



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1996

VI Legislatura

Núm. 53

---

## INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

**PRESIDENTE: DON JESUS POSADA MORENO**

**Sesión núm. 5**

**celebrada el jueves, 19 de septiembre de 1996**

---

Página

### ORDEN DEL DIA:

#### Proposiciones no de ley:

- |                                                                                                                                                                                                                                   |      |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| — Sobre la empresa de transporte aéreo Binter-Canarias en el marco de la política global de privatizaciones, del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000129) .....                                           | 1084 |
| — Relativa al tramo de la autopista del Atlántico (A-9), que une Rande con el centro urbano de Vigo (Pontevedra), del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000061) .....                                          | 1090 |
| — Sobre liberación de peaje del tramo centro ciudad de Vigo inmediaciones Puente de Rande, de la autopista A-9, del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000098) ..... | 1090 |
| — Relativa a la transferencia del servicio del ferrocarril de vía estrecha (FEVE) en Galicia, del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000074) .....                                                              | 1094 |

- **Sobre modificación de los planes de la empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), relacionados con la Comunidad Autónoma de Galicia, del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000076) .....**

**1094**

**Se abre la sesión a las diez horas y cincuenta y cinco minutos de la mañana.**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días.

Señoras y señores diputados, vamos a comenzar la sesión. Como ustedes saben, la Comisión estaba convocada para hoy a las cuatro de la tarde. La adelantamos a las doce de la mañana previendo que el Pleno acabaría pronto, pero como ha acabado más temprano, vamos a comenzar ya.

Respecto a las votaciones, para que no haya ningún mal entendido, las haremos al final de la discusión de todas las proposiciones no de ley y, en todo caso, después de las doce del mediodía.

#### **PROPOSICIONES NO DE LEY:**

- **SOBRE LA EMPRESA DE TRANSPORTE AEREO BINTER-CANARIAS EN EL MARCO DE LA POLITICA GLOBAL DE PRIVATIZACIONES, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000129.)**

El señor **PRESIDENTE**: La idea que tengo, si los autores de las proposiciones no de ley y los portavoces están de acuerdo, es agrupar la segunda y la tercera de tal forma que se defiendan conjuntamente y, naturalmente, se voten luego por separado; y, por otro lado, la cuarta y la quinta.

Vamos a comenzar por la primera. Proposición no de ley sobre la empresa de transporte aéreo Binter-Canarias en el marco de la política global de privatizaciones. Ha sido presentada por el Grupo Socialista del Congreso.

Para el debate, tiene la palabra su portavoz, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Esta proposición no de ley titulada: sobre la empresa de transporte aéreo Binter-Canarias en el marco de la política global de privatizaciones se enmarca también una política que en esta Cámara y en esta VI legislatura de las Cortes Generales el Grupo Parlamentario Socialista va a ir propugnando en el sentido de la defensa del sector público y de aquellas empresas que prestan el servicio correspondiente.

Permítanme, señor Presidente y señoras y señores Diputados, establecer los contenidos de la exposición de motivos, que justifican el proyecto de resolución que presentamos a la consideración de la Comisión, en dos grupos diferenciados.

En primer lugar, quisiéramos poner de manifiesto la necesidad de que en el Estado español se defina el interés público, el interés nacional en la prestación de determinadas rutas aéreas que hoy vienen llevando a cabo determinadas compañías. En segundo término, nos referiremos específicamente a la privatización posible en un futuro de la compañía Binter.

Señorías, el Reglamento Comunitario número 2 408/92, del Consejo, publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas el 24 de agosto de 1992, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias, contiene una serie de consideraciones. Voy a hacer referencia a algunas de las más relevantes a efectos de la motivación en cuestión.

Dice el Reglamento que es preciso establecer disposiciones especiales en determinados casos sobre obligaciones del servicio público necesarias para el mantenimiento de servicios aéreos adecuados a regiones nacionales. A continuación, el artículo 2.º —ya en los acuerdos, en la adopción del presente Reglamento— establece la definición de servicio público en el apartado o): cualquier obligación impuesta —se entiende por obligación de servicio público— a una compañía aérea para que adopte, respecto a cualquier ruta para la que un Estado miembro le haya expedido una licencia, todas las medidas necesarias para garantizar la prestación de un servicio que cumpla determinadas normas relativas a continuidad, regularidad, capacidad y precio, que la compañía aérea no asumiría si únicamente tuviera en cuenta su interés comercial.

El artículo 3.º, que como es obvio no voy a leer en todo su contenido, dice en el punto segundo: no obstante lo dispuesto en el apartado uno, un Estado miembro no estará obligado a autorizar hasta el 1.º de abril de 1997 a las compañías aéreas comunitarias con licencia expedida en otro Estado miembro, a ejercer derechos de cabotaje en su territorio, salvo que se cumplan dos requisitos que a continuación expone.

En el artículo 4.º, punto primero, párrafo a) dice que todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto podrá imponer la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares, etcétera; y así en distintos contenidos de los diferentes artículos.

El Reglamento comunitario número 2408/92, del Consejo —insisto—, tiene una filosofía a la que se están acogiendo los gobiernos de los diferentes países comunitarios; incluso gobiernos de otros países no comunitarios pero que pertenecen al espacio económico europeo circundante de

la propia Unión Europea se están acogiendo a la definición de las llamadas líneas de interés del Estado. Insisto, al amparo de los preceptos contenidos en este Reglamento, a modo de curiosidad y de información —insisto— justificativa de la posición del Grupo Parlamentario Socialista en este tema, les diré que en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas del 1.º de febrero de este año 1996 se recoge una comunicación que el Gobierno noruego dirige a la Comisión Europea, y debemos tener presente que Noruega no es un Estado miembro, aunque se le aplican las reglas por pertenecer al espacio económico europeo. En esa comunicación del Diario Oficial de las Comunidades titulada Imposición de obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares en el interior de Noruega se establece que Noruega ha decidido imponer obligaciones de servicio público a los servicios aéreos regulares que operen a partir del 1.º de agosto de 1996 —y yo diría, ¡jojo a este dato!, si me permiten la matización— para las rutas siguientes: Fagernes-Oslo y Fagernes-Bergen, y establece las frecuencias mínimas, los horarios y una serie de requisitos: el tipo de aparatos, las tarifas y los documentos sociales que justifican tal planteamiento.

Señorías, un país comunitario —lo digo como información— como puede ser Francia, precisamente el 2 de marzo de 1996, en desarrollo también de ese Reglamento comunitario 2408/92, dirige a la Comisión Europea una comunicación por la que Francia modifica las obligaciones de servicio público impuestas a los servicios aéreos regulares en su país. En el punto primero dice: Francia ha decidido modificar las obligaciones de servicio público publicadas en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, número C199, de 3 de agosto de 1995, etcétera, entre París y Ajaccio, París y Bastia, París y Calvi, París y Figari, estableciendo las categorías de pasajeros y una serie de criterios, por ejemplo, respecto a la tarifa plena en al menos un 50 por ciento de los asientos programados; primero, para menores de 25 años; segundo, mayores de 60; tercero, estudiantes menores de 27 años; cuarto, familias, de las que deberán viajar al menos dos personas de una misma familia. En todos los vuelos sin restricción deberá proponerse una tarifa con reducción de al menos un 30 por ciento respecto a la tarifa plena a los pasajeros con residencia principal en Córcega que efectúen ida y vuelta desde Córcega con billete adquirido en Córcega, etcétera.

Señorías, con esta lectura de los contenidos referidos a Francia y a Noruega pongo ejemplos de dos países —hay otros que lo están haciendo y otros que aún no lo han hecho—, respecto a la declaración de líneas de interés social.

Esa es la filosofía contenida en la exposición de motivos de esta proposición no de ley y es la filosofía que conduce a este proyecto de resolución. Nosotros estamos abiertos a retoques en su contenido, tal como hemos dicho quienes estamos interviniendo en este debate y lo planteamos antes de la fecha de liberalización del cabotaje aéreo comunitario el 1.º de abril de 1997, en el que las políticas diferenciadas de los sucesivos paquetes, como así se ha denominado coloquialmente, de liberalización de líneas aéreas, alcanzarán el 1.º de abril de 1997 el cénit en la aplicación de todas las políticas de liberalización del tráfico

aéreo y en el que, consiguientemente, el Gobierno español a partir de esa fecha tendrá plena capacidad para autorizar el autohandling o para autorizar el cabotaje consecutivo. Podrá autorizar una serie de mecanismos aún no claramente de aplicación en nuestro país que permitirán la entrada de compañías comunitarias de mucho peso en ámbitos como el canario, un ámbito que motiva mucho también el contenido de esta proposición no de ley, donde una compañía como es Binter Canarias viene prestando en los últimos años (y no es motivo de análisis la calidad de la prestación del servicio, que eso era de otro debate) un servicio fundamental en una comunidad archipelágica, que el propio Tratado de la Unión Europea la califica como región ultraperiférica y esperemos que en el nuevo Tratado o los retoques que se introduzcan como consecuencia de la conferencia intergubernamental de 1996 quede claramente recogido en las diferentes políticas.

No cabe duda que en la comunicación entre las islas, al no existir otro medio común de transporte en región continental, como pueden ser las carreteras o líneas ferroviarias, el transporte aéreo y el marítimo resulta esencial. Consiguientemente, el cabotaje consecutivo —al que he hecho referencia a modo de ejemplo— que se podría autorizar a cualquier compañía Lufthansa, Air France o cualquier compañía de las llamadas de bandera de los quince países comunitarios que irrumpiese en la comunidad canaria rompería toda la estructura de mercado en una franja bastante débil de comercialización, donde hay compañías como Binter, que viene prestando ese servicio regular de viajeros. Creemos que el Estado español tiene la obligación, pongamos por caso, para la línea Málaga-Melilla, la línea nueva con Ceuta, de transporte mediante helicópteros, o tantas otras que no es menester mencionar aquí por cuanto el proyecto de resolución es instar al Gobierno a efectos de que antes de 1.º de abril de 1997, tal como adelantándose vienen haciendo otros gobiernos, adopte la decisión, que sea refrendada por las Cortes Generales y, posteriormente, comunicada a la Comisión Europea y consiguientemente publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, de definir las líneas de interés social en el Estado español. El contenido de los requisitos, tarifas, frecuencias, características técnicas de las aeronaves, condiciones de seguridad en las mismas, condiciones de seguridad en lo que se refiere al mantenimiento de las aeronaves, mecanismos de seguridad exigibles en los diferentes aeropuertos a efectos de un mejor control del tráfico aéreo que se genere en zonas cuyas comunicaciones aéreas vienen siendo prestadas por compañías de tercer nivel, en regiones claramente diferenciadas de otras, como puede ser la región archipelágica de la comunidad canaria, resulta obvio que cuanto antes se defina —insisto en este tema— como están haciendo otros países comunitarios y países del entorno económico de la Unión Europea será mucho mejor.

Esto lo digo a efectos de que una vez producida la definición —y con ello termino, señor Presidente—, aprobados por el Gobierno español, refrendados por las Cortes Generales esos requisitos y publicados en el Boletín de las Comunidades Europeas, estará el Gobierno español en

mejores condiciones de poder producir el concurso público correspondiente con los contenidos aprobados y reflejados en el pliego de condiciones, para la apertura de un concurso público en el que puedan participar las compañías que hoy prestan esos servicios y otras nuevas, pero siempre en defensa del bien común. Hay líneas rentables en Canarias, como Tenerife-Las Palmas, pero hay líneas con otras islas que pueden no ser rentables, por poner ejemplos.

De aquí, señorías, que instemos al Gobierno a que en el plazo más breve posible, decimos antes de la fecha de liberalización del tráfico aéreo el 1.º de abril del año próximo, se promuevan con arreglo a la legislación comunitaria en vigor declaraciones de obligación de servicio público de orden tarifario, de horarios, frecuencias y tipos de aviones para los vuelos regulares interinsulares en el archipiélago canario, de tal forma que queden garantizadas las condiciones de dicho servicio con arreglo, como mínimo, a las condiciones actuales, cualesquiera que sea la naturaleza de las empresas de transporte aéreo que los presten en un futuro. Pero creo que debe quedar claro que si bien es cierto que hemos puesto a modo de ejemplo referencial una comunidad muy singular, naturalmente esto es ampliable en la resolución definitiva que adopte esta Comisión a cualquier otro tipo de líneas que tengan que prestarse desde la perspectiva del interés y del bien público con cualquier otro punto del Estado español.

El segundo aspecto forma parte ya de las posiciones políticas que los diferentes grupos parlamentarios manteneamos. Señorías, creemos que una compañía de tercer nivel como es Binter Canarias, cuya actividad la desempeña en una región específica como es la comunidad canaria no debe estar sometida a un proceso de privatización donde primen esencialmente los mecanismos de rentabilidad económica. De aquí el segundo punto del proyecto de resolución por el cual el Grupo Parlamentario Socialista plantea al Gobierno un no a la privatización de Binter exclusivamente como consecuencia de compañía de tercer nivel que ha de ser protegida desde la perspectiva de un buen servicio público y por parte de la Administración, que tiene que velar por los intereses comunes y globales de la ciudadanía.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado enmiendas por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para su defensa, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Señor Presidente, intentaré ser breve porque estamos fundamentalmente de acuerdo con el espíritu de la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, si bien nosotros creemos que debería salir del ámbito exclusivo de Canarias, entendiendo que hay otros territorios y otras compañías afectadas también por este problema, como son Binter Mediterránea, que atiende fundamentalmente a Melilla, e incluso, aunque no lo hayamos introducido en estas enmiendas, en otro momento plantearíamos una iniciativa similar en el caso de la compañía Aviaco, que atiende a Baleares.

En definitiva, estamos de acuerdo en que hay territorios de nuestro país que tienen unos problemas específicos, especiales, y que es necesario atender para evitar precisamente que tengan una doble penalidad en cuanto a distancia en sus relaciones con la Península e incluso entre las propias islas, en los casos de Baleares y Canarias.

Por tanto, estamos fundamentalmente de acuerdo y creo que una vez más hay que ser muy cuidadosos en la interpretación que se hace de la normativa comunitaria y no ser más papistas que el Papa. En definitiva, hay que seguir también el ejemplo de países comunitarios que están adoptado medidas, precisamente, para evitar, como aquí se ha expuesto ahora mismo, problemas de difícil solución o que compañías de otros países, al final, se hagan con el tráfico en esas islas.

Entendemos que la única manera de garantizarlo es a través de aplicar ese tipo de disposiciones y, después, creemos que sería conveniente establecer, concretar las obligaciones que pueden tener estas compañías u otras que vayan a operar para garantizar ese servicio público, porque probablemente sea necesario acudir a mecanismos de compensación económica por parte del Estado o incluso con la participación de las comunidades autónomas afectadas, bien sea mediante contratos-programa o mecanismos similares que garanticen estos servicios en condiciones razonables para los cuidados de estos lugares.

Creo que es un tema de fondo que va a afectar también a nuestra compañía de bandera actual, Iberia. Considero que es un tema a tener en cuenta, porque una cosa es la participación o la entrada de capital privado y otra cosa es perder el control de servicios que luego, probablemente nadie va a querer atender. Es decir, se trata de cumplir las obligaciones de servicio público para todos los ciudadanos. No nos engañemos, la liberalización a secas lo que hace normalmente, como ya estamos viendo hoy en la propia Península, es que, efectivamente, se abre a nuevos operadores pero en aquellos tramos que son rentables para las compañías privadas. Vemos ahora la competencia en el puente aéreo Madrid-Barcelona o determinadas relaciones, mientras que otra parte del territorio queda desatendida porque a nadie, desde el ámbito privado, le interesa atenderlo. Por tanto, habrá que garantizar también que el grupo Iberia puede mantener determinados servicios, tanto insulares como peninsulares, en aquellas relaciones que tienen menor demanda.

Por ello, insisto, apoyamos esta proposición no de ley e incluso creo que habrá que seguir profundizando en este debate. Ojalá se hubiera iniciado anteriormente a esta legislatura la prevención sobre estos casos, como sucede, insisto, en otros países comunitarios donde se están tomando precauciones.

Además, por poner otro ejemplo que ya estamos sufriendo, en este momento en la propia Península no hay manera de tener una relación aérea desde el sábado por la tarde al domingo mediodía. Creo que es otro problema serio, puesto que hay momentos en los que no hay quien atienda las comunicaciones, atendiendo a esos criterios que no contemplan más que la supuesta rentabilidad económica, y con ello se están olvidando la obligación de ser-

vicio público. Ni Renfe, ni Iberia en muchos casos atienden hoy relaciones con Galicia, con Asturias y con muchas capitales de provincia desde el sábado por la tarde hasta el domingo a mediodía. Creo que es un tema sobre el que habrá que reflexionar en esta Comisión y tendrá que ser objeto de algún tipo de iniciativa posterior.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieren intervenir en el debate? **(Pausa.)**

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRIGUEZ SANCHEZ**: Voy a intervenir muy brevemente, señor Presidente, solamente para expresar el apoyo del Bloque Nacionalista Galego a una iniciativa que intenta mantener el carácter de servicio público y, sobre todo, el servicio a una sociedad periférica en un terreno tan sensible como es el transporte, concretamente el del transporte aéreo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Canaria, el señor Rivero tiene la palabra.

El señor **RIVERO BAUTE**: Señor Presidente, no cabe duda que una iniciativa como la presentada por el portavoz del Grupo Socialista, relativa a un problema tan importante para las comunidades insulares, en este caso para la canaria, como es todo su sistema de transporte —aquí hablamos particularmente del aéreo—, demuestra sensibilidad en este tema. En Canarias, al igual que en otros territorios insulares o territorios alejados de la Península, el transporte, tanto marítimo como aéreo, hay que considerarlo instrumento esencial y estratégico para su desarrollo social y económico. En un territorio fragmentado, separado, donde no hay una continuidad territorial y donde la posibilidad de comunicarse entre las distintas islas es toda una odisea, tener la garantía de que ese desarrollo social y económico, como antes indicaba, sea posible y se garantice de cara al futuro, nos hace trabajar por buscar la mejor solución.

Tan sensibilizada está la comunidad insular con el tema del transporte y lo que significa como elemento estratégico que, en uno de sus principales instrumentos de garantía para su desarrollo social y económico como es la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del régimen económico y fiscal de Canarias, ya se contempla en el Título I, capítulo 1, artículo 4.º, referido exclusivamente al transporte, las comunicaciones y la importancia que los mismos tienen para el Archipiélago. Concretamente, el punto 1 del artículo 4.º establece que los servicios de transporte aéreo o marítimo de personas y mercancías se regirán por el principio de libertad de transporte, en los términos previstos en esta Ley, en las normas que la desarrollen y en las disposiciones comunitarias al respecto.

Creo que también es importante que SS. SS. recuerden que el punto 1 del artículo 5.º de la Ley de régimen económico y fiscal de Canarias establece que no se aplicará en Canarias ningún monopolio sobre los servicios de trans-

porte marítimo, exterior o interior, ni de transporte aéreo, nacional o internacional, modificándose o revocándose las condiciones en que las compañías nacionales tengan otorgada o autorizada la prestación de dicho servicio en régimen de exclusividad o monopolio. El apartado 5 del citado artículo señala también que las líneas regulares de cabotaje marítimo interinsular y de cabotaje entre la Península y Canarias estarán sometidas a un régimen de autorización administrativa. Dispone que la Administración competente podrá imponer obligaciones de servicio público, para garantizar el servicio entre las islas y entre éstas y la Península. Tomando como base este instrumento básico para el desarrollo social y económico de canarias, como es la Ley 19/1994, parece lógico deducir que, en principio, hay una apuesta decidida por la liberalización del transporte y que también se abre una válvula de escape, una válvula de seguridad para la declaración de servicio público en el supuesto de que alguna de las líneas dentro del territorio interinsular sea deficitaria.

Creo que es preciso también señalar que el Reglamento de la Unión Europea sobre liberalización del transporte aéreo, contemplado en el tercer paquete aéreo, en su artículo 4.º, fija claramente que la declaración de servicio público obligatorio puede producirse en cualquier momento. Es decir, estamos hablando en un momento en el que no tenemos un corto plazo, no tenemos fijada una fecha en la que tengamos que pronunciarnos sobre la declaración de servicio público obligatorio, sino que esto siempre y en cualquier momento puede ser solicitado por el Estado correspondiente.

Un tema muy importante que no podemos dejar de contemplar es el de que el citado Reglamento de la Unión Europea señala que si la declaración de servicio público y la licitación de las líneas aéreas interinsulares se produce antes del 1.º de abril del año 1997, únicamente podrán concurrir compañías nacionales de bandera y, además, esa adjudicación a compañías o empresas nacionales solamente podrá ser por un período de tres años. Por tanto, estamos hablando de que, en el supuesto de que la declaración de servicio público y la adjudicación a una empresa se produzcan antes de este período, hay una serie de limitaciones importantes, en orden al posible enriquecimiento con la participación de compañías del resto de los territorios de la Unión Europea, para conseguir una mejor calidad en el servicio del transporte interinsular. Además, al tener esa limitación de que la adjudicación sólo se podrá realizar si, repito, es antes del 1.º de abril de 1997, por un período de tres años, ninguna empresa o compañía podrá, por un período tan corto de tiempo, hacer unas previsiones de futuro que permitan realizar ofertas en mejores condiciones.

Creo que es importante para fijar la posición que quede claro que jurídicamente está asegurado que en todo momento se puede declarar el sistema de transporte interinsular como obligación de servicio público. Así está reflejado en la Ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias y así lo prevé el Reglamento de la Unión Europea.

Partiendo de esta base, los principios esenciales en los que se debe de apoyar, por criterios de solidaridad, el sistema de transporte en Canarias, y en cualquier otro territo-

rio interinsular o insular, son: primero, libre concurrencia en el mercado; segundo, garantía de servicio, en orden al horario, frecuencia, calidad y precio; tercero, financiación por el Gobierno central del sistema de transporte aéreo interinsular, en el supuesto de que sea deficitario. Teniendo, asimismo, en cuenta que el transporte aéreo es un elemento estratégico y esencial para el desarrollo económico y social del Archipiélago Canario, como antes he indicado, que la compañía que en estos momentos desarrolla con una mayor capacidad ese sistema de transporte es Binter, y que están abiertas las negociaciones entre el Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado en orden a fijar definitivamente la situación en que va a quedar esta empresa (si se va a privatizar, si la empresa va a ser cedida o comprada por el Gobierno de Canarias, si va a participar el Gobierno de Canarias o las Cajas de Ahorros, dentro de ese proceso de privatización, etcétera) y entendiendo que el objeto de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, como decía al principio, muestra una gran sensibilidad en este tema, pensamos que no es el momento oportuno para pronunciarnos con rotundidad y cerrarnos las puertas de cara a otro tipo de posibilidades que nos puede marcar el próximo futuro y que necesitamos tener todos los datos relacionados con el transporte interinsular y la empresa Binter.

Antes el propio ponente socialista decía que algunas de las líneas dentro de la comunidad interinsular podrían ser deficitarias. Ahí habría que profundizar: ¿qué líneas declaramos servicio de interés público? ¿Todas las líneas? ¿Entre las islas mayores, entre Gran Canaria y Tenerife, también? ¿Es conveniente? ¿O es preferible que haya una libre competencia entre las islas que desplazan en torno al medio millón de pasajeros Tenerife-Gran Canaria? ¿O es necesaria sólo la obligación de servicio público con las islas menores, el transporte de Gran Canaria o de Tenerife con Hierro o con La Palma? Es decir, hay una serie de incógnitas que es necesario despejar antes de pronunciarnos con rotundidad y poder fijar una posición con precisión.

Por otra parte, en este marco abierto de negociación entre el Gobierno de Canarias y el Gobierno del Estado para ver el futuro definitivo de la empresa Binter parece conveniente que estemos a la reserva de esas negociaciones antes de fijar la posición definitiva.

En cualquier caso, lo que sí puedo anunciar a SS. SS. es que Coalición Canaria, con el apoyo de otros grupos que sustentan al Gobierno y con la base a la que antes me refería de esos tres apartados donde se debe sustentar el sistema de transporte entre las islas, presentará una iniciativa ante esta Cámara que garantice el desarrollo social y económico del Archipiélago y que no permita dar pasos atrás en las conquistas que en estos momentos tiene Canarias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Medina.

El señor **MEDINA TOLEDO**: Empezaré por decir, en contestación a la introducción del señor Segura, que para el Partido Popular lo importante no es una eterna discusión entre lo público y lo privado; para el Partido Popular lo

realmente importante son los ciudadanos y la necesidad de prestarles un servicio que sea de calidad y lo más económico posible. Yo debo reconocer —nobleza obliga— que la proposición que hace don José Segura no es a humo de pajas, es decir, refleja una cierta inquietud de fondo que existe en Canarias sobre el transporte interinsular, también marítimo pero fundamentalmente aéreo —es más estratégico—, y lo que creemos es que esa inquietud no está reflejada de una manera adecuada, y por eso, con una exposición de motivos que contiene graves errores de apreciación y bastantes inexactitudes, se llega a conclusiones no acertadas, por lo cual la proposición no de ley no está reflejada en unos términos que nosotros creemos que serían los adecuados y correctos.

Para ser breve entraré directamente en el análisis concreto de la exposición de motivos, que es donde está la clave del porqué de mis afirmaciones. Se dice que no existen alternativas a la iniciativa privada para el transporte público interinsular en su estructura actual, y de ahí proviene la conclusión de que debe ser que, primero, Binter está al límite de su rentabilidad económica y, segundo, no existe marco o campo de mercado que haga atractiva la entrada en el mismo de otras empresas que puedan prestar servicios alternativos, de lo cual a su vez se deduce que una supuesta privatización de Binter traerá consigo necesariamente un incremento de tarifas o un deterioro en la calidad del servicio.

Me apresuro a empezar a desmontar estos argumentos por orden. Primero, existen en tramitación dos importantes proyectos de solicitud de concesión de servicio público en las Islas Canarias que tienen verdaderamente una gran singularidad. Primero, uno entre Gran Canaria y Tenerife a través de un servicio de helicópteros entre helisuperficies situadas en el puerto de Las Palmas y en el de Santa Cruz de Tenerife, que tiene como mayor atractivo que el vuelo dure entre veinte y veinticinco minutos, con una capacidad de doce pasajeros, y con una frecuencia de doce vuelos en cada uno de los sentidos diariamente. Eso supone una inversión de unos 850 millones de pesetas y una cifra de negocio anual de unos 3.000 millones de pesetas aproximadamente, luego hay margen. Cualquiera que sepa algo relacionado con el transporte insular sabe que el jet-foil, que es el transporte marítimo alternativo, lleva de ciudad a ciudad, a las dos capitales canarias muy directamente, pero con una hora y veinte minutos o una hora y media de tiempo. Un vuelo a través de avión viene a ser aproximadamente el tiempo de los helicópteros, pero significa el traslado y el costo de desplazarse a los aeropuertos. Es decir, la alternativa está.

Sin embargo, lo que es más singular, y por eso estimamos que esta propuesta es precipitada e imprecisa en muchos aspectos, es que la segunda opción de solicitud de servicios públicos es de una compañía regional convencional que curiosamente el primer servicio que intenta prestar, con una frecuencia considerable, es el de Aeropuerto Tenerife-norte-Santa Cruz de La Palma, que teóricamente sería una de las líneas que podríamos considerar como candidatas a ser deficitaria, y con una frecuencia diaria de seis vuelos, nada menos. Esto yo creo que está profundamente

relacionado con el movimiento turístico, que es un factor a considerar en Canarias.

Queda claro que una de las afirmaciones de la exposición de motivos que refleja esa inquietud no es cierta. Por tanto, el factor de la libre competencia, que normalmente acaba en un beneficio, tanto para el erario público, que subvenciona el transporte entre islas, como para el propio bolsillo de los canarios, es muy importante. Un ejemplo pone esto rápidamente de manifiesto. Los ciudadanos canarios y peninsulares que han tenido que desplazarse durante años entre Canarias y la Península, y concretamente los canarios por la subvención al transporte, se veían obligados a pagar tarifas cercanas entre treinta y muchas y cuarenta mil pesetas. La entrada en el mercado de compañías como Spanair y como Air Europa, lejos de incrementar el costo del billete, lo que ha hecho es hacerlo disminuir casi a la mitad, por la competencia, con una mejora notable en los servicios, puesto que, ante la alternativa de perder cuotas de mercado, las distintas compañías se han esforzado en prestar un mejor servicio.

¿Quiere esto decir que los poderes públicos no deben ser vigilantes con un tema de esta naturaleza y de este valor estratégico? Evidentemente, no. Por eso decimos que la proposición de don José Segura tiene un fondo de razón. Lo que pasa es que tiene que ser valorada en los términos adecuados, y con conocimiento profundo de lo que estamos hablando, porque a veces, yo creo que a causa de la premura incluso de los propios canarios, que debemos ser los que mejor conocemos el tema, se nos escapan aspectos fundamentales, que son definitivos a la hora de tomar una posición.

Por ello, yo retomo algunos aspectos puntuales y fundamentales del discurso de mi compañero, como canario, don Paulino Rivero, representante de Coalición Canaria, en el sentido de que la declaración de obligación de servicio público puede hacerse en cualquier momento, pero no necesariamente con la extensión de hablar de tarifas, de rutas, de aviones, sino de hablar de lo que proceda en el momento que proceda, después de un profundo estudio de lo que es adecuado. Porque, y eso está en el fondo de la cuestión, no podemos renunciar a cualquier consolidación de monopolio, y por eso está contemplado en una ley fundamental como es la Ley de Régimen Económico y Fiscal como también dijo antes don Paulino Rivero, a pesar de que los canarios tenemos en cuenta que nuestra mejor situación económica y social siempre ha estado asociada a la mayor liberalización posible de intercambios con el resto del mundo en todos los sentidos.

Con referencia a la argumentación de la enmienda que había propuesto Izquierda Unida, también tengo información, aunque no la conozco con tanta profundidad, sobre la ciudad de Melilla. Y curiosamente después de la solicitud de las autoridades locales para declaración de obligación de servicio público, poco después hay otra compañía que sobre un área que teóricamente sería difícil, también establece unas líneas con ánimo de competir, y cada vez que hay competencia hay mejores servicios y calidad de precio.

Todavía en este momento las autoridades de la nación no han tomado ninguna decisión sobre el establecimiento

de la obligación de servicio público, justamente por la aparición de este foco de competencia donde teóricamente parecía no haberlo.

Voy terminando, señor Presidente, porque no es cuestión de alargar innecesariamente las exposiciones cuando las ideas están claras. Creo que lo importante aquí es favorecer un servicio de calidad, la mayor economía para el Estado, que ayuda a sufragar las dificultades de transporte en Canarias, pero nos parece que tiene que hacerse a través del ciudadano. De hecho no a una compañía concreta, sino que cuando se está ayudando al transporte casi se está dando algo similar a un cheque escolar. Es decir, el ciudadano accede a la compañía que mejor servicio, calidad y precio presta, y esa compañía, en función de los billetes expedidos, recibe la subvención del Estado, lo cual creemos que es mucho más justo y hace compatible las dos cuestiones.

Aceptar esta proposición no de ley sería prácticamente vaciar de contenido la propuesta de racionalización del sector público empresarial que el Gobierno hace, y creemos que en el fondo probablemente redundaría en una peor calidad y en un costo más elevado.

De todas maneras hay un tema importante —y en esto reafirmo lo que decía don Paulino Rivero—, y es que el Gobierno trabaja con su iniciativa, con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular y apoyado también por los Grupos que sostienen al Gobierno, en el sentido de que haya un control por parte de los poderes públicos, y concretamente de los poderes públicos de Canarias, sobre la vigilancia de que se cumplan las calidades, frecuencias, condición de servicios y precios que merece el transporte en Canarias.

Por todos estos argumentos expuestos y considerando el valor de la iniciativa de don José Segura, creemos que la proposición es precipitada, es incompleta, se ajusta poco a las necesidades reales de los canarios, y por ello anunciamos que nuestra intención es votarla negativamente, a la vez que anunciamos que el Grupo Parlamentario Popular, con el apoyo de los grupos que sostienen al Gobierno, tiene, una vez definido este tema, la intención de presentar una proposición no de ley donde todos los aspectos queden contemplados en sus justos términos.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para aceptación o rechazo de la enmienda presentada, tiene la palabra el señor Segura.

Supongo que querrá replicar. Yo le diría que si lo hace sea en un tiempo muy pequeño, porque este turno que S. S. tiene es exactamente para aceptar o rechazar la enmienda.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor Presidente, le agradezco su benevolencia y buen *fair play* en el sentido de darme la posibilidad de replicar. Yo voy a procurar ser lo más breve posible, se lo aseguro.

Señorías, se ha replicado a la intervención de este interviniente socialista con argumentos que no he esgrimido y, consiguientemente, se pone de manifiesto que los intervinientes de Coalición Canaria y del Grupo Parlamentario Popular se han aprendido unos textos que se les ha entregado por parte de unos expertos que pensaban que el inter-

viniente socialista iba a argumentar en una línea, lo que no lo hizo.

En consecuencia, quiero que quede muy claro, y así se recogerá en el «Diario de Sesiones», que la propuesta de resolución es: «... siempre antes de la fecha de liberalización del cabotaje aéreo comunitario el 1 de abril de 1997, se promuevan, con arreglo la legislación comunitaria en vigor, declaraciones de obligación de servicio público de orden tarifario, de horarios, frecuencias y tipos de aviones para los vuelos regulares interinsulares en el Archipiélago Canario, de tal forma que queden garantizadas las condiciones de dichos servicios con arreglo, como mínimo, a las condiciones actuales, cualquiera que sea la naturaleza de las empresas de transporte aéreo que los presten en el futuro».

Nosotros decimos que antes del 1 de abril se apruebe por las Cortes Generales, a propuesta del Gobierno, cuáles han de ser los requisitos que deben impregnar convocatorias posteriores al 1 de abril de licitación pública, a la que se podrán presentar todas las compañías que lo quieran. Consiguientemente, rebato con ello una afirmación del portavoz de Coalición Canaria. Yo no dije lo que él dice que yo dije, y le ruego que relea el «Diario de Sesiones».

En segundo lugar, me alegra mucho que los intervinientes del Grupo Parlamentario Popular y de Coalición Canaria hablen tan bien de la Ley del REF en la que —acéptenme esta matización de índole personal— quien les habla fue ponente de la misma en el Senado, y acéptenme que yo les diga que la trabajé con mucha intensidad siguiendo las órdenes de mi grupo parlamentario. Los artículos a los que han hecho referencia fueron enmiendas introducidas por el Grupo Parlamentario Socialista, en los que intentábamos evitar desde luego el régimen de monopolio.

En tercer lugar, la realidad de la gestión de la actual Administración Pública española a este interviniente cada vez le preocupa más. Les voy a dar un dato en lo que a comunicaciones se refiere. Se acaba de autorizar, administrativamente se ha concedido, una línea marítima entre dos islas canarias, que está siendo prestada por un barco que en régimen de *leasing* ha adquirido una compañía comunitaria con veintidós años de antigüedad. Chatarra marítima. A mí me preocupa que eso ocurra en un futuro en Canarias, y lo que estamos haciendo es intentando defender el bien público, no una situación de monopolio.

Argumentaría de otra manera, pero respondiendo a la petición del Presidente, quiero referirme a que se va a poner en marcha una línea de helicópteros para ejecutivos, a unos precios incomparablemente superiores que los actuales para los ciudadanos normales, y comprenderán que no sea una cosa que me ilusione.

Aceptamos la propuesta de enmienda del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida que consideramos muy razonable. Consiguientemente, el posicionamiento de nuestro grupo en la defensa de los contenidos de nuestra proposición es evidente porque estamos convencidos de que es bueno que el Gobierno español haga lo que están haciendo otros gobiernos: declaración de bien público, líneas de interés social y que en un futuro los requisitos que se exijan en las licitaciones públicas, a las que podrán concursar to-

das las empresas de la Unión Europea, tengan unos contenidos que favorezcan la prestación de ese bien público.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Medina por un tiempo de treinta segundos.

El señor **MEDINA TOLEDO**: Apelo a la benevolencia del Presidente y a su condición de técnico para que, en vez de treinta segundos, que casi no da tiempo, me deje un minuto ya que con esto he gastado casi los treinta. (**Asentimiento.**)

Hay asuntos del debate en los que, llevados del calor político, no vale la pena entrar. Soy estudioso de los temas, no conozco todo y necesito información complementaria por parte de los servicios que apoyan al grupo parlamentario, pero tengo mis propias ideas.

Lo que sí queda claro en esta argumentación es algo a lo que es muy aficionado el Partido Socialista, que cuando está en el poder se reviste de una supuesta capa de racionalidad, apela a sentidos liberalizadores europeos, y cuando va a la oposición se vuelve a poner el pañuelo rojo en el cuello y recurre a procedimientos del siglo pasado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Medina, no entremos en disquisiciones de carácter general. Si tiene que hacer alguna puntualización a lo que ha dicho el señor Segura, hágala.

El señor **MEDINA TOLEDO**: Sinceramente no tengo nada más que añadir. Agradezco la benevolencia del señor Presidente y de sus señorías.

— **RELATIVA AL TRAMO DE LA AUTOPISTA DEL ATLANTICO (A-9) QUE UNE RANDE CON EL CENTRO URBANO DE VIGO (PONTEVEDRA), DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000061.)**

— **SOBRE LIBERACION DE PEAJE DEL TRAMO CENTRO CIUDAD VIGO-INMEDIACIONES PUENTE DE RANDE DE LA AUTOPISTA A-9, DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000098.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las proposiciones 2 y 3 que, si no hay ninguna objeción por parte de los grupos proponentes, veríamos conjuntamente. Primero se defendería una, luego la otra y después las enmiendas que hubiera.

La proposición número dos es la relativa al tramo de la Autopista del Atlántico (A-9) que une Rande con el centro urbano de Vigo (Pontevedra). Es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

La número 3 es sobre liberación de peaje del tramo centro ciudad de Vigo-inmediaciones Puente de Rande de la autopista A-9. Está presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para la presentación de su proposición no de ley, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ VAZQUEZ**: Con brevedad, para situar a SS. SS. sobre las proposiciones que presentamos, les diré que el tramo de la Autopista del Atlántico A-9 en la actualidad une el centro de Vigo con Rande. Tiene aproximadamente 5 kilómetros y pasa por una zona urbana que está densamente poblada, en concreto por un par de barrios conocidos como Chapela y Teis. Este tramo de autopista además penetra en el interior de la ciudad de Vigo.

Desde su construcción el Barrio de Teis, que, por cierto, es muy populoso, quedó dividido en dos por esta autopista, lo que no sólo creó problemas de desarrollo urbano, sino que, al estar cargado con peaje este tramo de autopista, una gran parte del tráfico pesado que se genera por la actividad del puerto de Vigo, no lo utiliza sino que circula por el centro del barrio, a pesar de que se realizó la construcción de un nudo llamado de Isaac Peral, que estaba destinado fundamentalmente a facilitar el acceso de este tráfico pesado, y de otro también, a esa autopista.

Esta situación, aparte de crear innumerables molestias a los habitantes del barrio e impedirles de alguna manera utilizar ese tramo de autopista como tramo urbano, da lugar a accidentes de tráfico con alguna frecuencia. Desde hace tiempo, habitantes del barrio vienen exigiendo la solución a este problema, que pasa inevitablemente por considerar vía urbana al último tramo de la Autopista A-9.

Esta solución, que resolvería el tráfico de este barrio, también permitiría hacer rentable y darle sentido a la inversión del Ministerio en el nudo de Isaac Peral que hoy está infrautilizado por esta circunstancia que comentamos.

Conviene decir que todos los grupos políticos con presencia municipal en el Ayuntamiento de Vigo expresaron en su momento el apoyo a esta medida, cuando además es conocido que otros tramos de autopista que circunvalan otras localidades, como Pontevedra o Santiago, están libres de peaje.

Esta solución, desde nuestro punto de vista, no supondría una gran merma de rentabilidad para la empresa que explota la autopista A-9 y, por el contrario, supondría un importante beneficio para la ciudad de Vigo. Por eso, presentamos esta proposición no de ley, mediante la cual se pretende que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a tomar las medidas necesarias para, en primer lugar, declarar libre de peaje el tramo de la Autopista del Atlántico (A-9) que va desde Rande a Vigo y, en segundo lugar, que el Ministerio de Fomento elabore y acometa un proyecto de permeabilización del citado tramo Rande-Vigo, a su paso por su barrio vigués de Teis, con el fin de facilitar el acceso a ese barrio e insertarlo en la trama urbana de la ciudad de Vigo.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: ¡Ay, Dios! La ideología se quita o se saca por la puerta y entra por la ventana. Al final

del anterior debate ha salido así y aquí también. Estamos hablando de privacidad, de lo público, de problemas que afectan a la gente, pero, como dirían mis compatriotas catalanes, los que dan el apoyo al Gobierno, *la pela es la pela*.

En relación a esto que estamos discutiendo en este momento concreto, nuestra argumentación es la que acaba de hacer el portavoz del Bloque Nacionalista Galego. Trae aquí un núcleo que mejora el tránsito pesado en términos muy concretos, y que sirve para el desbloqueo de toda la situación que hay en este sitio en concreto, en una zona densamente poblada, lo que produce, como en otras ocasiones también, que, a pesar de haber autopistas que pasan a tres kilómetros, las carreteras estén colapsadas y haya accidentes. A esto yo añadiría una cosa, y es el profundo malestar de la gente; tensión, crispación, profundo malestar de la gente a la hora de ir y venir al trabajo, cuando prácticamente muchas veces la autopista parece que pasa por dentro del comedor y no a dos o tres kilómetros. Ante todo esto, nosotros pensamos que aunque sean temas muy parciales, no es un debate general en relación al cobro o no cobro de las autopistas —en unos sitios se cobran porque se llaman autopistas, en otros sitios no se cobran y se llaman autovías, etcétera. En fin, hay un debate iniciado y no desarrollado en España en relación a todos estos temas, algún día lo haremos—, debemos intentar solucionar estos problemas concretos, como son estos siete kilómetros que planteamos. En esta línea, proponemos dirigirse a la dirección de la Empresa nacional de Autopistas para que se libere de peaje el tramo centro ciudad de Vigo-inmediaciones Puente de Rande de la Autopista A-9, y realizar las gestiones oportunas mediante los correspondientes conciertos o convenios para, en el plazo de seis meses, liberar de peaje al tramo mencionado de la Autopista A-9. Pensamos que es justo lo fundamental y que debería ponerse en marcha sin otra demora.

El señor **PRESIDENTE**: A cada una de estas dos proposiciones no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: En primer lugar, quisiera excusar la presencia del señor Pérez Touriño que era quien tenía especial interés en intervenir en estas iniciativas, pero por un compromiso que se deriva de la alteración de las horas que estaban previstas para la celebración de la Comisión, le ha sido imposible estar hoy con nosotros.

Hemos escuchado al señor Vázquez, en nombre del Grupo Mixto, y al señor Frutos defender una iniciativa que no es nueva en la Cámara. Ya en los últimos meses de la anterior legislatura se planteó, y nosotros vamos a decir ahora lo mismo que hubiésemos estado dispuestos a decir en aquel momento.

Nosotros coincidimos absolutamente con la gravedad de los hechos que se han planteado, con las grandes molestias y perjuicios económicos que se están ocasionando a muchos ciudadanos. De ahí la necesidad de buscar las so-

luciones más posibles para poder atajar estos inconvenientes. Pero esa solución, en cuyo análisis de base estamos, no puede pasar, según nuestro criterio, por una decisión precipitada del Congreso de los Diputados, instando al Gobierno a suprimir pura y llanamente un peaje. Y eso por varias razones.

Deben saber los señores comisionados que la concesión expira en el año 2023. Esto quiere decir, por tanto, que el equilibrio financiero, que es un elemento sustancial de los procesos concursales, está diseñado en ese escenario, y que, como en todas las autopistas de peaje que entran en funcionamiento, la captación de tráfico y, por tanto, su rentabilidad para compensar las inversiones que se han hecho en ellas, se va produciendo de una forma gradual, de manera que no es extraño que en estos primeros años el uso de la autopista por la existencia de un peaje sea limitado, pero eso es un fenómeno conocido, un fenómeno estudiado y un fenómeno que se tiene muy en cuenta a la hora de estudiar la oferta que gana una concesión y de la que, como digo, es elemento sustancial encontrar el equilibrio financiero que justifique la presentación de esa oferta. Se trata, por tanto, de una modificación sustancial de una de las condiciones básicas de las ofertas concursales y que, caso de tomarse en cuenta, generaría una expropiación de derechos y, por tanto, la correspondiente indemnización por parte de la administración que tomase esa decisión.

Hay otro factor también importante y es que en el Congreso de los Diputados, alejados del fragor de las campañas electorales, de lo que se dice o de lo que se deja de decir, algunos grupos, a tenor de lo ocurrido en los últimos días, mantienen el punto de excitación que hay siempre en las campañas electorales incluso después de las mismas en sus ofertas a la sociedad. Me estoy refiriendo al factor desencadenante que pudiera tener en situaciones parecidas como las que hay en la propia Galicia, no ya en otras ciudades españolas que en su momento acogieron de buen gusto la construcción de autopistas o circunvalaciones de peaje, porque eso era ya en sí un valor económico que las diferenciaba y las ponía en la pista de lanzamiento del progreso económico antes que al resto del país, que llegó después a poder disponer de esas infraestructuras. Por tanto, todas esas autopistas que están en régimen de concesión y que, por tanto, pagan un peaje, pudieran tener la tentación de solicitar del Congreso de los Diputados que se tomasen medidas parecidas a las que ahora se toman. Bien es cierto que no es igual el caso de una autovía de 100 kilómetros que el peaje de un pequeño tramo de autovía que tiene solamente 7 kilómetros, pero este factor de racionalidad posiblemente no estuviera presente a la hora de plantear iniciativas parecidas para el conjunto de las autopistas españolas.

Por eso creemos que, por la propia seriedad que deben presidir los trabajos de esta Cámara y de esta Comisión en concreto, es más adecuado disponer de un mejor conocimiento por parte de la Cámara de las ventajas y de los inconvenientes que para la empresa y para los usuarios se pueden derivar de la adopción de esta medida. En ese sentido, planteamos una enmienda que está justificada por lo que acabo de decir. Vamos a ver qué ocurre, vamos a co-

nocer las ventajas y los inconvenientes, puesto blanco sobre negro, que se pudieran derivar de adoptar la decisión que hoy se nos propone que adoptemos sin un conocimiento más profundo de las consecuencias que de ella se puedan derivar.

El estudio de viabilidad nos va a permitir a todos evaluar exactamente la dimensión y las consecuencias de una decisión que después se puede tomar o no en función de lo que diga ese estudio de viabilidad. El estudio de viabilidad va a ser hecho por el Gobierno; puede uno imaginar las conclusiones finales de ese estudio. Pero vamos a tener un documento que nos permita conocer unas cifras, que podremos compartir o rebatir, que nos permita conocer una serie de situaciones que se pudieran generar y que, por tanto, nos permitirían, a nuestro entender, tomar con posterioridad esta decisión. Porque de ese estudio de viabilidad a lo mejor se pueden deducir soluciones que encuentren un mejor punto de equilibrio entre los intereses de todos los usuarios de esa autovía y de la empresa concesionaria; pudiera ser que, en base a la duración de esta concesión, se pudiera plantear una rebaja en el peaje total de la autopista, y que la merma de ingresos que eso pudiera producir se viera compensada por el incremento de tráfico que origina el hecho mismo de esa rebaja en el peaje.

Por tanto, solicitamos del resto de los grupos de la Cámara, en concreto de los dos que han propuesto esta iniciativa, que tomen en consideración nuestra propuesta, que tiene el objetivo final, inexcusable, de tener un mejor conocimiento de aquella realidad sobre la que se pretende actuar desde esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRIGUEZ-MARIBONA**: Estas proposiciones no de ley que debatimos hoy, del Grupo Mixto e Izquierda Unida, repiten, como se ha señalado por algún interviniente, iniciativas de la legislatura anterior, y no sólo sobre liberación de peaje en la autopista del Atlántico, entre La Coruña y La Barcala, por ejemplo, entre Guísamo y La Coruña, Rande, incluyendo el puente sobre la ría de Vigo. También hubo otra iniciativa solicitando esta exclusión de peaje en la A-9 del Mediterráneo, salidas a Altea y Benidorm. La última de ellas, bien reciente, fue rechazada en esta Comisión.

Quiero señalar los compromisos del Ministro de Fomento en sendas comparecencias en el Congreso y en el Senado. Se ha comprometido a crear un grupo de trabajo en su Ministerio que estudie la modificación y necesaria actualización del régimen de concesiones de las autopistas y de la ley que las regula. Se ha comprometido el Gobierno a la reducción del IVA en los peajes de las autopistas que, como SS. SS. saben, por limitación comunitaria deben sustituirse, dada su prohibición, por un sistema de tasas, como, por ejemplo, ha hecho Francia.

Señalado esto, quiero recordar, como decía el señor García-Arreciado, recalcar y repetir, que todas las autopistas nacionales de peaje, todas están reguladas por una normativa específica que forma parte de los contratos de con-

cesión suscritos por las respectivas sociedades concesionarias y la administración que los concede.

Pasando a la autopista del Atlántico y al tramo Rande-Vigo —y otras peticiones ya citadas similares del entorno de La Coruña— excluyo el que cualquier ayuntamiento se plantee una proposición de liberar de peaje un tramo de autopista que pase por su término municipal y, naturalmente, todas las fuerzas de ese ayuntamiento van a votar por unanimidad esa petición.

Quiero recordar que en este momento están en ejecución dos tramos de circunvalación de Vigo que aliviarán considerablemente el tráfico interurbano, hoy coincidente con el que se destina a Vigo. El primer cinturón, en cumplimiento del convenio suscrito con el Ayuntamiento de Vigo en 1992, que descongestionará el casco urbano al facilitar los desplazamientos sin pasar por el centro de la ciudad y libre de peaje; y los tramos Rande-Puxeiros y Puxeiros-Tuy, de la autopista de peaje Ferrol-frontera portuguesa, que desviará el tráfico pesado o el tráfico de largo recorrido que actualmente carga sobre la ciudad de Vigo.

Finalmente, la explotación de la autopista tiene todo su itinerario regulado por las tarifas de peaje aprobadas el 7 de marzo de 1996, por el entonces Secretario de Estado, señor Zaragoza, y, como en los demás casos, su aprobación se basa —se ha dicho antes y lo repito— en el equilibrio financiero de la explotación, partiendo ya de un trato excepcional a las tarifas del peaje entre Rande y Vigo, a pesar de que es el de mayor intensidad de tráfico.

Por todo ello, por respeto a la ley y normas reguladoras —precedente que sería extensivo a otros tramos y a todas las autopistas—, al brutal coste de las indemnizaciones derivadas del rescate parcial de peaje o repercusión en las tarifas para los usuarios de otros tramos o ampliación del plazo concesional, a que con las soluciones en marcha para la red arterial de Vigo se alivian los problemas de congestión de tráfico, por todo lo expuesto, manifestamos la oposición de nuestro grupo a la aprobación de las proporciones no de ley del Grupo Mixto y del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **PRESIDENTE**: Los autores de las proposiciones no de ley han de manifestar si aceptan o no la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor Vázquez tiene la palabra.

El señor **VAZQUEZ VAZQUEZ** (don Guillermo): Nosotros no vamos a aceptar esa enmienda. Nos parece muy loable que el Grupo Socialista la presente y, en todo caso, puede presentar una iniciativa en ese sentido más adelante, en este Congreso, y se discutirá.

Nosotros seguimos manteniendo el texto de la proposición no de ley y únicamente quiero decir, como comentario, que a mí personalmente, que soy un Diputado con poca experiencia en esta Cámara, me entristece que lleguemos a la conclusión, y la aceptemos, de que una cosa es lo que se dice en las campañas electorales, lo que se afirma por los representantes políticos cualificados de un partido en un cierto lugar, y que otra muy distinta es cómo se actúe en el Congreso de los Diputados. Me parece que ésa no es una

realidad que debamos dar por buena. En cualquier caso, quiero recordar que hubo manifestaciones muy enérgicas del Partido Popular en el sentido de afirmar que si tenían el gobierno del Estado, por coherencia, por necesidad, por que era... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Vázquez.

Por favor, guarden silencio para que podamos oír al interviniente.

El señor **VAZQUEZ VAZQUEZ** (don Guillermo): Muchas gracias, señor Presidente.

... porque era algo absolutamente lógico, naturalmente, ese tramo de autopista quedaría libre de peaje inmediatamente, pero vemos otra vez con tristeza que esto no se corresponde, para nada, con la realidad.

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

El señor **FRUTOS GRAS**: Bueno, hay otros tramos urbanos que están libres de peaje; por ejemplo, San Sebastián, que yo recuerde, pero hay otros. ¿Por qué no, como mínimo, esto? Después ya discutiremos de más cuestiones. Repito que me parecería lógico que también éste, que además tiene determinados problemas, muy concretos y específicos, estuviera libre de peaje.

En relación a la enmienda que presenta el Grupo Socialista, veamos: se plantea que se haga un estudio y que se presente a esta Cámara en un plazo de seis meses, para ver la viabilidad y el coste económico del levantamiento del peaje en el tramo puente de Rande-Vigo, en la A-19. La motivación de la enmienda dice: Evaluar los costes de lo propuesto al Gobierno para buscar la solución de mejor rentabilidad para los usuarios y la empresa concesionaria de la explotación.

Yo creo que el estudio está implícito en la propuesta que hacemos nosotros. En primer lugar, se trata de tomar una decisión política y luego se ve en concreto cómo se articula, pero se toma ya la decisión política. Decisión política que afecta —y nosotros estamos más inmersos en esta concepción, en esta filosofía—, como mínimo, a decenas de miles de ciudadanos, con determinados problemas muy concretos, aparte de otros problemas de carácter material que seguramente también se producen. Por ejemplo, no será extraño que uno de ellos sea el nivel de contaminación extrema que, en determinadas horas, se debe producir en estos tramos, en la medida en que hay una autopista que no es utilizada, porque tiene peaje y, sin embargo, se colapsan otras vías, y al colapsarse otras vías, esto significa también que hay más contaminación; lo que decía antes: más crispación ciudadana, también más contaminación, lo había olvidado.

Por tanto, nosotros creemos que, en el marco de una decisión política que toma el Parlamento, ya está implícito que se tomen medidas de estudio, etcétera: que se hagan, pero desde la decisión política.

Por ello, no estando en contra de la enmienda que plantea el Grupo Parlamentario Socialista, nosotros pensamos

que la decisión política debe tomarse ahora, porque muy frecuentemente, sobre todo en las comisiones, se toman decisiones que afectan a lo tratado en una comisión de estudio o, como personalmente ya me ha pasado, en iniciativas parlamentarias que he tenido, nos encontramos con que estas comisiones de estudio, al cabo de dos años, no han hecho el trabajo y, sin embargo, se toman decisiones por parte de los gobiernos respectivos, o del gobierno del Estado, que afectan a decisiones que se han tomado anteriormente, decisiones parlamentaria, de comisiones de estudio, etcétera. En consecuencia, siento no poder aceptar, en este caso concreto, la enmienda que plantea el Grupo Socialista y mantenemos nuestra posición.

— **RELATIVA A LA TRANSFERENCIA DEL SERVICIO DEL FERROCARRIL DE VÍA ESTRECHA (FEVE) EN GALICIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000074.)**

— **SOBRE MODIFICACION DE LOS PLANES DE LA EMPRESA FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA (FEVE) RELACIONADOS CON LA COMUNIDAD AUTONOMA DE GALICIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000076.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la discusión de las proposiciones no de ley números 4 y 5 que, si los portavoces afectados están de acuerdo, las debatiríamos conjuntamente, tal y como hemos hecho las números 2 y 3.

La proposición no de ley número 4 se refiere a la transferencia del servicio del Ferrocarril de Vía Estrecha (FEVE) en Galicia, y es su autor el Grupo Parlamentario Mixto. La número 5 trata de la modificación de los planes de la empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) relacionados con la Comunidad Autónoma de Galicia, y ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para defender la proposición no de ley número 4, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRIGUEZ SANCHEZ**: Señoras Diputadas, señores Diputados, Galicia cuenta con un ferrocarril de vía estrecha que transcurre a lo largo de toda la costa norte del país en un espacio comarcal que comprende la comarca de Ferrolterra, la comarca de Ortegal y la comarca lucense de A Mariña. Es un espacio que tiene una longitud de 153 kilómetros y, además, la continuidad de la línea está relacionada con la vía estrecha que transcurre por Asturias, con lo cual el trayecto Ferrol-Oviedo es hoy aún posible a través de este medio de comunicación en cuanto a las relaciones con el exterior del país.

Las últimas reformas que se realizaron en esta línea de vía estrecha en 1984, aun no llevando consigo ni electrificación, ni dobles vías en ninguno de sus apartados, alguno de ellos interesante, como después veremos, incluso desde

el punto de vista de los rendimientos actuales, ya no de las potencialidades, hacen posible que, si se mantiene con cierto rigor la línea, puedan conservarse las infraestructuras en un uso prácticamente adecuado, con una perspectiva temporal de casi cincuenta años.

Digo esto porque, realmente, las inversiones que hay que hacer serían fácilmente asumibles para ponerla en una rentabilidad a la altura de un ferrocarril de vía estrecha y desenvolvimiento de sus potencialidades propio de finales del siglo XX y de comienzos del siglo XXI.

Para que se puedan dar cuenta SS. de la importancia de esta línea en una comarca o en varias comarcas brutalmente deprimidas desde el punto de vista económico, excepción hecha de algún islote al que después me referiré, y en claro retroceso también demográfico desde el punto de vista general, les diré que los datos de ocupación dan una cifra muy próxima al medio millón en dirección Ferrol a Vegadeo y casi también de medio millón de Vegadeo a Ferrol. Si situamos las relaciones de cercanías, únicas que existen en Galicia, entre Ferrol y Pedroso prácticamente es un montante de la mitad, aproximándose a las 200.000 personas, lo cual hace que prácticamente todos los días 500 personas de los alrededores de Ferrol, situadas a diez o a doce kilómetros, prefieran el tren de cercanías a cualquier tipo de uso de autobuses urbanos o de autobuses de empresas privadas. Y esto fue así gracias a que la gerencia de FEVE en Galicia hace años optó por lo menos por una programación de servicios expansiva en un área demográfica que tenía estas potencialidades y la sociedad respondió adecuadamente.

Hay otros tramos dentro del país cuyas potencialidades son enormes. En concreto, el tramo situado entre Viveiro y Burela, porque es una zona que sí mantiene cierto dinamismo económico relacionado con la pesca y con la factoría Aluminio Aluminia, por no hablar de la importancia del transporte, por ejemplo, de la madera, que es una de las materias primas fundamental de esta zona del norte de Galicia.

Por todo esto, parece extraño que un importante medio de transporte, tanto referido a viajes como a mercancías, esté, desde el punto de vista político sobre todo, sufriendo un cierto abandono o unas ciertas dudas en relación con su futuro. Debemos recordar que ya hace tiempo FEVE transfirió instalaciones, personal y material en Cataluña. Hoy existen en Cataluña los Ferrocarriles de la Generalitat; en Euskadi está Euskotrenbideak y en Valencia los Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

En el caso de la sociedad gallega, no es que no exista esta reivindicación de la transferencia, sino que hasta hace muy poco el Gobierno autónomo era reacio a cualquier tipo de planteamiento en este sentido. Sin embargo, recientemente cambió de posición, no solamente a través de las iniciativas parlamentarias, sino por propia decisión. Y el cambio de actitud, aparte de la política general de la compañía, vino provocado porque se vio que, quien más interés tiene en el mantenimiento de este tipo de transporte y de sistema ferroviario de vía estrecha, es el cuerpo social que está más próximo, y cuando se perdió la gerencia que se mantenía en Galicia, sin ningún tipo de justificación y

dependiendo todo de León y de Asturias, incluso de Santander, se hizo ver que realmente era posible que muchas medidas, incluso con los medios con los que se contaban, se podían ofrecer, si había alguien que pensaba con la cabeza, a la sociedad circundante; pero que dichas medidas ni siquiera se justificaban desde el punto de vista económico si no había precisamente esos gestores o esa estructura administrativa. La última gota fue cuando se anunciaron posibles restricciones en los servicios de cercanías si no pagaba la Xunta de Galicia, y ello llevó a que el propio Partido Popular hiciera suya la reivindicación de la transferencia.

Por eso nos interesa que todos ustedes piensen en que estas reivindicaciones son posibles, entran dentro del organigrama general del ambiente político actual, y nosotros a la hora de plasmarlas las tenemos situadas a dos niveles diferentes, como después referiré.

Para terminar en relación con las potencialidades, quiero decirles que en los veranos el nivel de ocupación excede con mucho las posibilidades que oferta la empresa y que transcurre por esta línea el ferrocarril trasantábrico que, como se sabe, es un elemento de viaje ocioso de lujo; incluso si la oferta fuese mayor, los viajes escolares, los viajes de turismo interno aumentarían sensiblemente.

Por hablar de dinero y de economía, debe saberse que una de las posibilidades del transporte de carbón de Ferrol-As Pontes, que colapsa las escasas y malas carreteras que tenemos, estaría en esta línea de ferrocarril por lo menos hasta San Sadurniño y con una inversión que no excedería de los mil millones de pesetas. También se puede pensar en que toda la varilla metalúrgica que se transporta desde Megasa, que supondría una solución y un alivio para la carretera si se potenciase este ferrocarril. Por eso, señorías, planteamos a un primer nivel tres cuestiones a corto plazo que serían: el mantenimiento de los servicios de FEVE en Galicia frente a todo intento de supresión o reducción, la presencia de la Xunta de Galicia en el consejo de administración de FEVE, como ocurre en otras comunidades autónomas —el caso de Asturias o de Murcia, que mantienen una línea muy pequeña, sobre todo de tipo turístico— y, en tercer lugar, la recuperación de la gerencia territorial de Galicia con sede en Ferrol, que la tuvimos hasta hace poco y ahora nos fue hurtada, como forma de articulación administrativa y técnica de la empresa en Galicia. Esto es fundamental si se va a dar después el segundo paso, que es el paso de la transferencia que hoy mismo creo que avalan los proyectos de la empresa y, por supuesto, la posición del Gobierno autonómico que está en manos del Partido Popular.

Esa transferencia habría que hacerla, lógicamente, con una ejecución de un plan de inversiones mínimo, pero que llevase una cierta electrificación, por lo menos en la línea de cercanías —de no pedir más—, el servicio de modernización de trenes e incluso la conexión con el puerto de Ferrol que, vuelvo a repetir, sería una inversión mínima para posibilitar el transporte de carbón al que antes me refería.

Espero la sensibilidad de todos los grupos parlamentarios, especialmente de aquellos que gozaron de la transferencia del ferrocarril de vía estrecha en épocas ya remotas y hoy se pueden permitir el lujo de tener los Ferrocarrils de la

Generalitat o el Euskotrenbideak o los Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana. Es poco pedir que Galicia cuente con el CFGA, que serían los Camiños de Ferro de Galicia y, además, porque tenemos la seguridad de que cualquier gobierno gallego va a mantener el tren de largo recorrido a Oviedo, de acuerdo con la Comunidad Autónoma de Asturias.

El señor **PRESIDENTE:** Para defender la proposición no de ley de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Compartiendo los argumentos del Grupo Mixto, del Bloque Nacionalista Gallego, en su propia resolución que creo son complementarias y en algunos casos coincidentes, quiero hacer una reflexión sobre el problema de fondo, que en definitiva es la situación de la propia compañía FEVE.

Nosotros entendemos que se ha perdido un tiempo precioso en el abandono de lo que queda de FEVE después de las transferencias que se han citado. Creo que ha habido comunidades autónomas que han tenido la suerte de hacer las transferencias en las mejores condiciones, fundamentalmente el País Valenciano, cuando, después de fortísimas inversiones hacia el año 1985-1986, primero consiguió que el Estado invirtiera de manera importante en las líneas ferroviarias, entonces de FEVE, en la Comunidad Valenciana, y al día siguiente de haber logrado terminar las obras consiguieron la transferencia, cosa que me parece positiva para esa comunidad autónoma, sobre todo porque siempre hay un riesgo en las transferencias, y es que al final la comunidad autónoma tenga que hacer frente a la renovación tanto de las líneas como del material a su cargo, por decirlo así, como le ocurrió en mi opinión, por ejemplo, a la Comunidad Catalana y también a Euskadi.

Al mismo tiempo, ha habido una época en FEVE, que creo se mantiene, en la que se ha intentado decir que FEVE solamente es útil para cercanías, y al mismo tiempo es verdad, y hay que reconocerlo, que se han hecho inversiones importantes fundamentalmente en Cantabria y Asturias. Es verdad también que Galicia no ha tenido las inversiones que le hubieran correspondido proporcionalmente, pero pienso que en esa idea late la posibilidad de cierre, de corte, o interrupción de la línea Ferrol-Gijón, incluso de la de Oviedo-Santander y su continuación a Euskadi. En su momento también se intentó el cierre de León, de La Robla-Balmaseda, que por suerte y por el apoyo de toda la zona se consiguió reabrir porque era de sentido común mantener esa línea abierta fundamentalmente para el tráfico de mercancías.

Quiero reivindicar, una vez más, la importancia y las posibilidades de supervivencia económica que tiene el tráfico de mercancías en la cornisa cantábrica. Aquí se han citado algunas posibilidades, y yo soy partidario de una línea nueva de Renfe para solucionar el problema de Ferrol-As Pontes, aunque es verdad que transitoriamente —para evitar lo que está sucediendo en Ferrol en este momento, donde hay una circulación de un camión de carbón cada minuto por el centro, que es un problema gravísimo— había alternativas que contemplaban la intervención de FEVE

para evitar mientras tanto este problema. Hay un tráfico importante de cabotaje en toda la cornisa en el que el ferrocarril podría tener una participación mayor, del 20 o el 30 por ciento. Por ejemplo, el tráfico que hay de Alúmina-Aluminio entre la factoría de San Ciprián y la factoría de Avilés en el caso del aluminio. Pero hay otras posibilidades como las papeleras que están instaladas en la zona y toda una serie de actividades económicas donde se han descartado, yo creo que por inoperancia de la dirección de FEVE, las posibilidades que tiene para este tráfico de mercancías, donde no es necesaria la alta velocidad, sino poner a disposición en seis u ocho horas las mercancías de origen a destino. Esto es factible y más en una zona donde las comunicaciones por carretera, a pesar de las inversiones que se están haciendo, todavía tienen dificultades. Cuanto más tráfico pesado se elimine de las carreteras más positivo es para el propio tráfico por carretera. Por tanto, yo creo que hubiera sido y sigue siendo razonable hacer una apuesta por mejorar la línea Ferrol-Gijón, que además no es muy antigua; como todo el mundo recordará, se tardó muchos años en cerrar ese ferrocarril denominado estratégico. Por tanto, sigo insistiendo en la necesidad de potenciar fundamentalmente, también en paralelo con el de cercanías, el tráfico de mercancías por la cornisa cantábrica.

Tenemos además una prevención. Vamos a apoyar la proposición del Grupo Mixto, pero con estos matices sobre las transferencias. Como todo el mundo sabe, las transferencias son posibles cuando las líneas discurren íntegramente por la comunidad autónoma, por tanto, hay ese riesgo de interrupción para poder justificar la transferencia. Como se habla de servicios y no de titularidad, vamos a apoyarla, pero dejando claro también que la transferencia no se puede ser una excusa para interrumpir la línea ferroviaria por la cornisa cantábrica.

Lo que seguimos reivindicando, y es lo que propone nuestra proposición no de ley, son medidas concretas de inversión no efectuadas anteriormente precisamente en este servicio. Creemos que es muy razonable este apoyo y, al mismo tiempo, la participación en la gestión, aunque sea por esa negociación vía transferencia. Entretanto, es necesario que Galicia tenga un representante en el consejo de administración como lo tienen Asturias, Murcia (con el pequeño tramo que tiene) y Cantabria. Es fundamental que las comunidades que tienen un servicio público o una empresa pública que tiene una actividad importante puedan opinar en los servicios para evitar que vengan impuestos desde Madrid. Además, se da la paradoja de que las oficinas centrales de FEVE están en Madrid, donde ya no queda nada de FEVE. No tiene sentido, en mi opinión, que la dirección de la empresa se mantenga centralizada en Madrid cuando toda su actividad económica, prácticamente el 90 por ciento, se desarrolla en la cornisa cantábrica. Por tanto, es imprescindible la participación y el acercamiento de la dirección de FEVE a su ámbito territorial de funcionamiento. No tiene sentido mantener esta situación. Yo creo que hay razones suficientes.

También me gustaría saber cómo es posible que a estas alturas no haya habido cambios en la empresa. Una de dos: o se les ratifica con todas las de la ley diciendo que van a

continuar los gestores actuales, que son los anteriores, o no se les ratifique, porque entretanto se está produciendo una situación de interinidad en la que no se sabe muy bien cuáles van a ser los planes de futuro de la empresa. La dirección tampoco se siente consolidada en el sentido de tener claro que va a continuar. Si esto es así, que el Gobierno lo ratifique, no simplemente que no diga nada y les deje continuar, sino que el equipo de dirección conozca cuál va a ser la situación. Es insostenible la situación gerencial de FEVE en este momento. Además, coincide que Izquierda Unida es vecina de la dirección de FEVE, tenemos una proximidad del quinto al sexto piso. Conocemos lo que pasa directamente y en este momento está todo el mundo cruzado de brazos esperando a ver qué va a pasar. Yo creo que ha pasado mucho tiempo y espero que esto tenga una solución, insistiendo en que creemos que la política de FEVE ha sido errónea o al menos no ha apostado, incluso con los medios que tiene, por una política comercial de captación de clientes para tráfico de mercancías, que podría haber generado unos ingresos importantes, porque además hay clientes importantes. Hay que resolver problemas de comunicación con Renfe. Puedo decir, por ejemplo, que en la conexión en Asturias, en Avilés, no se han captado tráficos de celulosa porque solamente se atiende seis horas al tractor que tienen que intercambiar los contenedores de FEVE a Renfe, por poner un caso, con lo cual no se garantizaba la continuidad de FEVE a Renfe o el transporte intermodal. Cuestiones como éstas están perjudicando gravemente a una compañía que yo creo que es imprescindible para las comunicaciones de la cornisa, no sólo en cercanías sino también en viajeros.

Esta es nuestra posición.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular ha presentado una enmienda a una de las proposiciones no de ley y el Grupo Socialista, a las dos. En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRIGUEZ-MARIBONA**: Señor Presidente, estas proposiciones no de ley del Grupo Mixto y de Izquierda Unida en realidad son parte integrante del debate que hemos tenido anteayer en el Pleno del Congreso de los Diputados sobre un tema más amplio, que era el plan de modernización de infraestructura ferroviaria de Galicia. Por tanto, no voy a repetir lo expuesto en dicho debate. Pero sí considero conveniente analizar el texto de cada una de las proposiciones no de ley desde los argumentos especificados en la exposición de motivos hasta las peticiones planteadas en aquélla.

El tráfico de FEVE tiene dos componentes a lo largo de Galicia y de la cornisa cantábrica. Uno de ellos es el de viajeros de cercanías y regionales, en descenso creciente como consecuencia, por un lado, de la mejora de las comunicaciones por carretera —aunque está todavía muy lejos en el tiempo la modificación o la construcción de la autovía entre Galicia y Asturias— y, por otro —y los dos Diputados proponentes de las respectivas proposiciones no de ley se han olvidado de ello—, porque en abril de 1995 se cerró un hospital en Narón próximo al ferrocarril, y su

traslado hacia las inmediaciones de la carretera ha trasladado el tráfico del ferrocarril a la carretera y, desde luego, no es consecuencia de la supresión de la gerencia territorial cuya reposición piden tanto Izquierda Unida como el Grupo Mixto.

En mercancías, en cambio, se ha mejorado el transporte. Se ha incrementado el transporte entre Avilés y Ferrol, entre Jove y Ariz, y tiene expectativas de aumentar considerablemente, cosa que en este momento no se puede exponer porque pertenece a la estrategia claramente comercial de FEVE, que estoy seguro que tendrá resultados muy positivos.

Por tanto, es exactamente al contrario de lo que se afirma en la exposición de motivos de la proposición del Grupo Mixto que, por cierto, utiliza datos anticuados, del año 1993, y desde luego la tendencia ha cambiado considerablemente en 1994 y 1995.

Los 320.000 viajeros/año para cuarenta y ocho estaciones que, excluidas Ferrol y Jove, hay entre Ferrol y Vega de Oso supone una media de 19 viajeros por estación y día. Desde luego, eso no es suficiente para decir que el tráfico de viajeros es importante; tráfico que tendrá una nueva crisis al mejorar el acceso a Ferrol por carretera.

Las dos proposiciones no de ley desconocen, aunque el señor Santiso sí ha citado el tema, que si se transfirieron instalaciones, personal y material a otras comunidades autónomas (Cataluña, País Vasco y Valencia) se hizo en función de lo que dice la Constitución y los estatutos de autonomía respectivos: el ferrocarril, cuyo origen, itinerario y final se desarrolla totalmente en el ámbito de la comunidad. Evidentemente, el transferir «los servicios de FEVE a Galicia» y no «servicios de FEVE a Galicia» está en contra del Estatuto de Autonomía gallego. En el caso Ferrol-Gijón cinco comunidades tienen línea FEVE de competencia estatal por ser su itinerario intercomunitario.

Se da la circunstancia de que uno de los proponentes del Grupo Mixto decía que Galicia era la única comunidad que no tenía representante en el consejo de administración de FEVE. Aquí, al debatir iniciativas parlamentarias anteriores, ya se ha hablado de esta cuestión y, en su día, el portavoz del Grupo Socialista expuso la necesidad de modificar el estatuto de FEVE. Saben SS. que en este momento se está discutiendo la incorporación de representantes a los órganos de gestión de las empresas públicas cuya actuación se desarrolla fundamentalmente en una comunidad autónoma. Esta es una asignatura pendiente desde hace muchos años, difícil de resolver, pero que, por fin, creo que está en vías de solución.

Debo decir que es rigurosamente falso el proyecto de supresión o reducción de los servicios de FEVE en Galicia. Los transportes de cercanías y regionales se consideran servicio público y la legislación comunitaria permite que se mantengan como tales servicios públicos, y subvencionados, siempre que se establezcan contratos-programa de las empresas —en este caso, FEVE— con el Estado y con las autoridades regionales correspondientes.

La supresión de la gerencia territorial de FEVE en Galicia, con sede en Ferrol, tuvo su origen en la necesidad de adaptar la estructura interna de la empresa a la directiva

comunitaria 440/91, que ordena la separación contable entre costes de infraestructura y explotación —modelo similar al establecido por Renfe—, direcciones por grandes áreas, infraestructuras, material, explotación y gerencias de viajeros en cada comunidad, que es lo que existe en el resto de comunidades autónomas por las cuales discurre el FEVE.

Finalmente, la petición de transferencia del servicio de explotación a Galicia choca frontalmente con la afirmación, contenida en la proposición del Grupo Mixto, de necesidad de vertebración del servicio en Galicia con el resto de la cornisa cantábrica, potenciándolo, continuando los trabajos de mejora de su calidad. Es obvio, por tanto, que no se puede transferir más que servicios de cercanías parcialmente, y tendría que establecerse una importante discusión y negociación entre la Comunidad Autónoma gallega y el Ministerio de Fomento para llevar a cabo esa transferencia parcial.

Naturalmente, la concesión de una línea de transporte, sea la de Megasa al puerto de Ferrol, sea la del puerto de Ferrol a As Pontes de García Rodríguez, está claramente dentro de las competencias del Gobierno gallego. Puede establecer una concesión de un transporte ferroviario dentro del término de su comunidad. Lo que ocurre es que tanto Megasa como Endesa no están dispuestas a colaborar en una actividad que, evidentemente, influiría en los resultados de la explotación comercial. Esperamos y deseamos una pronta actualización del plan de infraestructuras ferroviarias de Galicia, con la plena colaboración del Gobierno y la Xunta, y estamos seguros de la necesaria potenciación del FEVE a lo largo de la cornisa cantábrica, consecuencia de una mayor demanda de industrias y usuarios a lo largo de su recorrido.

Quiero recordar que en noviembre de 1994 se presentó en esta Comisión una iniciativa parlamentaria para elaborar un plan estratégico de FEVE, que se aprobó en febrero de 1995, y se debatieron una serie de iniciativas que hoy parcialmente se repiten. En diciembre de 1995 se debatió el Plan Director de Infraestructuras y hemos tenido la comparecencia del Ministro de Fomento, en la que nos habló de la necesidad de actualizar el plan sectorial ferroviario, que, naturalmente, comprende la vía Renfe y la vía FEVE.

¿Cuál es la situación? Se pidió y se comprometió a traer a esta Comisión el resultado de la auditoría de FEVE. En este momento está aún pendiente, por parte de la Intervención General de la Administración del Estado, completar y concluir la auditoría de 1994. Se comprometió a establecer un plan de empresa, acordado por este Parlamento, que, al final, es un plan de empresa de una consultoría que ha estudiado la dirección de FEVE y en la cual llega FEVE rotunda y categóricamente a la conclusión, primero, del mantenimiento de los servicios y, segundo, de colaboración y financiación de la explotación de las comunidades autónomas que, como digo, es obligatoria según la legislación comunitaria.

Con todo ello, la situación actual en el ámbito de Galicia, como decía el martes pasado en el Pleno, es la creación de una comisión bilateral Xunta/Gobierno para revisar el plan sectorial de infraestructura ferroviaria de Galicia, cuyo

estado, y limitándonos a FEVE, acredita el estudio realizado por la Xunta, que examina su situación y la nivelación de servicios mínimos del FEVE en Galicia, que supondría una inversión de 12.500 millones en doce años. Esa cantidad es la realidad de las necesidades de FEVE en Galicia, para, como digo, adecuarla al nivel de servicios mínimos.

Presentamos esta enmienda de modificación por la obligatoriedad de la legislación comunitaria, por sentido común y necesidad legal, comercial, social y de gasto público. Nuestra enmienda dice: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar un contrato-programa FEVE/Estado, con estudio específico de FEVE en Galicia.» Asimismo, evoca el acuerdo unánime de los grupos parlamentarios en el debate del PDI, diciendo: «El Congreso considera necesario abrir un debate sobre los objetivos que, a medio y largo plazo, se deben desarrollar en el Estado en materia de ferrocarriles. Este debate debería considerar la conveniencia de integrar Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) en la red integrada del Estado, actualmente explotada por Renfe.»

Quiero decir que esta enmienda de modificación recoge acuerdos unánimes de este Congreso de fechas recientes.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, para defender sus enmiendas, tiene la palabra el señor García Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, si en el debate de las dos iniciativas anteriores proponíamos, para aumentar nuestro bagaje cultural al respecto, un estudio de viabilidad que nos centrara en el problema, en este caso no es preciso. Hace unos momentos, buceando en la base de datos del Congreso, me han salido 117 iniciativas relacionadas con FEVE en los últimos cuatro años. Sobre eso, en esta Comisión lo sabemos todo o casi todo, por lo que voy a excusar a SS. de contar la teórica del problema, puesto que todos los que llevamos algunos años en esta Comisión ya sabemos cuál es. En la mayoría de esas 117 referencias a FEVE que constan en la base de datos del Congreso aparecía un compañero entrañable, al que quiero rendir hoy homenaje y que no está con nosotros, el señor García Fonseca, portavoz oficial de todas las inquietudes de FEVE en el Congreso de los Diputados, que puso a quien entonces era portavoz de esta Comisión en muchas situaciones difíciles, de las que siempre fue fácil salir por su gran talante para negociar y por su facilidad para entender el punto de equilibrio de las cosas.

Yo quiero hoy apelar a ese sentimiento de acuerdo y de concordia que tenía el señor García Fonseca porque nosotros vamos a ofrecer una solución a ambas iniciativas. Tengo que decir que nos acercamos mucho más a la iniciativa defendida por el Grupo Mixto, con la que nuestra coincidencia es cuasi total, por no decir absoluta y completa, que a la defendida por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, cuya coincidencia concreta se refiere a los puntos 5 y 9. El resto de la propuesta de Izquierda Unida tiene bastante cabida en nuestra iniciativa de confección de un plan de empresa.

¿Cuál es nuestra discrepancia con Izquierda Unida, solamente por referirme a ella como base argumental? Nosotros no creíamos conveniente cuando estábamos en el gobierno, y no creemos conveniente ahora que no lo estamos porque queremos volver a estarlo, convertir a esta Comisión en consejo de administración de FEVE. Es decir, las decisiones estratégicas de FEVE, las políticas de FEVE, como de cualquier otra sociedad, deben ser responsabilidad de sus gestores, los cuales deben rendir cuentas, como es obvio, pero no parecen el Congreso de los Diputados ni la Comisión de Infraestructuras los órganos adecuados para establecer una serie de iniciativas de política empresarial, comercial o de inversiones, que, como digo, lo que harían sería suplantar las responsabilidades de los consejos de administración. No obstante, la mayoría de las cuestiones concretas que no recogemos de la proposición defendida por el señor Santiso se pueden entender comprendidas en el plan de empresa que vamos a solicitar.

Yo creo que la nueva dimensión de negocio en la que se viene introduciendo Renfe en los últimos años, su especialización en actividades distintas y bastante lejanas a los cometidos concretos que tiene FEVE —diferencias que vienen exclusivamente del distinto papel que ambas empresas tienen que cumplir y de la notable diferencia de escalas de sus responsabilidades sociales—, junto al hecho del futuro incierto que se cierne sobre el conjunto del sector público español, y sobre Renfe y FEVE en el caso concreto que nos ocupa, nos aconsejan, sin variar lo sustancial de nuestros anteriores posicionamientos, tomar en consideración y compartir, como digo, los argumentos del Grupo Mixto, con una única salvedad. Siempre hemos dicho que el Congreso de los Diputados no puede instar al Gobierno a que tome tal o cual iniciativa en Renfe o en FEVE o a que tome tal o cual iniciativa en sustitución de Renfe o de FEVE porque, como he dicho antes, tienen sus órganos de dirección que son los que las tienen que tomar. Por tanto, introduciendo la necesidad de que éste sea un proceso consensuado entre las tres instituciones o empresas implicadas en el asunto —el Gobierno del Estado, la Xunta y FEVE—, planteamos una enmienda de sustitución o de integración de las dos iniciativas que han sido defendidas en la que solicitamos al Gobierno que inicie actuaciones conjuntas con la Xunta y con FEVE para llegar a acuerdos en los puntos siguientes.

En primer lugar, la transferencia de los servicios de FEVE a la Administración autonómica. El hecho de que hayan sido transferidos a otras comunidades debiera dar el apoyo unánime de esta Comisión a la iniciativa que defendemos. En segundo lugar, la presencia, como en otras comunidades, de la Xunta en el consejo de administración de FEVE; elaborar un plan de inversiones que mejore tanto el servicio de mercancías como el de viajeros, que son los dos servicios básicos que FEVE ofrece; el establecimiento de un plan de empresa que mejore su funcionamiento y, para despejar cualquier inquietud que pudiera quedar a pesar de la rotunda afirmación hecha por el portavoz popular de que no hay intenciones de ello, mantener, sin reducir ninguno de los servicios, los actualmente existentes en Galicia hasta el final de la negociación que proponemos entre Xunta, Gobierno y FEVE. Nos parece que es una postura de síntesis

que debiera dar satisfacción a los dos grupos que han propuesto iniciativas parecidas y que, por la racionalidad de lo que en nuestra propuesta se contiene, debiera concitar el apoyo unánime de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen la palabra los portavoces autores de la proposición no de ley para decir si aceptan o no la enmienda.

Señor Rodríguez.

El señor **RODRIGUEZ SANCHEZ**: Empezaré por la bondad o, más o menos, por la comprensión. Quiero decir que sí, que el Bloque Nacionalista Galego acepta la enmienda que propone el Grupo Socialista porque pensamos que, por nuestra parte, soluciona la posibilidad de agrupar las dos proposiciones no de ley, en el caso de que el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya lo considere apropiado. Como filosóficamente y desde el punto de vista de los objetivos se mantiene lo esencial, a nosotros nos parece que buena falta nos hace en Galicia sacar algo adelante.

Ahora vamos a la maldad. A mí me parece muy bien que el Grupo Popular se preocupe tanto del Estado, pero yo aquí soy representante de un distrito electoral de un país que se llama Galicia que existe constitucionalmente. Entonces, yo no tengo por qué aceptar ningún tipo de enmiendas que subsuma en FEVE el Estado. Ahí es donde estamos, pero resulta que no estamos.

Hablando de erudición, me alegro mucho de que, desde hace dos días a hoy, la erudición del enmendante del Partido Popular haya cambiado, porque da la casualidad que hace dos días no era verdad que los únicos que no estábamos en el consejo de administración de FEVE éramos los gallegos. Ahora resulta que ya hay que rectificar un poquito. Yo agradecería que la información que se dé aquí no sea tendenciosa.

Y ya que hablamos de respeto constitucional y de la legalidad, todo el mundo sabe que los ferrocarriles de vía estrecha transcurren nada más que por algunas comunidades autónomas. Y da la casualidad que en el caso de Euskadi también la línea, si se quiere, es continua respecto de todo el Cantábrico y no hay problemas constitucionales. Pero, además, la Constitución Española tiene mecanismos suficientes para que el Estado, por ley, conceda competencias que no están concedidas en principio por determinado tipo de vías.

Me asombra que la opacación y la negación de Galicia llegue a tales extremos que se afirmen cosas tan sumamente graves como que no es posible la transferencia de servicios, cuando resulta que esos servicios están transferidos a muchas otras comunidades autónomas. Y ya lo que me asombra mucho más es que la deformación del país llegue a ser de Xove a Jove, porque le cambiamos una uve por la de y ya sabéis lo que sale. Como hay convenciones humanas internacionales de declaración de derechos lingüísticos —por cierto, aprobamos una el otro día—, estatuto de autonomía, Ley de Normalización Lingüística —por cierto, aprobada por unanimidad de todo el Partido Popular de Galicia—, yo agradecería que, puestos a respetar la legalidad, empecemos por respetar la legalidad hu-

mana y la dignidad de las personas. Y a mí, francamente, me jode —y lo voy a decir así—, me jode muchísimo el Jove este que me colocaron. Además, me parece increíble que tengamos que aguantar una enmienda que elimina, no es que modifique, que elimina el derecho de Galicia a contar con un ferrocarril transferido de vía estrecha con el que cuenta todo el mundo.

Y nada más. Y a mejor inventario de la defensa que hace el Partido Popular de la españolidad, en el caso de Galicia, nada más. ¡Viva España! (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, le advierto que todo Diputado y todo grupo tienen derecho a expresar con toda libertad su opinión.

El señor **RODRIGUEZ SANCHEZ**: Que respeten las leyes que existen que son constitucionales. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Siempre se hace con respeto a las leyes.

Tiene la palabra el señor Santiso, para aceptar o rechazar la enmienda.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Vamos a pedir que se mantenga la votación por separado de las dos proposiciones no de ley. He creído entender que el Grupo Mixto va a aceptar la enmienda del Grupo Socialista porque es idéntica. Nosotros, en ese caso, la apoyaremos también porque creemos que los contenidos globales que resume el Grupo Socialista pueden ser útiles. Por tanto, vamos a apoyar esa sustitución. No obstante, creemos que nuestra enmienda va más allá, y no en la idea de sustituir las funciones del consejo de administración de FEVE, sino en la idea de que tampoco creemos oportuno que la Comisión de Industria debata simplemente los problemas *a posteriori* o por la inhibición de las direcciones de las empresas.

Entendemos que no es satisfactorio hasta ahora lo que conocemos del plan de empresa de FEVE, del que el Grupo Popular ha explicado algo. Además, le recuerdo que no ha sido a iniciativa de su grupo, sino del Gobierno anterior, que esa consultora hiciera un supuesto plan de FEVE, que jamás hemos discutido aquí, por lo que lo conocemos indirectamente.

Por ello, nosotros mantenemos en nuestra proposición que tiene que haber unas inversiones, que además concretamos, y que yo creo que si analizáramos una a una prácticamente todo el mundo estaría de acuerdo, sabiendo que la lógica de las inversiones tiene que ir a planes plurianuales y que no se puede hacer todo a la vez; en fin, lo que es el abecé de cualquier plan de inversiones. Concretamos los puntos, lo que no decimos es que hay que hacerlos todos a la vez, como también es obvio.

Insisto en lo referente a la transferencia de servicios. Nosotros la apoyamos porque entendemos que sí es constitucional la transferencia y la gestión de los servicios, que no es lo mismo que la titularidad de la línea. Al compañero del Bloque le diré que en Euskadi continúa estando FEVE. Se transfirió lo que eran líneas completas a Euskotrenbideak, pero se mantiene la penetración de FEVE, y FEVE

existe también en Euskadi. A nosotros nos sigue preocupando que no se utilice como argumento para después cortar precisamente las líneas de largo recorrido de FEVE y, con excusa, eliminar una parte de las comunicaciones de FEVE en Galicia. Por tanto, nosotros seguiremos manteniendo esa preocupación y la vigilancia para que eso no ocurra.

Las enmiendas del Partido Popular, que yo sepa, no van a nuestra proposición no de ley. Es obvio que tiene que haber un contrato/programa. Nadie está en contra. Es igual que todos los españoles tenemos que declarar a Hacienda. Por eso no hemos recogido la iniciativa del contrato/programa, lo que nos extraña es que no lo haya ya. Igual que Renfe tiene el suyo, FEVE hace años que lo tenía que haber tenido negociado, porque precisamente es ahí donde Bruselas pone la garantía para que el Estado pueda aportar las subvenciones correspondientes para los servicios de cercanías, que es la verdadera obligación, no el que las comunidades autónomas tengan que entrar en la financiación de sus servicios. No he encontrado ninguna normativa que diga que las comunidades autónomas, por instrucciones de Bruselas, tengan que poner dinero. Sí me he encontrado con que el Estado, con la excusa de que Bruselas solamente permite subvenciones a las cercanías, dice a las comunidades autónomas que si quieren mantener otros servicios regionales o de largo recorrido que pongan dinero y que si no los cierran. Esta es la realidad jurídica, si no estoy equivocado, que hay en este momento.

Por tanto, yo creo que hay que afinar más en ese sentido, porque no es una obligación de las comunidades autónomas. Otra cosa es que si es posible mejorar el servicio, las comunidades autónomas consideren conveniente y oportuno aportar, pero no por esta vía que yo llamaría de presión, que está llevando a que se hayan cerrado más líneas y más servicios. Además, hay un concepto de servicio de cercanías y regional que no está definido. Así como en Europa, al tener un índice mayor de población por kilómetro cuadrado, es más fácil establecer la política de subvenciones, en nuestro país, las agrupaciones de población lo hacen muy difícil si no se va a un criterio más amplio de lo que es tráfico regional entre las propias comunidades, incluso en las propias comunidades, y entramos en una discusión bizantina donde todavía nadie ha expuesto la obligación de decir cuántos kilómetros comprende el servicio de cercanías.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso, este turno es para aceptar o no la enmienda. Yo le ruego que termine.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: En resumen, mantenemos nuestra proposición no de ley. No obstante, como el Bloque ha anunciado que iba a aceptar la enmienda del Partido Socialista, la votaremos también.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Santiso.

Vamos a proceder a la votación de las proposiciones no de ley, tal como han sido debatidas y aceptadas o no las enmiendas, en su caso.

En primer lugar, se somete a votación la proposición no de ley sobre la empresa de transporte aéreo Binter-Canarias, en el marco de la política global de privatizaciones, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, con una enmienda del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya que ha sido aceptada por el grupo proponente.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 20.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechaza la proposición no de ley.

Se somete a votación la proposición no de ley relativa al tramo de la autopista del Atlántico (A-9) que une Rande con el centro urbano de Vigo (Pontevedra), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 20; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechaza la proposición no de ley.

Se somete a votación la proposición no de ley sobre liberación de peaje del tramo centro ciudad de Vigo-inmediaciones Puente de Rande de la autopista A-9, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 21; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechaza la proposición no de ley.

Pasamos a votar la proposición relativa a la transferencia del servicio del Ferrocarril de Vía Estrecha (FEVE) en Galicia, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, con una enmienda socialista de sustitución que ha sido aceptada por el grupo proponente.

**Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.**

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, se somete a votación la proposición no de ley sobre modificación de los planes de la empresa Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) relacionados con la Comunidad Autónoma de Galicia, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 21; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

Se levanta la sesión.

**Era la una de la tarde.**