las tarjetas de transporte. Se viene anunciando en los medios públicos que el cese de este Secretario General también es inminente; eso se ha escrito. Creemos que es el momento de que esta auditoría y la exigencia de responsabilidades se lleven adelante.

En consonancia con lo que he expuesto, nuestro Grupo va a votar a favor de esta proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, el señor García-Arrecciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, sólo quiero decir que este Grupo hará una única intervención sobre el conjunto de las tres iniciativas por versar sobre temas comunes.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA REFORMA DEL ESTATUTO DE LA EMPRESA FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE), PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA.** (Número de expediente 161/000382.)

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROCEDA, DE MANERA URGENTE, A CONSOLIDAR LA ESTRUCTURA FUNCIONAL EN LA EMPRESA FERROCARRILES DE VIA ESTRECHA (FEVE) UNA VEZ DEFINIDO UN PLAN DE EMPRESA, ASI COMO A QUE LAS SUSPENSIONES DE CONTRATO, TRASLADOS Y CAMBIOS DE CATEGORIA, EMPRENDIDAS POR GONZALO MARTIN BARANDA EN EL ULTIMO AÑO QUEDEN SIN EFECTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA.** (Número de expediente 161/000383.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición no de ley número 6, por la que se insta al Gobierno a la reforma del Estatuto de la Empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (Feve), a iniciativa del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que será defendida conjuntamente con la séptima por la que se insta al Gobierno a que proceda, de manera urgente, a consolidar la estructura funcional en la Empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (Feve) una vez definido un plan de empresa, así como a que las suspensiones de contrato, traslados y cambios de categoría emprendidas por Gonzalo Martín Baranda en el último año queden sin efecto.

Ahora bien, como en esta séptima proposición no de ley existe una enmienda del Grupo Popular, es evidente que,

aunque usted tiene perfecto derecho a defender las dos conjuntamente, también el Grupo Popular tendrá que decidir si se refiere a las dos conjuntamente o, como es lógico, dado que presenta una enmienda, una por una.

Sin más dilación y sin más disertación al respecto, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La intención de mi Grupo al proponer y mantener estas dos proposiciones no de ley es hacer frente a dos objetivos que creemos que hoy no están claros dentro de la propia empresa Feve. Mi Grupo está preocupado por el futuro de Feve en función del poco desarrollo de inversiones y actuaciones de la propia empresa, de la definición de futuro que debe tener Feve y el servicio que debe prestar una empresa que fue instalada en las zonas mineras para relacionar los centros de ciudad con la actuación minera, zonas que hoy se encuentran transformadas en una realidad totalmente distinta. En el caso de Murcia, en el transporte ya no hay minería, tiene más relación con el turismo y el desarrollo en el Mar Menor que con la propia actuación minera. Hay una falta de perspectivas de futuro que incluso se proyecta dentro del PDI y una falta de coordinación competencial en la actuación, porque muchas de estas actuaciones deben ser competencias exclusivas de las comunidades autónomas. Por utilizar el ejemplo de la comunidad de la que yo vengo, el transporte que nace y muere dentro de la propia comunidad es competencia exclusiva de la comunidad autónoma, pero no está transferido, fundamentalmente por las pésimas condiciones en que la infraestructura está realizada, y no hay un acuerdo entre las comunidades autónomas.

¿Cuál es el objetivo de nuestra primera proposición? Que se reforme el Estatuto de Feve para que puedan participar las comunidades autónomas en las que opera Feve en el consejo de administración, intentando asimismo revisar las funciones y responsabilidades que hay dentro de ese consejo de administración, que en realidad, hasta ahora, ha sido un consejo de *desadministración*. Más que un consejo de administración que haya seguido las cuentas de la empresa, que haya hecho un seguimiento a su actuación, en realidad nos hemos encontrado con un consejo ocultado y una potenciación fundamental de la gerencia de la propia empresa. El objetivo de la primera proposición no de ley, por tanto, es lograr que Feve se ajuste a la realidad competencial y recoja los compromisos de las distintas vertientes de las administraciones del Estado. Por eso proponemos la reforma del Estatuto de Feve, que está aprobado desde el año 1974. Fíjense si en los que están gobernando hay filosofía de modificación que todavía no ha sido modificado el Estatuto dentro de la propia empresa; en el año 1974 —para que nos ubiquemos— todavía no se había hecho ni el proceso de la reforma política en este país, ni parecía que se diese el clima para producirse.

La segunda proposición no de ley va dirigida precisamente a algo que debe definir a cualquier empresa: antes de actuar, proceder a dotarse de un plan de empresa. En la empresa Feve la casa se ha empezado por el tejado, se ha hecho una buena estructura de mando, una buena estruc-

tura por arriba, que aproximadamente viene a costar unos 300 millones de pesetas al año, pero no hay un plan de empresa. A pesar de tener ese equipo dirigente, se ha debido sacar a información pública una petición de ofertas para que haya una actuación de asistencia técnica en la elaboración de un estudio de mercado y plan de empresa en Feve por 14.600.000 pesetas —esto salió a finales del año pasado—. No hay capacidad para que hagan un plan de su propia empresa estos dos dirigentes, que sí han usado de los propios recursos, y sin embargo sí han procedido a actuar contra los técnicos de la propia Feve que han sido capaces de ser críticos con el gobernante, con el señor Martín Baranda. Todos los técnicos que han planteado dudas a la actuación para sacar la contrata, todos los técnicos que han ido planteando una oposición al funcionamiento interno o simplemente pidiendo que se ajuste a la ley cualquier decisión de la empresa han sido suspendidos de contratos o trasladados o les han cambiado de categoría.

¿Qué es lo que proponemos en la segunda proposición no de ley? Primero, que la estructura funcional que dotó el señor Martín Baranda se aplase hasta que haya un plan de empresa, y segundo, que este plan de empresa recoja la realidad anterior a la entrada del señor Martín Baranda, es decir, que se anule la actuación que ha habido en la suspensión de contratos, traslados y cambios de categoría en las personas que estén dispuestas a continuar en la empresa; los que no estén en disposición de continuar hoy, lógicamente, no.

En cualquier caso, señor Presidente, ahora que está tan de moda la propuesta de privatización de servicios o de algunas actuaciones —en el caso de esta empresa incluso los talleres de mantenimiento—, lo mejor hubiera sido que se hubiera privatizado a la dirección de esta empresa, y así habríamos visto cómo se ubicaban en el mercado los que han gobernado y dirigido la propia empresa.

¿Qué es lo que pretende Izquierda Unida con esta proposición no de ley? Que cualquier actuación tenga relación con la viabilidad y el futuro de la empresa. Creemos que debe dotarse, precisamente una de las propuestas de la enmienda es relacionarla con la otra empresa gestora de servicios, Renfe. Después, cuando el Partido Popular defiende la enmienda, nosotros entraremos en esa discusión, pero creemos que la inversión que ahora mismo está recibiendo esta empresa de 14.000 millones de pesetas, que anualmente el Estado destina a Feve debe ordenarse y organizarse con el fin de dar el mejor servicio a la población. Por tanto, para que sean realidad los puestos de trabajo actuales o los necesarios en el futuro, el papel y el protagonismo de Feve dentro de una actuación global en el transporte ferroviario y, sobre todo, la viabilidad de futuro —que nosotros creemos que debe estar ligado—, la última proposición no de ley, la séptima, hace referencia a ese plan de empresa que debiera haber hecho la propia empresa, no sacado a concurso, y a que la consolidación del aparato administrativo no esté ligada a la propuesta del señor Martín Baranda, que ya está cesado —y bien cesado, o bien dimitido o bien indicada su dimisión—, sino a lo que necesite

la empresa. A lo mejor necesitamos menos directivos y más gente que trabaje y conduzca el material ferroviario, es decir, las máquinas y los vagones.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Popular, para fijar su posición con respecto a las dos proposiciones no de ley, si lo considera oportuno, y especialmente para defender su enmienda a la séptima proposición no de ley, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Voy a hacer conjuntamente la fijación de postura en cuanto a ambas proposiciones y la defensa de la enmienda a la segunda.

Respecto a la primera, aquí se dan tres o cuatro circunstancias que yo voy a comentar. Entiendo que en general la proposición es oportuna, pero cuando dice, por ejemplo, que debiera haber una representación en el consejo de Feve de todas las comunidades autónomas, aunque nosotros estamos de acuerdo, efectivamente, pensamos que debería ser siempre que se diera una circunstancia, y es que hubiera financiación de estas comunidades en dicha empresa pública, puesto que entendemos que esa representación debería ir ligada a decisiones de tipo económico-social.

Respecto a que también el nuevo estatuto que se propone implique una revisión de las funciones y responsabilidades del consejo de administración, en principio estamos también de acuerdo pero siempre —debo matizar, dentro de nuestro objetivo prioritario, reiterado a lo largo de los últimos años— que haya una integración efectiva de Feve como empresa pública dentro de Renfe, para que fuera una unidad más armónica y cooperativa.

La proposición habla, en términos genéricos, de otras modificaciones, sin especificar. Nosotros entendemos que habrá que incluir otras modificaciones, pero siempre que vayan en la línea de esa idea prioritaria de la integración de Feve en Renfe. El estatuto actual de Feve, que fue aprobado por el Decreto 564 del año 1974, se hizo en un momento en que no habían tenido lugar efemérides tan importantes como, por ejemplo, la aprobación de la Constitución Española o la incorporación de España a la Unión Europea. Sólo estas dos circunstancias son suficientes para ver que estamos ante la necesidad de actualizar aquel estatuto, sobre todo porque habrá llegado la hora de acomodar las circunstancias de Feve a lo que establece la Unión Europea y sus directrices, que tendremos que acatar como lo hacen el resto de países miembros, sobre todo en lo que afecta a la célebre Directiva 440/91 en cuanto habla claramente de la separación de la gestión respecto a la infraestructura y al saneamiento económico de los ferrocarriles públicos.

También el devenir económico de esta empresa va en la misma dirección, ya que si analizamos las cuentas de resultados vemos que en el año 1990 fue de 4.681 millones; se elevó en 1992 a 5.760 millones; siguió aumentando en 1993 a 6.665 millones y ha aumentado en 1994. Todo hace prever, por el camino que vamos, que seguirá aumentando. En cambio, el tráfico de viajeros sigue disminuyendo. Si lo medimos en millones de viajeros-kilómetro apreciamos

esta tendencia decreciente, ya que si en el año 1991 estábamos en 230, en 1992 bajamos a 226, y en 1993 a 220. En cambio, las unidades de tráfico realizadas vienen descendiendo desde el año 1989 en adelante, cuando los recursos que el Estado está aportando a Feve aumentaron sensiblemente, por ejemplo, del año 1993 respecto a 1992 nada menos que un 79 por ciento. En consecuencia, se pone de manifiesto la necesidad y la oportunidad de tomar medidas urgentes, toda vez que no puede seguirse como hasta ahora.

Lo primero que habría que hacer es estudiar a fondo la realidad de Feve, la acomodación, como digo, a esa Directiva de la Unión Europea y, de una vez por todas, intentar clarificar cuál es el ferrocarril de vía estrecha que este país necesita, sobre todo con la idea europea de hacerlo rentable. Quizá no es éste el momento procesal oportuno, pero va llegando la hora de que una ponencia de esta Comisión analice cuál es el «status» que hay que darle a esta empresa pública, interviniendo las comunidades afectadas, como son Galicia, Asturias, Cantabria, Castilla-León y el País Vasco.

Respecto a esta proposición no de ley tenemos una reserva importante cuando habla de incorporar al consejo de administración de Feve a los representantes de estas comunidades autónomas, que, como he dicho antes, estamos de acuerdo, pero con una condición importante: que la participación económica de estas comunidades sea efectiva en el devenir socioeconómico de Feve. Entendemos que esto es trascendente, porque si aprobáramos esto, automáticamente sería válido el argumento de que, en el caso de su hermana mayor Renfe, todas las comunidades autónomas, por lo menos las 15 peninsulares, deberían tener una representación en el consejo de Renfe. Con lo cual estamos en un momento en que esta situación todavía no es oportuna, habida cuenta de que estas comunidades autónomas no tienen aportación económica. Nosotros participamos de la idea de que, efectivamente, debe haber esta representación, pero siempre y cuando haya participación económica, sobre todo para que en el caso de Renfe quede también claro lo que hay que hacer. Esta es la única reserva que planteamos a esta proposición no de ley y es la que va a condicionar nuestro voto a raíz de esta cuestión y del resto de temas que planteen los otros grupos parlamentarios.

La siguiente proposición no de ley, referida a la consolidación de una estructura funcional con el plan de empresa, por la misma razón que he aportado anteriormente, hay que establecerla de acuerdo con la Unión Europea, que va en la dirección de exigir un régimen de estricta rentabilidad, que se ha de conseguir en un mercado libre, y en los contratos con el Estado, éste debe asumir la función social comprando esos servicios.

Esta proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya está muy relacionada con una proposición no de ley que debatimos en esta misma Comisión el pasado 15 de noviembre por la que se instaba al Gobierno a que se dirigiera a la empresa Pública Feve para que elaborara un plan de empresa. En aquella ocasión expusimos una serie de argumentos, en la misma direc-

ción que hoy reiteramos porque siguen teniendo validez, tendentes a recordar las directivas de la Unión Europea, a insistir en la integración de Feve en Renfe y al razonamiento de que esta integración a lo que más puede beneficiar es a la mejora del «status» social de los trabajadores de Feve.

Ya entonces el portavoz de Izquierda Unida, el señor García Fonseca, respecto a esta enmienda que se presentó en aquella ocasión y que es semejante a la que hoy se presenta por razones de pura coherencia, dejó claro que entendía, y lo leo literalmente, que «es una enmienda con la que el grupo de Izquierda Unida no discrepa en su contenido». Entiende que concuerda con los planteamientos de Izquierda Unida, pero decía que ocasiones habrá para que se apruebe esta cuestión lógica de la incorporación de Feve en Renfe. Por tanto, no rechazaba el contenido de nuestra enmienda y decía que ocasiones habrá. Quizá la ocasión ya ha llegado. Como además en esta ocasión estamos debatiendo algo que afecta a un plan de empresa y sobre el que se aprobó por unanimidad instar al Gobierno a que presentara y elaborara un plan estratégico a la empresa Feve, va llegando el momento de que el Gobierno dé cuenta de ese plan estratégico al que fue instado por esta Comisión.

Sin embargo, hay también en esta ocasión una reserva de opinión que nosotros quisiéramos hacer. Es cuando solicita que se revisen todos los contratos de traslado y cambios de categorías emprendidos por don Gonzalo Martín Baranda en el último año y que queden sin efecto. Nosotros creemos que es demasiado drástico, porque puede haber habido decisiones buenas, regulares y malas. Esto es válido para aquellas decisiones que hayan sido malas o regulares, que a lo mejor son la mayoría, pero puede que haya habido alguna decisión que sea razonable; por tanto, no debe aplicarse este criterio a todos los cambios, sino a aquellos en que hubiera algún problema por cuestiones de irregularidad o porque no fuera ajustado a la legalidad.

Esta es la pequeña reserva que tenemos respecto a esta proposición no de ley de Izquierda Unida, pero en su conjunto, y puesto que nosotros tenemos que votar la proposición no de ley en su globalidad, incluida nuestra enmienda, entendemos que nuestra pequeña reserva no tiene entidad suficiente, a pesar de que he querido que quede constancia. Por tanto, si se aprueba y se admite la enmienda del Grupo Popular, nosotros la apoyaríamos con nuestros votos.

Eso es todo respecto a las dos proposiciones que estamos debatiendo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, haré una breve intervención; breve porque se han debatido en esta Cámara hasta la saciedad diferentes iniciativas de tenor literal exacto al que hoy se nos vuelve a presentar en estas tres proposiciones no de ley. Propositiones que responden, con todo el respeto, a la fijación de un miembro de esta Cámara —no el señor Ríos—

por dirigir desde sede parlamentaria la gestión de Feve; fijación que tiene causas complejas, entre las cuales no es la menos importante la resistencia corporativa de determinados miembros de la empresa a asumir la reestructuración orgánica que se ha visto obligado a hacer para cumplir las directivas europeas en cuanto a diferencias organizativas y contables en las empresas prestadoras del servicio de ferrocarril.

Esas fijaciones se han planteado sistemáticamente ante esta Cámara con la excusa de una serie de supuestos escándalos y corruptelas que hemos rechazado tajantemente. Escándalos y corruptelas que se resumen en que una determinada adjudicación de obras no ha sido del gusto de dos grupos parlamentarios de esta Cámara, en que el anterior presidente de Feve, como tantísimas empresas de este país, tenía alquilado un piso en Madrid para los directivos de Feve que se desplazan constantemente a esta ciudad, y en una historieta más bien pobre, sin contenido, sin importancia, sobre unas entradas de toros, que si se compraron, que si se dejaron de comprar, que si fueron para unos o si fueron para otros.

Nosotros hemos manifestado claramente, a lo largo de las diferentes sesiones que esta Cámara ha dedicado a Feve, cuál es nuestra posición. Hay, y ha habido sin duda, iniciativas que se pueden calificar de no ortodoxas, pero ajenas completamente a lo que es la buena gestión de una empresa, que han tenido su final en el cese, dimisión, cese pactado —a los efectos de esta Cámara da igual—, en el cambio del Presidente de la empresa por un nuevo Presidente.

Cuando critico la obsesión por dirigir, por gestionar la empresa Feve desde esta Cámara, ¿estoy negando o poniendo en duda las facultades de control que la Cámara tiene sobre la empresa? Sin duda que no; preguntas orales, preguntas escritas, comparecencias, respuestas del Vicepresidente en el Senado, del Presidente del Gobierno en el Congreso, proposiciones no de ley, mociones, interpelaciones, toda la batería de instrumentos jurídicos que esta Cámara tiene para controlar la gestión de Feve se han utilizado. Aun así, planea, y es el fondo de estas tres iniciativas, la duda de si la gestión de Feve ha sido correcta, desde el punto de vista legal, y ortodoxa, desde el punto de vista de gestión empresarial.

Sobre lo segundo, nosotros sostenemos que sí. Desde el punto de vista del cumplimiento de los objetivos estratégicos empresariales que se habían marcado a Feve, la gestión es correcta: la disminución de costos, el incremento de los tráficos, la modernización de las infraestructuras, las inversiones, la reestructuración empresarial. Lo que constituye el esqueleto básico de las directrices de gestión ha sido cumplido.

Quedan dudas de si eso se ha producido o no con algunas actuaciones que de manera absolutamente precipitada se califican de corruptelas. Hemos ofrecido la solución; la ofrecimos en un Pleno del Congreso de los Diputados, en una moción en la que dijimos que la Intervención General de la Administración del Estado, instituto jurídico sobre cuya fiabilidad no creo —insisto, lo he dicho varias veces— que haya dudas en esta Cámara, ela-

bore un informe, porque no sólo está haciendo el anual que corresponde por muestreo a todas las administraciones, sino uno expresamente solicitado por el señor Martín Baranda y, además, un informe de los servicios de inspección del Ministerio que, al margen de las consideraciones de algunos actos que, como digo, no tienen valor de actos de gestión, concluye en que no hay sombra de sospecha sobre la licitud de las actuaciones gerenciales que han tenido lugar en Feve con el anterior responsable de la empresa.

Dijimos que el resultado de esa auditoría externa (porque no la realiza la compañía, es externa) viniese a esta Comisión con objeto de que la misma emitiese juicio valorativo de la gestión del señor Martín Baranda y esa iniciativa fue rechazada. Hoy se vuelven a plantear los mismos puntos de la misma moción, consecuencia de interpelación, que fue rechazada por el Pleno de la Cámara, por 159 votos en contra y 140 a favor.

Voy a reiterar, de manera muy breve, los argumentos. Hay un nuevo Presidente de Feve y sería intolerable, desde el punto de vista gerencial, que esta Cámara, que no es la llamada a gestionar el sector público (sí a controlarlo, como he dicho), impusiese la suspensión de una serie de actos administrativos efectuados por el anterior responsable de Feve. Eso sería inmisicuirnos de manera intolerable en la gestión de una empresa que tiene que rendir sus responsabilidades ante el centro ministerial del que depende, así como sus políticas, como he dicho, y no me cansaré de subrayar, ante esta Cámara.

Estamos pidiendo la reforma del Estatuto, en lo cual se está, como ya hemos dicho varias veces, para que todas las comunidades autónomas estén representadas en su consejo de administración. Y el propio Grupo que propone esto presentó en la Comisión de Industria, y se aprobó por unanimidad, que se estudiase con carácter general la participación de las administraciones autonómicas en los consejos de administración de las empresas públicas. Por tanto, no parece razonable adelantar los resultados del estudio de los miembros de esta Cámara, sobre esta cuestión, estableciendo ya una decisión previa, que obedece, como digo, y es evidente, a la fijación de un miembro de esta Cámara que pretende convertirse en el responsable gerencial de Feve.

La otra proposición no de ley, la 381, viene a incidir en lo que ya he dicho: elaboración de una auditoría externa y esclarecimiento y exigencia de las responsabilidades que se deriven de la misma. Izquierda Unida rechazó esto en el Pleno; lo rechazó con el apoyo de otros grupos parlamentarios. Yo sigo sosteniendo el compromiso —aunque anuncio el voto en contra de las tres proposiciones no de ley—, en nombre del Grupo Parlamentario, y tengo para ello autorización del Gobierno, de mantener el compromiso de que cuando las auditorías que se están haciendo sobre Feve estén terminadas serán remitidas a esta Comisión para que, en su caso, se puedan depurar las responsabilidades que se deriven del informe. A unos les gustará el informe y a otros no les gustará. Si mi Grupo es uno de a los que no les guste, asumimos aquí la responsabilidad de exigir que si ha habido actuaciones que se apartan de la li-

citud con la que debe de actuar el sector público, y el privado como es obvio, o sobre la que hay fundamentos para dudar de su carácter legal, se pueda exigir la responsabilidad.

Ese es el punto en el que nos encontramos. Vamos a votar en contra de estas tres proposiciones no de ley por cancinas, por reiterativas, porque la Cámara ha debatido hasta la saciedad estas cuestiones y porque el Grupo que las propone rechazó en el Pleno, por razones que no alcanzo a entender, una propuesta de moción que satisfacía lo sustancial de lo que nos vienen hoy a plantear.

Para terminar, señor Presidente, le formulo un ruego. No volvamos a plantear dentro de dos meses las mismas iniciativas. Esto no es un tribunal, pero cosa juzgada ya, cosa juzgada. No vayamos a estar insistiendo permanentemente en esta cuestión que nos roba el tiempo y nos distrae de cuestiones a las que nos hemos de dedicar con mayor intensidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: En primer lugar, por alusión directa al Presidente en cuanto al ruego, tengo que decir que usted estaba presente y participó en la reunión de Mesa y Portavoces cuando fijamos el contenido del orden del día para el debate de hoy. Por tanto, lo tendremos en cuenta todos, los miembros de la Mesa y los Portavoces, en nuestras futuras reuniones para la fijación de los órdenes del día. Lo digo por alusiones al Presidente. No fue una decisión del Presidente, sino que fue incluido en el orden del día conjuntamente, por aceptación de las proposiciones no de ley hoy debatidas. No obstante, afinaremos en nuestras decisiones, según se crea oportuno en las reuniones de Mesa y Portavoces, para que el trabajo de esta Comisión sea lo más eficaz posible.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, si me permite, le diré que, como es lógico, era un ruego al Grupo que presenta estas iniciativas, dado que el mentor principal de las mismas está hoy ausente, para que no renueve sus esfuerzos en volver a presentar estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. En cualquier caso, la decisión final sobre los órdenes del día se adopta en la reunión de Mesa y Portavoces y en esa línea, de mutuo acuerdo, actuaremos.

Finalmente, y sólo para fijar su posición con respecto a la enmienda presentada por el Grupo Popular a la proposición no de ley número siete, tiene la palabra el señor Ríos, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **RIOS MARTINEZ**: En nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que ha presentado estas iniciativas y que las presentará en el uso de su derecho reglamentario tantas veces como crea oportuno. (El señor **García-Arreciado Batanero**: Nos lo temíamos.) Igual que la cabezonería del que manda, Presidente, exactamente igual. Insisto en que to-

mará la iniciativa parlamentaria que corresponda diciendo que son iniciativas del Grupo Parlamentario y no de un Diputado, ya que, como todo el mundo sabe, el Reglamento impide la iniciativa individual.

Paso a responder a la propuesta de enmienda que ha hecho el Grupo Parlamentario Popular a la proposición donde pedimos un plan de empresa, que todavía no está elaborado, y donde pedimos que la estructura funcional de la empresa esté condicionada a ese plan.

Se nos presenta una enmienda de adición —además de otra «in voce» que recuerdo para que se pueda votar a favor de la misma— que diga: «Para tal consolidación se analizará la posibilidad de integración de Feve en Renfe.» Pero no entramos en que sea como unidad de negocio de vía estrecha. No, eso será cuando lo decida Renfe o cuando se haga. Es decir, la propuesta sería añadir: «Para tal consolidación se analizará la posibilidad de integración de Feve en Renfe.» Es un texto de adición al actual párrafo que proponíamos como proposición no de ley de Izquierda Unida.

También se nos ha dicho, señor Presidente, que la propuesta sobre las suspensiones de contratos no debiera ser tan imperativa como decir que queden sin efecto. Pues bien, para que pueda ser votada, yo propondría «in voce» una modificación que dijese: «En coherencia con este plan, se revisen las suspensiones de contratos, traslados, cambios de categoría emprendidas en la etapa durante el año anterior... Es decir, que en lugar de «quedar sin efecto», «se revisen», para que así pueda ser votada por el Grupo que me lo ha propuesto.

Termino, señor Presidente, porque respecto a la otra proposición no de ley se nos ha dicho «in voce» que sólo podrían estar representadas en el Consejo de Administración las comunidades autónomas que presentaran aportaciones económicas. Pero eso será las que tengan convenio. Entonces, como las competencias de Feve precisamente están ya transferidas a muchas comunidades autónomas, pero no se ha negociado, es por lo que manteníamos la presencia de las comunidades autónomas en esa filosofía general. Insisto, además, en que esta propuesta hace referencia a un Decreto del año 1974 que quien está mandando ha podido modificarlo.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, hemos terminado el debate.

Suspendemos la sesión durante cuatro minutos y nos reincorporaremos para efectuar las votaciones directamente. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión.

Señorías, gracias. Digo gracias porque todos los grupos parlamentarios han tenido ocasión de llamar a su gente para poder votar y este Presidente, personalmente, agradece esa deferencia.

Después del debate durante la sesión de trabajo de hoy de las siete proposiciones no de ley con sus respectivas enmiendas, vamos a proceder a la votación de estas proposiciones no de ley, que no hace falta volver a leer puesto que no hemos cambiado el orden, sino que se mantienen tal

cual estaban en el orden del día. Por tanto, voy a numerarlas y procedemos a su votación.

Votación de la proposición no de ley número 1 del orden del día.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la segunda proposición no de ley, incluyendo la enmienda «in voce» del Grupo Socialista, ya que el ponente del grupo proponente, el Grupo Popular, ha aceptado que el plazo, en lugar de tres meses, sea de seis meses y, más concretamente, el 1 de septiembre. **(Varios señores Diputados: No; seis meses.)**

De acuerdo, seis meses, pero no negarán que se ha mencionado el 1 de septiembre. **(Risas.)** Lo clarificamos rápidamente y, semana arriba, semana abajo, lo importante es que en seis meses esté resuelto este problema.

Sometemos a votación la proposición no de ley número 2, con la enmienda «in voce» del Grupo Socialista de que sean seis meses.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la proposición no de ley número 3.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley número 4, con la enmienda de adición aceptada por los Grupos de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y el Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Efectuada la votación, dijo:

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

Votamos la proposición no de ley número 5.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley número 6.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, pasamos a votar la proposición no de ley número 7, con la enmienda de adición del Grupo Popular y la enmienda «in voce» propuesta por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Repito, con la enmienda de adición del Grupo Popular, que ha aceptado eliminar el pá-

rrafo: como una unidad de negocio de vía estrecha, y con la enmienda «in voce», que consiste en añadir «se revisen».

El señor **MADRID LOPEZ**: Es igual; no se va a aprobar.

El señor **PRESIDENTE**: Ya lo sé. **(Risas.)**

Esas son las enmiendas que añadimos a la proposición no de ley número 7.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, queda rechazada.

Gracias a todos. Sin más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Era la una y quince 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