



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 175

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTE: DON JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 20

celebrada el miércoles, 19 de marzo de 1997

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|------|
| — Sobre el futuro del corredor ferroviario Valencia-Ribarroja. Presentada por los Grupos Parlamentarios Popular, Socialista, Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y Mixto. (Número de expediente 161/000215) | 4832 |
| — Sobre financiación y construcción de una autovía entre Santiago y Orense. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000182) | 4834 |
| — Relativa a la urgente contratación y ejecución de la obra de intersección N-634, Fazouro-variante de Foz. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000311) | 4838 |
| — Sobre el acceso norte a Ferrol, Neda y Narón por autovía. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000312) | 4839 |
| — Relativa a la construcción definitiva y urgente de la autovía Fene-Ferrol. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000186) | 4839 |

	Página
— Por la que se insta la Gobierno a que se dirija a la empresa pública Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) para que ésta garantice el mantenimiento de la línea de tren Lleida-Manresa. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000007)	4843
— Relativa a la liberación del pago de peaje en la autopista A-7 a su paso por Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000148)	4847

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE EL FUTURO DEL CORREDOR FERROVIARIO VALENCIA-RIBARROJA. PRESENTADA POR LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS POPULAR, SOCIALISTA, FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA Y MIXTO. (Número de expediente 161/000215.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días. Comenzamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras, en la que vamos a debatir y votar ocho proposiciones no de ley. Como es habitual, las votaciones se llevarán a cabo al final de la discusión de las proposiciones no de ley y en ningún caso antes de la una de la tarde.

La primera proposición no de ley es sobre el futuro del corredor ferroviario Valencia-Ribarroja. Los autores son los grupos Popular, Socialista, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y Mixto.

Para defensa de la proposición no de ley tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Popular, señor Camps.

El señor **CAMPS DEVESA**: Señorías, hoy aprobaremos por consenso de toda la Comisión una importante proposición no de ley que ya ha sido rubricada por los portavoces de todos los grupos. Además se da la circunstancia, temporal también, que debemos no sólo felicitarnos por que salga esta proposición no de ley, sino también por el día en que ocurre —el día de San José—, un día grande justamente para aquellos ciudadanos a los que va a afectar el contenido de la proposición no de ley que ahora vamos a discutir y que están celebrando de forma alegre, como no podía ser de otra manera, el día grande de sus fiestas: las Fallas. Por tanto, permítaseme una pequeña digresión, señor Presidente, y ya que estamos felicitándonos por el contenido de la proposición no de ley, por el día que representa —justamente a quien va dirigida esta proposición no de ley, que es Valencia—, haga extensiva mi felicitación a todos los Josés, a todos los Pepes que haya en esta Comisión

y, en concreto, a quien firmó la proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario Socialista, Josep Sanús, a quien creo que hoy sustituye don José Barrionuevo en la defensa de los planteamientos del Partido Socialista.

Pues bien, como decía, respecto al fondo del asunto hay una coincidencia absoluta que viene bien expresada en la exposición de motivos de la presente proposición no de ley. La proposición no de ley sólo quiere instar al Gobierno a que resuelva, en primer lugar, un problema latente que existe en el interior de muchos núcleos urbanos y en este caso concreto en el interior del núcleo urbano de Quart de Poblet que es cruzado por una vía de cercanías y que ha representado y representa peligro aún para muchas vidas humanas, toda vez que es necesaria una mayor protección por la existencia de los posibles peligros que ya han causado en alguna ocasión más de un accidente al paso —reitero— por la ciudad de Quart de Poblet.

En segundo lugar, aparte de recoger esta reivindicación de los ciudadanos de este núcleo del área metropolitana de Valencia, entendemos todos que justamente por ser ésta una vía de cercanías, una vía en un importante núcleo del área metropolitana de Valencia, como es Ribarroja, tendremos que intentar llegar a conjuntar de manera eficiente todos los medios públicos de transporte, como son las cercanías, los autobuses públicos, los autobuses privados concertados, el metro o el propio tranvía, a efectos de dar un mejor servicio para todos los usuarios. Por ello en esta proposición no de ley se insta al Gobierno a que inicie las negociaciones con el Gobierno de la Generalitat con el fin de estudiar el futuro del corredor ferroviario Valencia-Ribarroja. reitero que es una vía indispensable en un núcleo tan importante como el área metropolitana de Valencia, reseñando que a ese efecto el proceso de negociación va a tener que traer consigo un proceso de concertación, de forma que las administraciones que se van a hacer cargo de dichas infraestructuras solicitarán la adecuación de las mismas a su sistema de transporte. Como ese proceso puede ser largo, no va a ser de hoy para mañana, la segunda parte de la proposición no de ley, y en relación con la exposición que hacía al principio de mi intervención, insta a que se realicen las negociaciones para acometer la ejecución de las medidas de seguridad que precisen los pasos a nivel de este corredor ferroviario en el municipio al que he hecho mención con anterioridad, con un solo objetivo: garantizar la se-

guridad de las personas, fijando, además, como condiciones imprescindibles la ampliación y mejora de uno de los pasos a nivel, la mejora de las medidas acústicas y el establecimiento de barreras pivotantes que impidan el cruce de los pasos a nivel cuando estén cerrados. Medidas en este sentido están siendo adoptadas ya por el Ministerio de Fomento y por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, así como por la propia Renfe; medidas de este tipo, que afectan a la seguridad e integridad física de los ciudadanos, al Grupo Popular siempre le parecerán pocas, y aunque se esté cumpliendo —como no podía ser de otra manera— lo dispuesto legalmente, entendemos que siempre cabrá hacer un mayor esfuerzo a efectos de asegurar —reitero— la integridad física de nuestros conciudadanos.

Por todo ello, señor Presidente, estimamos que la proposición no de ley que hoy presentamos cuatro grupos en esta Cámara resume la preocupación que tenemos respecto a la problemática concreta de ese corredor ferroviario Valencia-Ribarroja y, además, apunta hacia las soluciones necesarias, tanto la transferencia que se ha de producir en orden a las negociaciones con el Gobierno de la Generalitat Valenciana como la mejora de los pasos a nivel que existan aún cruzando el interior del núcleo urbano de Quart de Poblet y, por tanto, en un día como hoy, festividad de San José, será aprobada también por unanimidad de todos los grupos de esta Cámara.

Por todo ello, señorías, creo que aunque sea anticipadamente, debemos felicitarlos por el contenido de la proposición no de ley y por la aprobación que se producirá posteriormente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Barrionuevo.

El señor **BARRIONUEVO PEÑA**: Poco tengo que añadir a la elocuente presentación que ha hecho el Diputado señor Camps. Creo que ha estado muy acertado al señalar la coincidencia afortunada que se ha producido al presentar esta proposición no de ley que está apoyada por todos los grupos parlamentarios.

Únicamente señalar que es una proposición prudente y realista que tiene dos partes. Una parte para que se ejecuten de manera inmediata medidas de seguridad imprescindibles en el término municipal de Quart de Poblet, que son perfectamente asumibles con las disponibilidades existentes; y otra parte, más costosa y más compleja, que consiste en acomodar el nuevo trazado del corredor Valencia-Ribarroja a las necesidades que existen en este momento y a la población que se ha ido asentando a lo largo de este trazado. Como esta remodelación y soterramiento exigirá, sin duda, la cooperación y financiación plural de varias administraciones, se propone un acuerdo y una negociación entre el Gobierno de la nación y el Gobierno de la Generalitat del País Valencià.

Por tanto, asumiendo los argumentos que ya ha expuesto el señor Camps, anunciamos nuestro acuerdo y nuestro apoyo a esta proposición no de ley, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: La verdad que ya va quedando muy poco que decir, sobre todo en una iniciativa consensuada a la hora de su redacción. Es una iniciativa que recoge, como se ha dicho antes, las inquietudes y reivindicaciones de los vecinos, aunque no en su totalidad, porque la realidad es que los ciudadanos de Quart de Poblet estaban reivindicando que se enterraran las vías de ferrocarril a su paso por este municipio por los peligros que conlleva y que en la exposición de motivos se detalla y porque, además, es el futuro para esta población, pues no quieren renunciar, se niegan a perder un medio de locomoción como el ferrocarril, que les permite estar con bastante celeridad en el centro de Valencia o en cualquier otro punto de los que atraviesa la vía férrea.

En cualquier caso, señorías, al ser en estos momentos una línea de cercanías sólo y exclusivamente de cercanías, ya sabemos —y lo sabíamos antes de presentar la iniciativa— que había contactos entre la Generalitat y el Gobierno central para traspasar las competencias de esta vía férrea por ser precisamente de cercanías y negociar y estudiar el futuro de esta línea desde Valencia hasta Ribarroja. Por tanto, señorías, es una iniciativa que no parte de cero, que no instamos en la nada, sino que ya hay previamente unos contactos que nos inducen a pensar que el futuro de esta iniciativa será el futuro que los ciudadanos demandan: mantener más cercanías, mantener una línea férrea que les permita trasladarse en buenas condiciones y, además, que esté mejorando la calidad de vida de estos ciudadanos puesto que no tendrán que soportar los pasos del ferrocarril por superficie ni tan siquiera los peligros que esto conlleva.

Mientras tanto, como ya se ha dicho (sabemos que son negociaciones lentas y que no se pueden hacer en una semana, ni tan siquiera las obras una vez acabada la negociación se harán en un espacio de tiempo breve, sino todo lo contrario), hay que adoptar medidas de seguridad más amplias de las que existen en estos momentos. Al cruzar los pasos a nivel núcleos urbanos y al quedar el municipio dividido y tener zonas de servicios en uno y otro sentido, es necesario que se cubran las medidas de seguridad más amplias, pues por desgracia en muchas ocasiones los propios ciudadanos cuando somos peatones cometemos infracciones y cruzamos la vía del ferrocarril cuando no nos compete y por ello han surgido y surgen en nuestra zona muchos accidentes ferroviarios con pérdidas de vidas humanas. Para impedir esto precisamente se está demandando que pueda haber unas barreras pivotantes que cierren completamente el paso a nivel e impidan que lo pueda traspasar nadie cuando llega el tren a esta zona.

También se está solicitando la ampliación del paso a nivel de una calle determinada porque hace un cuello de botella prácticamente infranqueable en determinadas horas. La celeridad con que atraviesan los trenes aquella zona —tienen un buen servicio— obliga a que las barreras del ferrocarril estén bajadas y que el tráfico de vehículos se colapse en la zona con estrechamiento de la calzada.

Por tanto, señorías, además de ser una proposición no de ley prudente —que lo es—, también es realista precisamente en estas solicitudes de mejora porque es algo que se vive día a día por los ciudadanos de esta población y los que vivimos cerca de esta zona y algunas veces nos trasladamos por allí también lo sabemos porque lo padecemos.

Por ello, señorías, está bien que nos podamos felicitar y esperemos que ésta no sea la última ocasión en que para Valencia y el área metropolitana de Valencia lleguemos a un acuerdo, porque situaciones parecidas a las del municipio de Quart de Poblet se dan en otros muchos municipios y esperamos que se puedan ir resolviendo con el consenso de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la misma proposición no de ley, tiene la palabra el portavoz del Grupo Mixto, señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Tomo la palabra solamente para expresar el apoyo del Grupo Parlamentario Mixto, más concretamente del señor Chiquillo, de Unión Valenciana, a la proposición no de ley que está siendo objeto de debate.

El señor **PRESIDENTE**: No habiendo otros grupos presentes en la Comisión, damos por terminada la discusión de esta proposición no de ley.

— **SOBRE FINANCIACIÓN Y CONSTRUCCIÓN DE UNA AUTOVÍA ENTRE SANTIAGO Y ORENSE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000182.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la segunda proposición no de ley, sobre financiación y construcción de una autovía entre Santiago y Orense. Esta proposición no de ley ha sido presentada por el Grupo Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Esta proposición no de ley propone que con la cooperación entre dos administraciones públicas, por una parte la Administración central del Estado y por otra la Xunta de Galicia, se aúnen esfuerzos y se termine finalmente, fruto de esa cooperación y de ese aunamiento de esfuerzos, resolviendo el problema de la conexión entre las ciudades de Orense y Santiago mediante una autovía libre de peaje.

Esta proposición no de ley data de septiembre de 1996, por tanto hace ya prácticamente seis meses que había sido presentada, y acontecimientos posteriores han ocasionado dos cuestiones: por una parte, que haya una actuación administrativa que enfoca este tema de otra manera por el Gobierno de la nación y la Xunta de Galicia y, por otra y paralelamente, que este tema sea de la máxima actualidad y ocupe el primer plano.

Trataré brevemente de explicar y de exponer ante los miembros de la Comisión, para someter a su consideración

algunos antecedentes y cuál es la situación de partida en principio en relación con este tema, desde la consideración de nuestro grupo, solicitando su apoyo para la proposición no de ley que permitirá reconsiderar la actual posición, tanto del Gobierno como de la Xunta de Galicia.

Recordaré a esta Comisión que existe una resolución unánime del Parlamento de Galicia, de octubre de 1995, por tanto reciente, resolución unánime del Parlamento en el sentido de que se construya una autovía libre de peaje entre Orense y Santiago. Ese Parlamento tiene una composición de mayoría absoluta del partido que sustenta el Gobierno, tanto en la Xunta de Galicia como el Gobierno de la nación.

Su construcción, por tanto, como necesaria y urgente se ha planteado siempre como autovía libre de peaje, es unánimemente reclamada por todas las fuerzas políticas con representación parlamentaria en el Parlamento gallego y es ofertada en todos los programas electorales de las recientes elecciones generales. Quiero decir con esto, relatando estos hechos en los cuales podría extenderme a través de cuál ha sido la posición de los respectivos ayuntamientos de las ciudades, etcétera, que en relación con su necesidad, con su urgencia y con el carácter de que tenía que ser autovía libre de peaje, la posición de partida a la altura del año 1995 ha estado siempre fuera de toda duda y ha suscitado apoyo unánime por parte del conjunto de fuerzas sociales y políticas. Es, por tanto, una conexión necesaria para la circulación interna de Galicia y necesaria también por el bajo nivel de servicio que hoy ofrece la actual carretera convencional.

Un segundo punto que quería someter a la consideración de los grupos parlamentarios que quizá conozcan menos de cerca esta problemática, de otros grupos que no tengan representación también en Galicia, son las características del corredor en cuestión. Estamos ante un corredor caracterizado, cuando menos, por tres puntos: una gran densidad de núcleos de población, es decir, desde el punto de vista técnico es imprescindible que la nueva vía alternativa sea diferente, sea independiente de la carretera actual; lo que se haga tiene que ser una nueva carretera.

En segundo lugar, existe un elevado nivel de participación de los tráficos de corto recorrido. Según todos los estudios disponibles por parte del Ministerio de Fomento, en lo que yo sé, en ese corredor existe un elevado nivel de participación de tráficos de corto recorrido. Hay un importante componente de tráficos de agitación local, incluso superior al 60 por ciento; es decir, casi todos los tráficos son de agitación de corto recorrido, de entrada y salida de la carretera, de la vía de unión. Eso implica necesariamente —y creo es importante que lo tengamos en cuenta— una bajísima captación si lo que se hace allí es una autopista de peaje. Invito a una reflexión en este sentido a esta Comisión. No se puede sostener cualquier posición con un mínimo de rigor y seriedad, desde el punto de vista técnico y funcional —no hay ninguna experiencia en España ni fuera de España— pero cuando el porcentaje de tráfico es tan elevado en un corto recorrido, la captación de la autopista de peaje (precisamente por la imposición de peaje y por el carácter que tiene una autopista de

captación de tráficos de medio y largo recorrido) ha de ser muy baja.

En tercer lugar y consecuentemente, la aportación de fondos públicos necesaria para hacer rentable económicamente que se construya como autopista de peaje, también según todos los datos y todos los estudios, deberá alcanzar porcentajes en torno al 80 por ciento de aportación de fondos públicos. Dadas las características del corredor, si se quiere construir algún día una autopista de peaje entre Santiago y Orense, para que haya iniciativa privada que pueda acceder a esa concesión, tendrá que haber una aportación de fondos públicos superior o en el entorno del 80 por ciento.

Estamos hablando de una actuación cuyo coste, según los datos del Ministerio de Fomento, es de 55.000 millones de pesetas para 100 kilómetros de recorrido y, por tanto, todos los estudios existentes, según nuestra información, están diciendo que hará falta una aportación de fondos públicos cercana a 40.000 millones de pesetas si queremos que algún día exista una autopista de peaje entre Orense y Santiago.

Ésos son los datos que creo bastante incontrovertibles y en sintonía con ellos y en consecuencia con todo lo anterior, respecto al desarrollo del Plan Director de Infraestructuras, que recuerdo a esta Cámara había sido aprobado en marzo de 1994, el entonces Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el 18 de agosto de 1994, dio la orden de realización de un estudio informativo para hacer una vía de alta capacidad sin peaje entre Santiago y Orense. Ésta es un poco la fotografía de partida a la altura de ese momento del tiempo.

¿Qué ha pasado mientras tanto? Sucintamente expuesto, se ha firmado un convenio entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia para realizar una autopista de peaje entre Santiago y el Alto de Santo Domingo, lugar cercano al ayuntamiento —quizá más conocido— de Lalín; en definitiva, son 57 kilómetros, no 100, con un coste previsto de 37.000 millones de pesetas. Es decir, se plantea una autopista de peaje desde Santiago hasta un punto intermedio del recorrido entre Santiago y Orense que, por tanto, no resuelve el problema de la conexión entre ambas ciudades sino que la deja en el 60 por ciento como mucho o un poco menos de su recorrido. En dicho convenio, en lo que sabemos porque nuestro grupo por lo menos no dispone de él y no ha sido hecho público oficialmente, por lo que se ha dicho por las autoridades competentes la Administración central se compromete a aportar 10.000 millones de pesetas. No sabemos qué cantidad figura consignada en el convenio y nuestro grupo se teme que no haya consignada ninguna; habrá una referencia a que deba poner o no poner, según se ha dicho, pero al día de hoy mi grupo desconoce la cantidad que la Xunta consigna en ese convenio que se ha firmado.

En cuanto al plazo, el Ministro de Fomento dijo en esta Comisión recientemente que para iniciarse las obras quedaban como mínimo veintiún meses. El Presidente Fraga, firmante del convenio —no sé si es el señor Fraga o el señor Cuiña, Consejero de ordenación del territorio— ha dicho reiteradamente que empezaba este año en diciembre

de 1997; por tanto, también una contradicción importante respecto al plazo.

Nos preguntamos cuál es la aportación de fondos públicos que está prevista para hacer frente a esa autopista de peaje y la pregunta no es baladí, porque mucho nos tememos que lo que realmente se aporta por parte del Ministerio de Fomento permita realizar esa autopista de peaje en el mejor de los casos, desde Santiago hasta un punto denominado Chapa, es decir 27 kilómetros, no ya siquiera los 57 hasta el Alto de Santo Domingo, sino los primeros 27 ó 30 kilómetros que son los que los estudios de rentabilidad del Ministerio de Fomento dicen que aportando el 40 por ciento, 10.000 millones de pesetas de su coste, se podía hacer rentable. Es decir, que con el 40 por ciento de la aportación de fondos, que son los 10.000 millones de pesetas, se podría hacer una conexión, que son los primeros 30 kilómetros de salida de Santiago, pero no se podría hacer viable esa autopista de peaje más allá, salvo que exista aportación de otros tantos 10.000 millones de pesetas por parte de la Administración signataria del convenio, la Xunta de Galicia, que, insisto, no sabemos cuál es y si dispone de esos fondos; pero en todo caso, la autopista se queda en un monte que se llama el Alto de Santo Domingo.

¿Cuál va a ser la Administración responsable de esa operación? El estudio informativo realizado por el Ministerio de Fomento, que ha costado más de 250 millones de pesetas, en este momento y en lo que puede saber mi grupo parlamentario, duerme el sueño de los justos en un cajón de la demarcación de carreteras de Galicia o en un cajón de los servicios centrales del Ministerio de Fomento. No sabemos para qué ha servido ese gasto superior a los 200 millones de pesetas, ni en qué se va a utilizar, porque este convenio se ha apoyado en un anteproyecto que ha efectuado paralelamente la Xunta de Galicia con un coste, por lo menos publicado, no superior a 60 millones de pesetas y una declaración de impacto ambiental sobre la que nuestro grupo parlamentario también tiene serias dudas de que no tenga que ser convalidada por la autoridad competente, el Ministerio de Medio Ambiente, pues cuando la vía es de interés general del Estado, como en este caso, sería el Ministerio de Medio Ambiente y no la Xunta de Galicia.

En síntesis, quiero exponer a los grupos parlamentarios de esta Comisión la reflexión de que ni por las características del corredor, no porque no tenga IMD suficiente, sino porque la captación de tráfico de una autopista de peaje es, con toda seguridad, muy baja en ese corredor, por el tipo de poblaciones a las que sirve, por todos los elementos de inviabilidad y rentabilidad de una autopista sin una aportación importantísima de fondos públicos, es un corredor donde todas las características técnicas, funcionales, etcétera, señalan la conveniencia de que el día que se haga la conexión sea con vía de alta capacidad y libre de peaje. Si se va a hacer una aportación de fondos públicos tan relevante y tan importante por ambas administraciones y es la única forma de hacerlo como vía de alta capacidad, desde nuestro grupo parlamentario nos parece que es mucho más razonable y mucho más viable acometer esa actuación como una autovía libre de peaje, sumando los esfuerzos y

la cooperación de ambas administraciones, y no embarcarse en una operación (y no me queda más remedio que ser un poco duro en los calificativos) que es el paradigma de lo que ocurre cuando una política de infraestructuras se pone en función de criterios puramente mercantiles. El mercado no lo va a poder resolver, va a hacer falta una aportación vital y decisiva del 80 por ciento de fondos públicos o no va a haber autopista peaje, que es lo que va a ocurrir entre Santiago y Orense; es el paradigma de una actuación típica de sumisión a leyes de mercado que no resuelven aquí ni en ningún país este tipo de corredores.

Por otra parte, es un auténtico despropósito, una irresponsabilidad política y una auténtica chapuza presentar esta operación como se ha hecho, como una operación que va a resolver los problemas de conexión entre dos ciudades y de articulación interna de un territorio con rapidez, empezando las obras dentro de unos meses, tal y como se ha presentado por parte de una de las administraciones firmantes del convenio.

Todavía es posible recuperar lo andado en este sentido. Existe todo el trabajo hecho por parte del Ministerio de Fomento, que es válido, existe una inestimable colaboración por parte de otra Administración como la Xunta de Galicia y sumando ambas condiciones se podría afrontar este problema en el sentido presentado por nuestra proposición no de ley. Por eso pedimos el apoyo de los demás grupos parlamentarios en torno a esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: No habiéndose presentado enmiendas a esta proposición no de ley, vamos a proceder a la intervención de los grupos por el orden habitual. ¿Grupos que piden la palabra? (**Pausa.**)

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez. (**El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.**)

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: De forma muy breve.

El Bloque Nacionalista Galego considera que Galicia tiene muchísimas necesidades que cubrir en el terreno de las infraestructuras. Si contemplamos el conjunto del país, una inversión de tal calibre sería discutible y no porque no haya un problema de tráfico real, sobre todo entre Santiago y gran parte de la carretera que estamos hablando, en concreto hasta Lalín.

Está claro que es una zona suficientemente deprimida, por la que va a transcurrir cualquier tipo de obra pública que trascienda el hecho de una carretera con carriles para vehículos lentos, con dificultades económicas grandes como para que se intente solucionar el problema del tráfico con una autopista de peaje. Como ya indicó el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista cualquier inversión que se haga debe aunar y aprovechar todos los esfuerzos de las administraciones, porque no es una inversión baladí. En todo caso, la autovía que se construya debe ser sin peaje.

Por todo ello, vamos a apoyar la proposición no de ley tal como está. Lamentamos que el problema de las obras públicas, en concreto de las infraestructuras en Galicia, tanto de carreteras como de ferrocarril, no se puedan deba-

tir en su conjunto, porque podríamos hacer unas opciones más equilibradas para todo el país y, sobre todo, más justas y ponderadas en relación con el futuro que nos merecemos, desde el punto de vista de las comunicaciones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Rigor y seriedad es lo que va a presidir mi intervención frente al concepto y calificativo de obras faraónicas, que fue la primera definición que hizo el Partido Socialista al llegar al Gobierno en el año 1982 y que motivó la paralización del plan de autopistas, entre ellas la autopista del Atlántico, durante unos cuantos años.

Se ha hablado de resoluciones del Parlamento gallego, se ha hablado de decisiones y declaraciones de miembros del Gobierno gallego, desde el Presidente Fraga al Concelleiro Cuiña. Estamos en el Parlamento nacional, en el Congreso de los Diputados y tenemos que analizar las decisiones del Gobierno español, del Gobierno de Madrid y tomar decisiones en esta Comisión de Infraestructuras, dentro del Congreso de los Diputados.

Señor Pérez Touriño, me asombran sus contradicciones. Su señoría, que fue Secretario de Estado de Infraestructuras de 1991 a 1994, sabe que su Plan Director de Infraestructuras, aprobado por el Gobierno en marzo de 1994, preveía entre Santiago y Orense no una vía de gran capacidad sino una vía de conexión y esta situación sería en el año horizonte del Plan, el 2007. Es decir, el Plan Director de Infraestructuras aprobado por el Gobierno en marzo de 1994, preveía para el año 2007 una vía de conexión y no una vía de gran capacidad entre Santiago y Orense. Aquí tengo las páginas, de la 134 a la 140, con gráficos incluidos, para que pueda servir de repaso al señor Pérez Touriño. Por cierto, después de irse, ahora sí, por la Xunta de Galicia, se empezó paralela y polémicamente un estudio informativo sobre una vía de alta capacidad entre Santiago y Orense y un estudio, que ha citado el portavoz del Grupo Socialista, que se inició el 18 de agosto de 1994, sin predefinir las características de la vía entre Santiago y Orense, sí tenía una característica fundamental, que la ha comentado el señor Pérez Touriño, y es que iniciado en agosto de 1994, en marzo de 1996 seguía durmiendo el sueño de los justos en un cajón. Era un estudio lento y ralentizado del señor Borrell, que no definía las características de la nueva vía, sino que éstas debían ser consecuencia de dicho estudio informativo que, como bien ha dicho el señor Pérez Touriño, dormía y duerme en un cajón. Entretanto se ha terminado el proyecto de la Xunta de Galicia y se ha llegado a ese acuerdo.

Hay un tema que se definió en el Plan Director de Infraestructuras y que se aprobó en este Congreso al debatir dicho plan, que es que la capacidad de financiación determina la viabilidad práctica del plan. En consecuencia este Congreso insta al Gobierno —este Congreso de los Diputados, no el Parlamento gallego, no al Gobierno gallego, al Gobierno central— a desarrollar mecanismos de financia-

ción extrapresupuestaria de forma que pueda garantizarse un marco financiero adecuado a las previsiones del plan.

En febrero de este año la Xunta y el Ministerio de Fomento firmaron, como también ha indicado el portavoz socialista, un convenio que permite hacer compatibles la urgencia del inicio de la vía de gran capacidad entre Santiago y Orense con las limitaciones de los Presupuestos Generales del Estado y con la financiación que posibilita el capítulo 8 del modesto plan de autopistas de peaje —así calificado por el Ministro Arias-Salgado en su presentación ante esta Comisión el pasado día 10—, y gracias a los trabajos llevados a cabo por la Xunta de Galicia, de los dieciocho tramos de autopistas de ese calificado modesto plan, que supone 1.147 kilómetros de autopistas, la primera obra que podrá salir a concurso es precisamente el tramo de 56 kilómetros desde Santiago a Santo Domingo. Pero aún hay más, entendiendo las fuerzas sociales, políticas y económicas de Orense la importancia de esta vía de alta capacidad, por la Caja de Ahorros de Orense se hizo el ofrecimiento de estudiar el adelanto de financiación y con ello la construcción del segundo tramo hasta Orense, que supone una inversión de 19.000 millones de pesetas, y esta propuesta ha recibido unánime respaldo.

Le decía el señor ministro al señor Pérez Touriño: Diga usted que por razones de rentabilidad entre Orense y Santiago no debe hacerse ni autovía —su Plan Director de Infraestructuras de marzo de 1994, apostillo yo— ni autopista. Y yo añado: Galicia y Orense no quieren lo definido por su Plan Director de Infraestructuras para la comunicación entre Santiago y Orense. No son ciertas las cifras que se dieron en la intervención del pasado 10 de marzo por el portavoz socialista de que entre Santiago y Orense, incluso a cinco, seis o siete años vista, hay como tales 3.000 vehículos diarios de IMD y uso el «Diario de Sesiones» del Congreso de dicha Comisión. Entre Santiago y Orense el aforo de vehículos ligeros en este momento es de 6.210 y el de pesados 540, en total, 6.750 vehículos-día, y esas fuerzas sociales, políticas y económicas sí quieren solucionar cuanto antes la comunicación entre Santiago y Orense por vía de gran capacidad, aunque tenga que ser de peaje.

En resumen, la solución adoptada por el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia para el itinerario Santiago-Orense es opuesta tanto a la proposición no de ley del Grupo Socialista como al PDI del Gobierno socialista y por ello la rechazamos. **(El señor Pérez Touriño pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Pérez Touriño, le concedo la palabra por tres minutos.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Sí, señor Presidente, porque hay dos o tres cuestiones que se han planteado que me parece que es necesario clarificar por mi parte.

Empiezo por la última. No sé si es que el Grupo Popular no se entera o no se quiere enterar. Acaba de decir el señor Carreño que la IMD entre Orense y Santiago es de seis mil y pico de ligeros más los pesados, póngale usted 7.000 de IMD. Lo que he dicho es que la captación de ese tráfico que va a hacer la autopista de peaje, aun en el mejor de los

supuestos —porque seguirá habiendo una carretera convencional, no se va a destruir y gran parte del tráfico seguirá yendo por la carretera convencional cuando la alternativa es una autopista de peaje—, con todos los estudios en la mano lo que quiero —y es claro y evidente para cualquiera que se lo quiera tomar con seriedad, y vuelvo a utilizar el término— es que me diga por favor el representante del Grupo Popular cuál va a ser, según su concepto, la captación de tráfico sobre un total de 7.000 vehículos que hay en ese corredor. ¿Va a ser superior a 3.000, a 4.000? ¿En qué datos se apoya para decir que va a ser superior? Ésa es una captación de tráfico que en cualquier país del mundo no hace rentable para iniciativa privada la explotación de una autopista con 3.000 y en el mejor de los casos 3.500 de IMD. Eso es un auténtico fiasco. Y la aportación de fondos financieros por Caixa Ourense, que supongo que es una entidad financiera que tendrá que velar por la rentabilidad de sus fondos, no deja de ser una tomadura de pelo, porque tendrá que recuperarlos y ¿cómo los va a recuperar, señor Carreño? Por favor, no se puede hacer este tipo de planteamientos.

¿Paralización del plan de autopistas por el Gobierno socialista, que ha sido el que ha terminado la autopista de peaje paralizada por el señor Calvo-Sotelo en el año 1979? ¿Paralización por el Gobierno socialista, que es el que ha finalizado la conexión entre Santiago y Pontevedra? La orden de estudio de agosto de 1994 —a la sazón yo era secretario responsable de Infraestructuras en el ministerio— lo que dice, textualmente lo cito, es que si la prognosis de tráfico que se realiza indica que la vía de conexión —una vía de conexión le recuerdo, señor Carreño, que es una vía de alta capacidad con la Ley de Carreteras en la mano— estará congestionada antes de los diez años de su puesta en servicio, se incluirá su previsión de duplicación en el estudio convirtiéndola en una autovía de nuevo trazado con control total de accesos, pudiendo en este caso recomendarse, por cuestiones de seguridad, la construcción de la autovía desde el comienzo de las actuaciones. Eso es lo que dice literalmente la orden de estudio respecto a la vía de conexión, que si la prognosis de tráfico a diez años nos dice que estará congestionada entonces —si ya está en 7.000, todo lo hace suponer y por eso nos interesaría conocer los resultados de ese estudio informativo—, la previsión es que tuviera que hacerse como autovía.

El planteamiento por parte del Grupo Popular es claro y sus motivos y razones tendrán, pero habrán de responder en su día de por qué entre Orense y Santiago no hay una conexión ni habrá una conexión de alta capacidad nada más.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Muy brevemente para aclarar la definición de vías de conexión. Según el Plan Director de Infraestructuras: Se incluyen también en este programa las vías de conexión de la red de gran capacidad, que son carreteras convencionales de dos carriles, y vías lentas donde sea necesario. Eso es

lo que define vías de conexión, exactamente en la página 139.

No puedo ser profeta para decir cuál es la prognosis de tráfico dentro de siete años. Me refiero a la intensidad media diaria de tráfico actual y desde luego con la prognosis de tráfico del señor Pérez Touriño, que en cinco, seis o siete años no pasaba de 3.000 vehículos nunca saldría en el estudio una autovía.

— **RELATIVA A LA URGENTE CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN DE LA OBRA DE INTERSECCIÓN N-634, FAZOURO-VARIANTE DE FOZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000311.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos al siguiente punto del orden del día, que es proposición no de ley relativa a la urgente contratación y ejecución de la obra de intersección N-634 Fazouro-variante de Foz, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: En este caso, con mucha más brevedad, porque creo que el tema es de menor complejidad y mucho más sencillo, el sentido que tiene nuestra proposición no de ley es instar al Gobierno a que trate de concentrar los esfuerzos que permitan producir la urgente contratación de las obras correspondientes a la llamada variante de Foz-Fazouro, intersección N-634. Lo único que se pide, por tanto, en esta proposición no de ley es que se acelere al máximo posible y que se produzca la contratación y la adjudicación de esta obra y que en definitiva comiencen cuanto antes. La razón es simplemente que la carretera N-642 constituye lo que es el soporte básico de comunicaciones en la costa norte de la provincia de Lugo y es vital para la población de esa zona, una población dinámica. Hay un flujo importante en tráfico de personas y de mercancías a lo largo del eje costero de la provincia de Lugo y como zona de paso hacia el norte de la provincia de La Coruña y su urgente mejora viene siendo reclamada desde hace tiempo desde el conjunto de los intereses municipales y de los intereses sociales de la zona. Esa obra fue incluida en el programa de actuaciones prioritarias en materia de carreteras, en el llamado Papca, dentro de su capítulo de actuaciones en medio urbano con una previsión de 1.188 millones de pesetas. Desde la aprobación del Papca en desarrollo del mismo se aprobó el proyecto constructivo y cuando se presentó la proposición no de ley, en diciembre del año pasado, según nuestra información, ya estaban reunidos todos los requisitos necesarios para poder proceder a iniciar el expediente de contratación de obras. Se preguntó al Gobierno de la nación en aquel momento por parte del grupo parlamentario, en concreto por mí mismo, cuál era la situación, en junio de 1996, y el Gobierno contestó por escrito diciendo que la situación era de no inicio del expediente de contratación, simplemente. No se aclaraba más. Por tanto, si se

presenta la actual proposición no de ley es porque creo que todos reconocemos que hay que iniciar las obras, creo que hay coincidencia generalizada —supongo— por parte de todos los grupos, no creo que esto sea patrimonio de nadie, es decir, es urgente efectuar esa obra. El proyecto está o por lo menos estaba en fase de ser contratado. Es cierto que en el verano de 1996 el Gobierno simplemente dijo por escrito que todavía no se había iniciado, y la proposición no de ley lo único que pretende es una coincidencia, si es posible, de todos los grupos para que se inicien las obras cuanto antes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Carreño, en la enmienda, presentada por ustedes, que obra en poder de la Mesa hay un error ya que manifiestan que sí hay enmienda, pero no hace referencia a esta proposición no de ley, sino a la siguiente.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Sí, es la siguiente. Se refiere a los puntos cuatro y cinco.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿A la tercera ustedes no tienen enmienda?

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: No, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): De acuerdo.

¿Grupos que desean fijar posición? **(Pausa.)** Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Cuando observamos en los Presupuestos Generales del Estado para 1997 las obras de la llamada carretera de la costa de Lugo aparecen tres anualidades que serían los restos de un coste total de 3.312 millones de pesetas. Efectivamente, es un problema pendiente que indica que a veces el trato que se da a las construcciones viarias, por lo menos en el caso de Galicia, es muy llamativo por los retrasos continuos en obras, que además tienen una inversión relativamente pequeña.

La situación que se está viviendo y que es indicativa de lo que acabo de decir es la siguiente. El tramo en obras entre O Castelo y Fazouro lleva 22 meses de retraso y aún tiene una parte no abierta al tráfico. El tramo que se licitó en febrero de 1997 tiene 9.100 metros y un plazo de ejecución de 22 meses. Aún se está en período de presentación de proposiciones, que acaba el 3 de abril de 1997, y después de esta fecha será cuando empezará a contar el plazo de ejecución, con lo cual nos pondríamos en mayo de 1999. Que obras que no alcanzan los diez kilómetros se hagan en tres anualidades y que incluso se puedan retrasar concita la voluntad unánime de todas las fuerzas políticas y sociales que hay en la zona para solucionarlo y, además, el Ministerio de Fomento ante sus reclamaciones reconoce que, efectivamente, habría que agilizarlas.

Por todo esto vamos a apoyar la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Efectivamente, dice acertadamente en su motivación la proposición no de ley del Grupo Socialista que la N-642 constituye el soporte básico para las comunicaciones de la zona norte de la provincia de Lugo, pero no lo es ahora, no lo es sólo desde el 3 de marzo de 1996; ya lo era en 1982 cuando al transferirse competencias en carreteras a la Xunta de Galicia este Diputado, entonces Conselleiro, definió la *ruta esmeralda* —y así se aceptó la transferencia— desde San Ciprián hacia el oeste, hacia Ferrol, tramo para titularidad de la Xunta de Galicia, y desde San Ciprián hacia el este, hasta Barreiros, hasta el enlace con la N-634, tramo para la titularidad de la Administración central.

En la primera legislatura autonómica a partir de 1982 el Gobierno autónomo gallego, reconociendo la importancia de esta vía para las comunicaciones, no de la provincia de Lugo, del norte de Galicia, de las provincias de La Coruña y de Lugo, llevó a cabo el plan de mejora del tramo titularidad de la Xunta. Por el contrario, en el tramo titularidad del Ministerio de Fomento se han ido adjudicando obras, básicas para las comunicaciones de La Coruña y de Lugo, de la zona norte de ambas provincias y de Galicia, y no han sido suficientes los trece años de Gobierno socialista. Cuando el 12 de noviembre del año pasado los Diputados gallegos recibieron una carta certificada remitida por don Francisco Luis Rodríguez Guerreiro y demás firmantes vecinos de aquella zona norte de Viveiro, Lugo, todos los diputados del Grupo Popular les pudimos contestar y la carta terminaba así: Como gallegos no podemos sino manifestar nuestra satisfacción porque al fin se lleven a cabo los pasos necesarios para la mejora y conclusión de la N-642 entre San Ciprián y Barreiros. Como Diputado del PP nuestra satisfacción es aún mayor por lograrlo con nuestro Gobierno en un año con presupuestos restrictivos y después de trece años de olvido. Contestado esto por nosotros el 22 de noviembre de 1996, privada y públicamente —porque venía así en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado, como ha indicado el señor Rodríguez— pocos días después, el 2 de diciembre de 1996, el Grupo Socialista presenta la proposición no de ley que ahora debatimos. Y aún hay más, consecuente con los compromisos derivados de la urgencia de la conclusión de todo el itinerario. Ayer, 17 de marzo, se ha concluido el plazo de presentación de ofertas para dichas obras con un presupuesto de 1.228 millones y un plazo de ejecución de 22 meses. El 3 de abril se abren las plicas, no es que se presenten, y se han presentado nada menos que 44 empresas.

Queremos señalar que el tramo anterior, que también ha sido comentado por el portavoz del Grupo Mixto del Bloque Nacionalista Gallego, el tramo Fazouro-Burela-Cervo —y pensemos en la carta enviada aquel 12 de noviembre de 1996 por los vecinos de aquella zona norte de la provincia de Lugo— ya tiene 19 meses de retraso —era denuncia de la plataforma—, acumulados, quizá, desde el 3 de marzo de 1996. Hoy este tramo ha recibido un impulso importante, está prácticamente concluido con la excepción

de remates y la variante de Burela, que por tener desprendimientos exige un proyecto modificado técnico ya tramitado.

Si en la proposición no de ley anterior manifestaba las contradicciones en que había incurrido el portavoz, en esta ocasión tengo que denunciar la omisión durante sus trece años por la no conclusión de la N-642 desde San Ciprián a Barreiros y la llamémosle pseudodemagogia pidiendo algo que no hicieron y que el Gobierno popular ha puesto en marcha dentro de sus proyectos, pero también con hechos. Por todo lo expuesto, rechazamos esta proposición no de ley.

— **SOBRE EL ACCESO NORTE A FERROL, NEDA Y NARÓN POR LA AUTOVÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000312.)**

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DEFINITIVA Y URGENTE DE LA AUTOVÍA FENE-FERROL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000186.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Finalizado el debate de este punto del orden del día, pasamos a las dos siguientes proposiciones no de ley, que se debatirán conjuntamente. La primera de ellas es la proposición no de ley sobre el acceso norte a Ferrol, Neda y Narón por autovía, del Grupo Parlamentario Socialista, y la segunda es la relativa a la construcción definitiva y urgente de la autovía Fene-Ferrol.

Para la defensa de su proposición no de ley, tiene la palabra el señor Pérez Touriño, en primer lugar.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: En esta proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista se plantean dos ideas fundamentales. La primera es la previsión y la necesidad de realizar la conexión desde Fene, donde termina la autopista del Atlántico en la concesión actual y adonde va a llegar la autopista del Atlántico probablemente a la altura del año 1998. La autopista del Atlántico en estos momentos no llega hasta Fene, solamente llega hasta Guísamo y están en pleno período de construcción los tramos Guísamo-Miño y Miño-Fene. Nos podemos encontrar con la situación de que la autopista del Atlántico culmine lo que estaba previsto en su concesión, llegando hasta Fene, insisto, previsiblemente en el año 1998, si las obras marchan adecuadamente, y que la entrada en el área metropolitana de Ferrol a través de los municipios de Neda y Narón carezca de la continuidad necesaria en mía de alta capacidad.

Existe, como es lógico, una continuidad en las actuaciones de las distintas administraciones. Lo que había desarrollado la Administración anterior era un estudio informativo, en definitiva un anteproyecto consultivo, con la correspondiente declaración de impacto ambiental, desa-

rollando el convenio firmado en su día por el Ministro de Obras Públicas y el Ayuntamiento de Ferrol y también lo previsto en el Plan Director de Infraestructuras, en cuyos programas de actuaciones en medio urbano, subprograma de actuaciones sectoriales, y en la propuesta de actuación correspondiente al área de Ferrol, figura dibujado el acceso por Neda y Narón, con la construcción de un nuevo puente sobre la ría de Ferrol, con características de autovía libre de peaje.

En todo caso, existe una coincidencia generalizada, a nivel gallego y de la comarca de Ferrol, sobre la ineludible e imprescindible actuación en vía de alta capacidad que permita a un área tan importante como Ferrol conectarse con lo que es el eje Atlántico. Es decir, para el desarrollo de una zona en declive industrial muy castigada por diversos impactos de crisis económica e industrial, para el desarrollo demográfico, económico y sobre todo de servicios, para el futuro de esta comarca es vital, desde nuestra perspectiva —que seguramente es compartida; no queremos hacer patrimonio de ello—, ligar Ferrol al eje de la zona Coruña-Betanzos, en definitiva, a lo que es el eje Atlántico, soporte básico e imprescindible de la autopista del Atlántico, y a través de él a todo el corredor. Es, tal vez, la actuación más necesaria e importante, la primera de todas, que hay que emprender en un área metropolitana como Ferrol.

Reconozco, por supuesto, que en trece años de Gobierno socialista y en cuarenta años de otros gobiernos y en miles de siglos, seguramente se pudo emprender esa actuación, pero estamos hablando de hoy y mirando hacia el futuro, que creo que es lo que procede. El problema es que una autopista de peaje va a llegar a su término concesional, donde termina físicamente la concesión, en Fene, y queda por resolver el problema del acceso al área urbana de Ferrol. Existe una solución prevista y en desarrollo, a través del correspondiente estudio informativo y declaración de impacto, que posibilita que, mediante un nuevo puente, se vertebre esa zona metropolitana mediante una autovía libre de peaje. La segunda cuestión es, como siempre, desgraciadamente, la de los plazos y de las urgencias. Si la autopista de peaje llega con todo su tráfico en doble calzada hasta Fene, se va a producir un cuello de botella y un verdadero problema de atasco y congestión muy grave para todo el área de Ferrol, al depositar el tráfico sobre la carretera convencional existente actualmente, que ya está de por sí muy cargada y que no va a poder soportar ese tráfico.

Hay ya un *lag* diferencial anterior en la dinámica y la marcha de la autopista y del estudio informativo, ahora terminado, y del necesario proyecto constructivo, que se debe estar realizando, respecto a la autovía libre de peaje que entre en Ferrol, y lo que pretende la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista es reclamar la atención del Gobierno, si es posible con el consenso de los grupos, para que eso se acelere al máximo posible, se incluya en el próximo plan sectorial de carreteras, en todo caso para empezar las obras en el año 1998, por lo que es necesario acelerarlo.

El tema del peaje nos parece importante porque más que en ningún otro caso en éste estamos hablando no de un

peaje de medio o largo recorrido, donde puede tener sentido discutir que se ponga un peaje, según los casos y los corredores. Estamos hablando de un peaje en zona urbana, en una zona metropolitana, donde prácticamente todos los tráficos, con una carga importantísima, son de desplazamiento de residencia a trabajo y de trabajo a residencia, y creemos que introducir una autopista de peaje constituiría una penalización tremenda y una gran discriminación. Por eso, en el punto primero de nuestra proposición se reafirma el carácter de esa autovía prevista anteriormente.

Podría extenderme mucho más en las razones y en la urgencia de esta actuación, pero creo que no es necesario, porque la opinión es ampliamente compartida por todos los grupos. El problema es poner todos los medios para poder hacerlo en momentos difíciles como los actuales, que se continúe el esfuerzo y que se reafirmen las características de no peaje de esta autovía, sobre todo cuando sabemos que existe voluntad política de la Xunta de Galicia, por cuyo territorio transcurre esta posible autovía, por liberar de peajes —y se ha anunciado tanto por el Presidente Fraga como por el Consejero Cuiña— tramos de peajes ya existentes en zonas urbanas en otros puntos del territorio gallego. Si el movimiento es en favor de la liberalización, sería bueno que el Parlamento fijara posición apoyando el esfuerzo en ese sentido.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Con fecha 26 de septiembre de 1996, el Bloque Nacionalista Galego registró en la Cámara la proposición no de ley relativa a la construcción definitiva y urgente de la autovía Fene-Ferrol. Sin duda, aunque es un tópico recurrir al hecho de la discriminación o incluso del aislamiento para justificar que el Gobierno debiese de actuar más diligentemente en relación con algunas infraestructuras u obras públicas en el Estado español, en el caso del que estamos hablando, se trata de una situación muy específica y llamativa. Estamos ante una situación de aislamiento que padecen una ciudad y su comarca, en concreto la de Ferrol, aislamiento que no se produce sólo por carretera sino también por ferrocarril. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** Ya hubo oportunidad de debatir en este Congreso de los Diputados el trato que, en general Galicia y de forma muy particular esta comarca recibió en cuanto a las vías férreas, de tal manera que hoy, para salir de esta ciudad hay que hacer verdaderos ejercicios de masoquismo y, al mismo tiempo, es imposible montarse en un tren para que lo lleven a uno a cualquier ciudad gallega o incluso al exterior. Voy a darles el dato de que los dos únicos servicios de Renfe que permanecen en Ferrol-Coruña tienen una velocidad media de 48 kilómetros por hora y, además, los estamos pagando con el erario público, con 460 millones de pesetas prácticamente de los presupuestos de la Xunta de Galicia.

Creo que los atascos que se organizan en Fene y en Ferrol solamente se pueden padecer por parte de una sociedad que ya se resignó al maltrato continuo. Si a esto añadi-

mos que es una comarca de 200.000 habitantes, con la más profunda crisis socioeconómica de Galicia y posiblemente del Estado, sobre todo en comparación con lo que era hace veinte años, tendremos un retrato justificativo de esta situación de aislamiento a la que aludí al principio.

Esta comarca padeció una brutal reconversión de la industria naval, por cierto no acabada, pues aún quedan capítulos sangrantes, por lo que se ve y por las últimas noticias. Es una ciudad que aun así sigue manteniendo una industria metalúrgica privada que contra viento y marea no sólo permanece, sino que, según parece, asciende; una industria de aglomerados, también de capital privado, que considera que hay que competir con las transnacionales y que sin protección, por lo menos en infraestructuras, también lo está consiguiendo; una pesca y un marisqueo en la zona que si no fuera por las dificultades de infraestructuras, posiblemente no tendría dejado Mercamadrid tan fácilmente a todas las importaciones de Chile o del Tercer Mundo, y un puerto inutilizado en sus potencialidades, porque ni siquiera puede salir hoy el carbón de importación que llega a Ferrol para la central térmica de As Pontes con unas ciertas garantías, incluso ecológicas, ya que sigue atravesando núcleos urbanos, porque no está acabado el llamado acceso norte al puerto. Podríamos hablar incluso de centrales de residuos tóxicos y peligrosos que están en el área de influencia de todas estas infraestructuras. En definitiva, cuenta con el 33 por ciento de desempleo de la población activa y una renta *per capita* que sitúa a la ciudad en la última de todas las de Galicia, por detrás de Ourense y Lugo, justo al revés de lo que pasaba en los años setenta, en los que era la primera de toda Galicia.

El 16 de abril de 1993 el señor Ministro Josep Borrell firmaba un acuerdo con el entonces alcalde señor Couce para realizar el acceso a la ciudad entre 1993-1997, entre un lugar que se llama San Xoán, que es donde se haría la conexión con el acceso norte al puerto, y el ayuntamiento de Fene, que está en la otra parte de la ría, naturalmente a través de un puente. El 21 de diciembre de 1995 se formuló la declaración de impacto ambiental, que conllevaba la descripción de proyectos y alternativas para conectar con la autopista Guísamo-Fene, que posiblemente no esté acabada hasta finales del año 1999.

En todo caso, para darles un dato, les diré que se trata de una obra de 9.500 metros, que es una obra de circunvalación a una ciudad y urbana en la mayor parte de su trazado, excepto en lo que sería el puente, e incluso se vería abocada, a la salida de ese puente, a otro núcleo urbano que se llama Fene.

Quisiera acabar diciendo que si esta iniciativa tuviera una votación positiva sería muy bien recibido, en dos aspectos, primero, para que se acelerase la contratación en función de las obras y, segundo, para que estuviese libre de peaje. Yo creo que lo que sería terrible es que precisamente las zonas del Estado que quedaron para el final en todo ahora, encima, vayan a tener que pagar para todo. Yo creo que esto no se sostiene y mucho menos en una de las comarcas más deprimidas de un país suficientemente castigado como Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: A estas proposiciones 4 y 5 se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular.

Para su defensa tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Se ha citado antes el convenio que el Ministro Borrell firmó como Ministro de Obras Públicas y Transportes con el Ayuntamiento de Ferrol para actuación en la ciudad y sus accesos. La firma de aquel convenio fue —ya se ha dicho— el 16 de abril de 1993, exactamente dos días después de disolver el Parlamento y convocar elecciones generales. Se acababa de entrar en un proceso acelerado de convenios. Yo era Diputado por la provincia de Orense y en el Ayuntamiento de Orense se firmó otro similar de encauzamiento y urbanización del río Miño, perfectamente incumplido en un 95 por ciento cuatro años después.

Concretamente aquel de Ferrol suponía unas inversiones de 13.590 millones de pesetas y un plazo de ejecución desde 1993 hasta 1997. Antes del 3 de marzo de 1996, el 21 de diciembre de 1995, ya se ha señalado que se aprobó la declaración de impacto ambiental de esta obra de acceso norte a Ferrol.

¿Cuál es la situación al día de hoy de aquel convenio? De los 13.590 millones de pesetas hay ejecutados 1.810, el 15 por ciento del total. El ritmo PSOE llevaría al convenio y el acceso norte a Ferrol a la primera década del año 2000, ya avanzada esa década. ¿Qué es lo que ha hecho el Gobierno del PP inmediatamente? Primero, reconociendo, como reconocemos todos, la situación de la comarca de Ferrol como importante zona de declive industrial, en junio de 1996 convocó la licitación del contrato para la redacción del proyecto de trazado y construcción de nueva carretera de acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón y viales de acceso. Aquí no ha habido ni siquiera un proyecto dormido o guardado en un cajón desde 1993 ó 1994. Aquí ni se había intentado redactar el proyecto, algo absolutamente imprescindible, para después contratar, ejecutar las obras y ponerlas en explotación. Este proyecto tiene un presupuesto de 495 millones, un plazo de redacción de 15 meses y a finales del año actual estará concluido. Lógicamente, en 1998 y 1999 se deben ejecutar las obras con prácticamente ningún desfase, o en todo caso mínimo, en relación con la puesta en servicio de la autopista del Atlántico en su tramo final Fene-Miño.

A pesar del enorme coste de las obras, 11.800 millones de pesetas, su importancia para la revitalización de la comarca de Ferrol es entendida y admitida por todos. De ahí que consideremos fundamental incluirla prioritariamente en el plan sectorial de carreteras, plan que ya ha expuesto el señor Ministro de Fomento en esta Comisión y que nos presentará en los próximos meses con vistas a su debate y puesta posterior en ejecución a partir de los presupuestos de 1998. Dicho plan sectorial, como ya lo decía y lo he recordado en otra intervención anterior, tiene que definir sus fuentes de financiación y será aprobado por el Congreso. Quiero recordar lo que decíamos sobre el Plan Director de Infraestructuras e, integrado en él, el plan sectorial de carreteras: El Gobierno debe desarrollar mecanismos de financiación extrapresupuestaria, de forma que pueda ga-

rantizarse un marco financiero adecuado a las previsiones del plan. Consideramos por ello prematuro condicionar el sistema de explotación del conjunto de accesos a Ferrol por una resolución previa.

Presentamos, por tanto, un texto alternativo a las dos proposiciones no de ley, tanto del Grupo Mixto como del Grupo Socialista. Creemos que con nuestra propuesta se va más allá de la del Grupo Mixto, pues busca que la ejecución de las obras y puesta en servicio sea lo más cercana cronológicamente a la de la autopista entre Miño y Fene y recoge la segunda condición de la del Grupo Socialista, pero deja la decisión del sistema de explotación del conjunto viario a la definición que de él haga el plan sectorial de carreteras.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos de indicar si se acepta o no la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra, en primer lugar, el señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Intervengo para fijar nuestra posición respecto a la enmienda que propone el Grupo Parlamentario Popular.

El portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha vuelto a hacer, como en las dos intervenciones anteriores, un largo discurso sobre los trece años anteriores de Gobierno socialista y los ha dibujado como le ha parecido pertinente. Desde luego no voy a entrar a discutir nada de eso. Creo que no es de interés la valoración a estas alturas de la vida de estos trece años, sino la valoración sobre lo que se propone y tiene que hacer el Gobierno del Partido Popular. Eso es lo que les interesa a los ciudadanos.

Lo que me preocupa —y con eso fijo posición— es que en esta proposición no de ley lo que se le dice al Gobierno del Partido Popular es que una vez que se ha hecho el estudio informativo y la declaración de impacto ambiental, una vez que se está haciendo el proyecto constructivo de una autovía entre Fene, Neda y Narón de acceso a Ferrol, lo que procede son dos cosas. La primera es que las obras puedan iniciarse cuanto antes y a eso responde la enmienda, pero queda un segundo punto central, que realmente es el determinante, porque el que las obras se empien en 1998 o cuanto antes parece que es ya demasiado obvio, si el proyecto constructivo se finaliza a lo largo de 1997. Lo que preocupa mucho en Ferrol y lo que preocupa a nuestro grupo parlamentario es que el Gobierno y el Grupo Parlamentario Popular están dispuestos a asumir que se haga como una autovía libre de peaje, dadas las características urbanas de Ferrol, que ya se han expuesto suficientemente.

Entendemos que es una enmienda totalmente insuficiente y, en ese sentido, por parte de nuestro grupo no aceptable. Porque simplemente que llegáramos aquí, entre todos los grupos, al consenso para que se haga esa autovía cuanto antes, nos parece bien, pero hay que precisar si el Grupo Parlamentario Popular está de acuerdo con que sea una autovía libre de peaje o lo remite a un plan sectorial de carreteras, que es lo mismo —digámoslo con claridad— que apostar porque sea una autopista. Si eso es así, pues efectivamente es así. Hay posiciones distintas —lo tienen

que saber los ciudadanos— y se planteará el problema de que, en su caso, si sigue gobernando el Partido Popular en 1998 se hará una autopista de peaje en la zona urbana de Ferrol.

Nos parece que esto no es lo que se necesita. Creemos que es la actuación típica donde la resolución del problema no se puede dejar en manos de la iniciativa privada; que supondría una discriminación y un coste adicional extraordinario para el conjunto de los habitantes y usuarios de la comarca de Ferrol, y que no debemos imponer esta carga adicional tan gravosa para desplazamientos diarios a residencias y a trabajos en forma de peaje en una autopista. Creemos, por el contrario, que es necesario, donde se pueda, sobre concesiones ya existentes, tratar de ir a peajes más blandos y levantar peajes en zonas urbanas, si ello fuera posible. Desde luego, no debemos imponer cargas adicionales en nuevas actuaciones en zona urbana —no tiene sentido—, sobre todo en una zona como es el área de Ferrol, castigada por crisis industriales, necesitada de mucha ayuda y donde una infraestructura de este tipo va a ser, a buen seguro, determinante.

En consecuencia, manifestamos nuestra coincidencia en la urgencia de la actuación, pero también nuestra no coincidencia —porque creemos que es necesario ya y no podemos dilatarlo, encubiertamente, hacia el futuro— con dejar a un plan sectorial la decisión de que pueda ser construida como autopista de peaje. Creo que es necesario clarificar este punto, porque lo demás es ir caminando por la vía de que esa autovía sea necesariamente de peaje.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición, y sobre todo para manifestar si se acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Popular a la proposición no de ley número 5, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor Presidente, a la vista de nuestra proposición no de ley —que incitaba a que se acortasen los plazos de trámite pendientes y de contratación y ejecución de las obras hasta donde legalmente sea posible—, está claro que la preocupación del Bloque Nacionalista Galego es que esta autovía Fene-Ferrol fuese a quedar postergada continuamente en nombre de dificultades de carácter presupuestario —que las hay, evidentes, sobre todo por la política económica que lleva el Gobierno—, y esta preocupación es la que nos llevó a presentar la proposición no de ley, para que por lo menos hubiera la voluntad de que estas obras se acelerasen. No sé si en la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular queda garantizado, lo que necesitaría una mayor precisión en este aspecto. En segundo lugar, creo que de nuestra intervención se deduce que no aceptamos que sea una circunvalación y una salida de la ciudad de peaje, por todos los argumentos que ya expuse. En tercer lugar, de todas maneras pienso que debíamos llegar a un acuerdo entre los tres grupos parlamentarios, de forma que el Gobierno, cuando menos, sintiese la urgencia y la indicación de que no debía de gravarse con esta obra a los ciudadanos de la comarca. Espero que antes de la una podamos llegar a un acuerdo en este sentido. En caso de que no fuese así, no

podríamos aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que en estos momentos no se acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Ésta es la situación. Por tanto, espero que cuando iniciemos las votaciones, a partir de la una, si hay alguna novedad se le comunicará a la Presidencia.

¿Algún grupo quiere fijar alguna posición? **(Pausa.)** Señor Carreño, tiene la palabra.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor Presidente, únicamente quiero hacer una aclaración porque se me había olvidado el comentario sobre las autopistas de peaje. Aquí se ha hablado de la posibilidad de establecer liberación de peaje tanto en el acceso a Vigo como en el acceso a La Coruña, y lo mismo ocurriría en el caso del acceso a Ferrol por autopista. Es cierto que se está estudiando, pero en un debate que hubo en esta Comisión sobre liberalización del peaje en el acceso a Vigo desde Cangas se planteó —creo recordar que por el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista— que no se podía tomar la decisión en ese momento porque era un tema a estudiar dentro del equilibrio económico de la concesión. Y eso es lo que se está estudiando en el caso de la autopista del Atlántico, como se está estudiando en otros casos, sin haber tomado la decisión, no global, porque puede ocurrir que sea parcial, en el caso de concesiones de distintos tramos de autopistas. En cuanto a esa posibilidad, evidentemente, estamos abiertos al deseo de llegar a un acuerdo antes de la una.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Señor Presidente, no sé si es el momento procesal oportuno, pero anteriormente, en relación con la proposición no de ley presentada también por el Bloque Nacionalista Galego, olvidé decir que por parte de mi grupo no habría inconveniente en plantear una posibilidad de transacción para que las dos proposiciones no de ley, la del Bloque Nacionalista Galego y la nuestra, pudieran coincidir. Propondríamos mantener el punto primero de nuestra proposición no de ley y sustituir nuestro segundo punto por el del Bloque Nacionalista Galego. Es una posibilidad que expongo en relación con las dos proposiciones no de ley existentes. Sobre esa base, no sé si finalmente sería posible llegar, además, a un acuerdo con el Grupo Parlamentario Popular. Pero respecto a la posición del Bloque Nacionalista Galego, mi grupo no tendría inconveniente en que finalmente se presentara una sola proposición no de ley con dos puntos, procedentes cada uno de ellos de las proposiciones originarias.

El señor **PRESIDENTE**: Me parece muy pertinente que el Grupo Parlamentario Socialista manifieste su posición sobre la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto porque, aunque estas proposiciones no de ley se discuten conjuntamente por economía de tiempo de la Comisión, cada una de ellas tiene una entidad propia y, por tanto, es conveniente que cada grupo tome posición res-

pecto a cada una de ellas. En principio, así queda la situación. Cuando llegue el momento de las votaciones, la Presidencia explicará a la Comisión exactamente en qué términos se van a producir las mismas.

Ahora pasaríamos a las proposiciones no de ley números 6 y 7, que se iban a debatir juntas, pero anuncio que se ha solicitado a la Mesa de la Comisión de infraestructuras —y así se ha decidido— que la proposición no de ley número 6, sobre el rescate de la concesión de la autopista A-7, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, se posponga para la siguiente convocatoria.

Ruego a los portavoces que no abandonen la sala porque voy a hacer ahora una propuesta.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señor Presidente, abusando de su amabilidad, y si es posible, solicitaría que la proposición no de ley número 7 se debatiera en último lugar, porque el compañero que la tiene que defender no se encuentra en la Comisión en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivadulla, eso coincide con la propuesta que iba a hacer la Presidencia de la Mesa. ¿Hay inconveniente por parte de algún grupo en que discutamos ahora la proposición no de ley número 8? **(Denegaciones.)**

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE SE DIRIJA A LA EMPRESA PÚBLICA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) PARA QUE ÉSTA GARANTICE EL MANTENIMIENTO DE LA LÍNEA DE TREN LLEIDA-MANRESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000007.)**

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que se dirija a la empresa pública Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) para que ésta garantice el mantenimiento de la línea de tren Lleida-Manresa, que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para su defensa tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señorías, una proposición no de ley de las mismas características fue presentada por nuestro grupo en la anterior legislatura y aprobada el 21 de noviembre de 1995 con el siguiente tenor: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a interesar de Renfe el mantenimiento del servicio de la línea férrea Lleida-Manresa en los parámetros de calidad, seguridad, horarios y frecuencia necesarios para atender eficazmente la demanda existente.

Nuestro grupo parlamentario vuelve a presentar esta proposición no de ley, dado que el Gobierno ha cambiado, a raíz de las últimas elecciones, y que el representante del

Partido Popular en aquel momento hizo una valoración muy parecida a la de nuestro propio grupo. Nos vemos en la obligación de presentarla otra vez porque esta Diputada ha realizado preguntas al Gobierno en las que se interesaba por la situación de la línea y las respuestas no han sido lo satisfactorias que se podía esperar de la intervención del representante del Grupo Popular en su momento. Es así como el 15 de abril de 1996 me dirigí al Gobierno solicitando qué actuaciones tenía previstas en el plan de inversiones de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe), en el período 1996-1999, para el mantenimiento e innovación de la línea de tren Lleida-Manresa. La respuesta fue que en la línea Lleida-Manresa están previstas únicamente inversiones de mantenimiento y conservación, al no figurar esta línea en los trayectos cuya mejora de calidad constituye objetivo prioritario para el cumplimiento del contrato-programa Estado-Renfe 1994-1998, condición determinante en la asignación de inversiones importantes durante el período de vigencia. Ello unido, señorías, al hecho de que en la Ley de Presupuestos Generales para 1997 no hay ni una sola peseta destinada a la línea Lleida-Manresa-Barcelona, y habiendo inversiones para el tramo Ripoll-Puigcerdá, que nuestro grupo parlamentario también solicitó, ha obligado a presentar esta proposición no de ley para recabar el máximo consenso y saber exactamente lo que dice el portavoz del Grupo Popular en relación con esta línea.

Señorías, todos coincidimos en aquella comparecencia en el estado de deterioro de la línea, en los accidentes que hay habitualmente, en los cortes que se producen, en cómo la velocidad se ha venido reduciendo en estos diez últimos años, pasando de más de 90 a 50 kilómetros/hora, y en la necesidad de que esta línea conecte con ciudades tan importantes de la provincia de Lleida como son Mollerusa, Bellpuig, Tárrega, Cervera y actúe como un tren de cercanías, cosa que en este momento no puede realizar porque no resulta útil, ni por el número de trenes que circulan por ella ni por los horarios que no se adecuan a los que utilizarían sobre todo los estudiantes que se desplazan de Lleida a Cervera. Nosotros pensamos que esta línea es muy necesaria y que se inscribe dentro de nuestra filosofía en defensa del sector público de transportes, que en nuestro país ha descendido en un 18 por ciento, cuando se ha incrementado el de carretera en un 53 por ciento. Creemos que esta línea de ferrocarril es muy importante para las personas mayores que no conducen, para las mujeres, para los estudiantes y también, como se ha evidenciado, para las empresas que quieran situarse en nuestro territorio; territorio que necesita de fuertes inversiones empresariales que desafortunadamente no se pueden realizar, como tuvimos ocasión de saber el 20 de septiembre de 1996 cuando la prensa local de Lleida informaba que una importante empresa del sector de la fabricación de vidrio, que tenía previsto instalarse en Vilasana, tuvo que desestimar la oferta de ese ayuntamiento, que tenía en sí una excelente ubicación para los mercados catalanes y aragoneses, por las deficientes comunicaciones ferroviarias de esta zona del Pla d'Urgel, ante el mal estado de la línea de Manresa y las nulas perspectivas para su mejora o rehabilitación. Con lo

cual, señorías, hemos de añadir a la situación que habíamos planteado en la anterior legislatura el hecho de que haya empresas que no se instalan porque no tienen las infraestructuras ferroviarias necesarias para su comunicación, tanto con el resto de Cataluña como con Aragón. Esta situación, señorías, se vería perjudicada si Renfe persiste en su idea de que las inversiones que se están realizando ahora comportan el cambio de agujas, con lo cual se establece una mayor seguridad, pero si se persiste en la idea de eliminar el tránsito de mercancías sería muy perjudicial para la instalación de empresas, como he demostrado a través de la empresa que he citado anteriormente que quería instalarse en un pueblo cercano a Mollerusa.

Señorías, la amplitud de la plataforma en defensa de la línea Lleida-Manresa nos puede dar una idea de lo necesaria que es esta línea de ferrocarril. Desde las cámaras de comercio de Manresa y Tárrega, hasta 21 ayuntamientos, la Diputación de Lleida, los sindicatos de Comisiones Obreras y UGT y los consells comarcals de Segrià Pla d'Urgell y Segarra se han pronunciado a favor de la realización de inversiones para revitalizar la línea, dotarla de una velocidad adecuada y de servicios mínimos para hacerla competitiva con respecto a otros medios de transportes. Nos consta, señorías, que se va a presentar un plan de viabilidad el día 26. De momento lo único que sabemos es que el plan de inversiones ha comportado el cierre de la estación de Sant Guim de Freixenet y puede comportar la reducción de la plantilla en un 50 por ciento. Esta reducción de la plantilla en un 50 por ciento se produce porque al tiempo que se hacen los cambios de agujas, que dotan de una mayor seguridad, no se va hacia una política de mejora de la calidad del servicio, no se establecen nuevos trenes, no se moderniza la línea, lo que conlleva una reducción de la plantilla.

Señorías, por todo lo anteriormente expuesto nuestro grupo parlamentario presenta hoy la proposición no de ley por la que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se dirija a la empresa pública Renfe para que ésta garantice el mantenimiento de la línea de tren Lleida-Manresa, para lo que deberá, en primer lugar, proceder a su rehabilitación y mejora para cubrir las necesidades de reequilibrio territorial de las comarcas de Lleida y, en segundo lugar, establecer un plan de viabilidad que contemple la innovación en trenes más modernos y el establecimiento de horarios en función de las necesidades de los usuarios.

He comenzado diciendo, señorías, que Lleida es una ciudad especialmente mal tratada y discriminada por lo que se refiere a transporte por ferrocarril. Para hacernos una idea del servicio en Lleida les daré una serie de datos. Tarragona está servida por 18 trenes regionales y siete Catalunya Expres; Girona tiene 11 trenes regionales más 10 de Catalunya Expres; Vich tiene 12 trenes regionales en ambos sentidos de circulación y Lleida cuenta solamente con tres regionales, vía Vall-Reus, dos de Catalunya Expres y tres regionales, vía Manresa, en ambos sentidos. La situación, como podemos ver, es de máxima discriminación. Actualmente tenemos un conflicto muy perentorio, que es el que se plantea en el municipio de Termes, donde

la desidia del Ministerio de Fomento de no suprimir un paso a nivel, medida que costaría solamente cinco millones de pesetas, está poniendo a la población en situación de movilizarse y amenazan con cortar la vía. Señorías, el comité de empresa de Renfe ha propuesto que el día 1 de mayo se reivindicquen los servicios públicos y se celebre en la ciudad de Tárrega, una de las ciudades que atraviesa la línea Lleida-Barcelona vía Manresa. La propuesta del comité de empresa es que ese día sea el de la reivindicación de la mejora y la rehabilitación de esta línea.

El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya ha conocido la enmienda en una maravillosa reedición de lo que al Partido Socialista le gustaba decir la pinza, que ha querido establecer la señora Cunillera, que previamente no me ha comunicado que se iba a llegar a este acuerdo tan maravilloso entre el Grupo Popular, el Partido Socialista y el Grupo Parlamentario Catalán. Y no será esta Diputada la que renuncie a concitar un consenso tan magnífico en la Comisión de Infraestructuras. Estoy encantadísima de que esos tres grupos tan supuestamente separados a todos los niveles hayan alcanzado, a través de mi propuesta, esta unión. Por tanto, acojo encantada la enmienda que me presentan conjuntamente el Grupo Popular, el Partido Socialista y el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Conociendo ya esta magnífica acogida que tiene la enmienda conjunta que se ha presentado por los tres grupos, los representantes de los mismos pueden hacer uso de la palabra para defenderla con la seguridad de que sus argumentos van a ser muy bien recibidos.

Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: En primer lugar, quiero manifestar que intervengo en sustitución de mi compañero de grupo y Diputado por Lleida, Ignaci Llorens, quien por motivos de fuerza mayor no puede estar, como hubiera sido su deseo, presente en esta Comisión.

Entrando ya en materia y en relación con la proposición no de ley sometida a debate, debo señalar que para tener criterio sobre lo que en ella se solicita es importante dejar claro que la línea Lleida-Manresa presta servicios regionales, que tiene unos ingresos que tan sólo cubren el 35 por ciento de los gastos de explotación y que se encuentra en competencia con una red de carreteras potenciada de forma importante tanto por el Estado como por la Generalitat. No obstante, como no podría ser menos y para no alamar a los vecinos de las comarcas de Lleida, quiero manifestar que sí habrá inversión para el mantenimiento de dicha línea, bien es cierto que no con partida presupuestaria propia pero sí dentro de las partidas genéricas de conservación, y lo que es más importante, para seguir sin alamar a los vecinos de las comarcas de Lleida, que dicha línea cuenta con todos los elementos necesarios de señalización y de seguridad proporcionales al tráfico que soporta, siendo perfectamente capaz de admitir la demanda existente. En definitiva, cuenta con cinco servicios en sentido

Lleida-Manresa, tres de los cuales continúan hacia Barcelona, y seis servicios en sentido contrario, tres de los cuales proceden de Barcelona, teniendo todos ellos paradas en las estaciones intermedias, con ajustes de horario a razón de dos veces al año, atendiendo a las necesidades de los usuarios.

A pesar de todo ello, que representa la prueba de que el servicio prestado en la citada línea es proporcional a la demanda que tiene, el Grupo Parlamentario Popular —fiel a la sensibilidad de la defensa del transporte por ferrocarril, por todo lo que representa de tradición, de utilidad y por lo factible que es a nivel de las clases trabajadoras— ha presentado conjuntamente con los grupos Socialista y Catalán (Convergència y Unió) una enmienda, cuyo texto obra en poder de la Mesa y conoce el grupo proponente, que ya ha adelantado que la considera de forma positiva y que le va a dar soporte, por la que se pretenden principalmente dos objetivos. En primer lugar, remitir el posicionamiento de todos los grupos presentes en este debate al que sostuvieron en la discusión que sobre el mismo tema y en el seno de la Comisión de Infraestructuras se celebró la legislatura pasada, concretamente el 21 de noviembre de 1995, en el que se consensuó un texto similar al que presentamos hoy los grupos enmendantes. Es decir, pretendemos en primera instancia que el acuerdo que queremos conseguir hoy guarde coherencia con el adoptado para la misma cuestión en la legislatura anterior, circunstancia que, por otro lado, pone en evidencia la poca oportunidad de haber dado nuevo trámite a dicha iniciativa. En segundo lugar, pensamos que la enmienda refleja el sentir real sobre la línea Lleida-Manresa desde el momento en que verifica y hace explícito el deseo de los grupos de su mantenimiento, desde el momento en que persigue su mayor dignificación en cuanto que pretende mejorar el nivel de servicio en lo que a cantidad, seguridad y frecuencia hace referencia y, por último, pero no menos importante, desde el momento en que busca la corresponsabilización de las administraciones territoriales, teniendo en cuenta que en la exposición de motivos de la proposición no de ley se hace referencia al interés de la Diputación de Lleida, de algunos ayuntamientos y de algunos consells comarcals en su potenciación. En consecuencia, entendemos que la mejor aportación a la potenciación es la participación, circunstancia que queda claramente reflejada en la enmienda conjunta. Por todo ello y en aras del consenso, la corresponsabilidad y la coherencia, celebramos la ya anunciada admisión de la enmienda que presentamos los grupos Popular, Socialista y Catalán (Convergència i Unió), con lo cual podremos votar afirmativamente la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Quisiera decir, en primer lugar, que renuncio al mérito y a la medalla que me pudieran corresponder por el acuerdo alcanzado sobre esta enmienda que, en todo caso, sería de los tres grupos. Y como ni mi grupo es el inventor de la pinza ni de lo que al calor de la misma se haya podido hacer, renuncio, no

quiero ninguna medalla que en todo caso, repito, sería para los tres firmantes de la enmienda.

Apoyamos la enmienda porque para nosotros es importante recuperar el espíritu de lo aprobado en noviembre de 1995 en esta misma Comisión, a propuesta precisamente de nuestro grupo parlamentario, que creemos que refleja claramente el apoyo que desde esta Cámara se podría dar a la línea Lleida-Barcelona vía Manresa. La proposición no de ley que se aprobó en aquel momento dejó clara la voluntad de que la línea tuviera continuidad, que la línea tuviera el apoyo que se le pudiera dar desde el presupuesto. En este momento está en fase muy avanzada el sistema de bloqueo por radio que cuando se ponga en funcionamiento tendrá que estar incluido en ese plan de viabilidad que vamos a aprobar hoy y apoyado por la dotación presupuestaria —mínima pero dotación presupuestaria— que tiene en este momento la línea, lo que garantiza que dicho plan de viabilidad tenga un resultado bueno.

Y ya que estamos por la unanimidad propondría que en el punto segundo, cuando hablamos del plan de viabilidad, además de a las administraciones incluyéramos a las instituciones que podríamos denominar territoriales, porque en este plan de viabilidad, además de las administraciones, diputaciones, consells y ayuntamientos, podían integrarse desde las cámaras de comercio a los sindicatos que han hecho un trabajo importante de análisis de la vía y de las posibles soluciones que se le puedan dar, lo que seguramente supondría otra aportación. Es importante que estén incluidos los ayuntamientos porque el primero que se ha quedado sin estación ha sido el de Sant Guim de Freixenet —curiosamente el único ayuntamiento en ese tramo Lleida-Manresa que tiene alcalde socialista, lo que supongo que es una casualidad y no una intención—, pero la línea Lleida-Manresa tiene para Renfe un potencial de inversión con el que si el plan de viabilidad se aplica con el rigor que se le puede suponer en este momento se podría hacer mucho, desde terrenos que se podrían comprometer para inversión en la viabilidad de la línea a otros temas que se podrían tratar.

Creo que nos equivocaremos si hacemos lo mismo que hace hoy un Diputado compañero nuestro que en la prensa de Lleida habla de la Renfe socialista y la Renfe postsocialista, porque la Renfe es una empresa pública que tiene unos criterios para su desarrollo que tendrán que ser matizados, a mi entender, a través de ese plan de viabilidad que será el que va a posibilitar una cierta racionalidad y un cierto desarrollo más pegado al territorio. Por tanto, creo que es importante que se apruebe esa enmienda, pero si los demás grupos parlamentarios estuvieran de acuerdo podríamos incluir a las instituciones, a fin de que el plan de viabilidad tuviera todavía mucha más participación social y tuviera a la larga una concreción más real sobre el territorio.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera, esta Presidencia cree advertir que hay una posibilidad de transformación de la enmienda que si todos los grupos estuvieran de acuerdo se aceptaría.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Companys.

El señor **COMPANYS SANFELIÚ**: Señor Presidente, tenemos hoy encima de la mesa una proposición no de ley que expresa la preocupación de un territorio que ve peligrar un eje de comunicación que ha sido fundamental para su desarrollo en los últimos años. La línea férrea Lleida-Barcelona por Manresa —que ése exactamente es el nombre, no es Lérida-Manresa— ha sido el cordón umbilical que ha unido Barcelona con Lleida y el resto de España y en su entorno se han desarrollado grandes ciudades, pueblos, industrias y comercios; además, fue el observador mudo en la gran transformación que supuso desde la puesta en regadío hasta la industrialización de la zona y el gran aliado para la comercialización de sus productos. Pero las cosas van cambiando y hace unos años los diseñadores de la macroeconomía del Estado, en un alarde de modernidad, apostaron por los grandes ejes viarios en detrimento del transporte ferroviario, con lo cual comenzó una política de aislamiento y cicatería en el mantenimiento de las infraestructuras férreas. Posteriormente, con la obsesión de disminuir el déficit, los diferentes presidentes de Renfe, para demostrar que eran buenos gestores, en vez de rebajar los gastos fijos para mejorar los servicios y apostar por la buena gestión optaron por lo fácil, que evidentemente se tradujo en una mejor cuenta de resultados a costa de reducir normalmente las inversiones. Esa política tuvo como resultado, en primer lugar, el cierre de las líneas de ferrocarril que en aquel tiempo se denominaron altamente deficitarias, y en Lleida tenemos algunas de sus expresiones más visibles. La política continuó priorizando unas líneas y a través de una gestión continuada de suprimir paulatinamente el mantenimiento y buscar los horarios más desafortunados posibles se han ido situando algunas líneas en zonas de déficit alto y, por tanto, en este momento ya es posible tener argumentos suficientes para, incluso, hablar de cerrarlas. Lleida tiene experiencia en ese tipo de acciones, no en balde el hecho de que aún esté en funcionamiento el tren Lleida-La Pobla de Segur es un verdadero milagro y fruto de un pacto draconiano donde la gestión continúa en manos de Renfe, que no ha invertido nada en el mantenimiento de la línea en los últimos años, mientras que el déficit de funcionamiento ordinario lo paga el territorio a través de una doble imposición por parte del Estado que más se asemeja a un impuesto de carácter revolucionario.

La situación de la línea Lleida-Barcelona, en el tramo Lérida-Manresa, es propia de países tercermundistas, y en ella se están siguiendo dos líneas de acción. Primero, dejar que la línea caiga no realizando ningún tipo de inversión, prácticamente nulas las inversiones de mantenimiento, hecho que conlleva que sólo puedan circular convoyes o máquinas de poco peso. El transporte de mercancías ya es difícil en este momento porque las vías en que se apoyan los convoyes no tienen capacidad para soportar pesos importantes; por tanto, sólo circulan máquinas de poco peso y trenes de viajeros. La circulación máxima es de 50 kilómetros por hora y nos encontramos con que en el tramo

Lleida-Cervera, que en coche se puede recorrer en 20 minutos, en tren se tarda una hora y cuarto. La gente deja de viajar en tren porque pierde demasiado tiempo, aparte de que los horarios no coinciden con nadie, ni con los estudiantes ni con los profesores ni con los trabajadores. Otra cuestión importante —a la que todos contribuimos sin darnos cuenta— es la segregación de la línea. Sólo existe una línea: Lleida-Barcelona. ¿Qué ha ocurrido? Que se ha intentado segregarla en dos zonas. Una sería la de cercanías, desde Manresa a Barcelona, donde ha aumentado de forma importante el número de viajeros y la inversión sólo para el mantenimiento, y la otra zona sería Manresa-Lleida, donde no se ha hecho ninguna inversión ni ha habido voluntad de que tenga futuro, por lo que en este momento está en una situación realmente difícil.

Nuestra enmienda pretende encontrar la máxima unanimidad de las fuerzas políticas lleidatanas. El hecho de que los ayuntamientos y las administraciones participen en un plan de viabilidad no quiere decir —y quiero que quede bien claro— que van a pagar el déficit. No se equivoquen. El tren es de Renfe y lo tiene que pagar Renfe. No se crean que lo va a pagar otra vez la diputación, porque si no vamos a hacer lo mismo en la provincia de Tarragona. Por tanto, la línea es de Renfe y la obligación de financiarla es de Renfe. No nos vayamos por otros derroteros. Otra cosa es que desde el territorio queramos comprobar si ese plan de viabilidad va en serio o no. Evidentemente nuestra posición será dura porque no estamos de acuerdo. La diputación y la Generalitat ya están financiando un tren que está mal gestionado por Renfe, que es el de Lleida-La Pobra, y no crean que vamos a caer otra vez en una situación parecida. Por tanto, en la línea férrea Lleida-Barcelona pasando por Manresa hay un compromiso electoral de todos los partidos y, por tanto, nos tendremos que unir todos para ver qué solución le damos. Por ello, señores Diputados, sepan que esta propuesta es de participación en el plan de viabilidad, porque también desde el territorio queremos saber cómo se elabora y qué finalidad tiene. En todo caso, que nadie se lleve a engaño y se crea que los ayuntamientos, las diputaciones o las cámaras de comercio van a financiar a Renfe. Las cosas no van por ahí. Por tanto, hago un aviso para navegantes para que sepan por dónde van las cosas y para que no se pueda hacer una mala interpretación.

Dicho esto, agradezco de forma especial al grupo de Iniciativa per Catalunya la facilidad que nos ha dado para poder participar de una forma activa y por unanimidad aprobar esta proposición no de ley, esperando que el plan de viabilidad que se presente se haga pensando en el futuro y en que es una línea de vital importancia para el desarrollo de nuestras tierras.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos de la aceptación de la enmienda, aunque ya lo haya manifestado, tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Como he manifestado antes nuestro grupo va a aceptar la redacción que se propone, aunque nos hubiese gustado que el punto se-

gundo hubiese quedado más claro. La intervención del señor Companys indica la vía por la que debe ir. Nosotros pensamos que los municipios no están en condiciones de aportar económicamente nada a esta mejora, pero es importante su participación. Por ello, señorías, señor Presidente, nos felicitamos del acuerdo logrado hoy en la Comisión de Infraestructuras en relación a la línea Lleida-Barcelona vía Manresa.

— **RELATIVA A LA LIBERACIÓN DEL PAGO DEL PEAJE EN LA AUTOPISTA A-7 A SU PASO POR TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000148.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición no de ley número 7 —puesto que la número 6 ha sido pospuesta para futuras reuniones—, relativa a la liberación del pago de peaje en la autopista A-7 a su paso por Tarragona, presentada por el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para su defensa tiene la palabra el señor Saura.

El señor **SAURA LAPORTA**: Señor Presidente, el objeto de esta proposición no de ley es instar al Gobierno a negociar con la concesionaria de la autopista A-7 un convenio que permita liberar el peaje existente a su paso por la ciudad de Tarragona, exactamente en la salida número 33, con vistas a resolver el colapso que sufre la carretera nacional 340 en su acceso norte por Tarragona. La carretera nacional 340 en su acceso a la zona norte de Tarragona presenta habitualmente graves problemas de circulación. Es un tramo con una capacidad reducida, un solo carril en cada sentido, absolutamente insuficiente para absorber el intenso tráfico que en esta zona se produce. Piensen ustedes que las estimaciones de tráfico sitúan en 50.000 los vehículos diarios que circulan por allí y que en las horas punta la intensidad de tráfico supera los 9.000 ó 10.000 vehículos a la hora, y esta intensidad de tráfico se agrava especialmente en los meses de verano. Las razones por las que se intensifica el tráfico en este tramo de la nacional 340 serían tres. En primer lugar, porque es una vía de comunicación entre las poblaciones situadas entre Vendrell y Tarragona con la ciudad de Tarragona; es la vía habitual de tráfico. En segundo lugar, porque opera como una vía interna. La ciudad de Tarragona tiene una serie de urbanizaciones situadas cerca de la nacional 340 y, por tanto, es una vía de acceso y continuado tráfico entre las urbanizaciones de Tarragona y el centro de la ciudad. Y en tercer lugar, porque esta vía, especialmente en la época de verano, está muy transitada por los habitantes de toda la circunscripción para dirigirse a la playa. Por tanto —insisto—, estamos en una vía de mucho tráfico, con vehículos pesados, autobuses, autocares, y además la apertura del parque de atracciones Port Aventura ha incrementado el nivel de tráfico. La problemática de este tramo ha sido objeto de múltiples debates. El alcalde de Tarragona proponía a los con-

cejales que cortaran la nacional 340 si no se solucionaba el problema —esto ocurría en el mes de junio—, y la cortó, no sé si con sorpresa de la concesionaria de la autopista pero cortó con una viga la nacional 340. Ante esta problemática puede haber tres vías de solución. Una solución sería el desdoblamiento, otra, la construcción de una variante, y otra, la que nosotros proponemos. Pensamos que el desdoblamiento y la construcción de la variante plantean graves problemas. Estamos hablando de una zona con alta densidad poblacional y de que la única posibilidad de construcción de variante es una vía paralela a la A-7, en una zona muy abrupta con un alto valor ecológico, con lo cual el coste de esta operación sería elevado. Poco a poco el debate en la ciudad de Tarragona para solucionar el problema de la nacional 340 ha ido evolucionando ante la necesidad de aprovechar la A-7. Por tanto, somos conscientes de que sería necesario que el Gobierno negociara con la concesionaria de la A-7 un convenio que permitiera que esa zona quedara libre de peaje. Esto significaría un impacto ambiental nulo, un aprovechamiento de una infraestructura que ya está hecha en estos momentos y también un ahorro económico. Desde hace dos o tres meses la concesionaria Acesa ha presentado unas propuestas en este sentido y el propio Ayuntamiento de Tarragona, en todo caso la mayoría del gobierno, está considerando posibilidades en esta línea.

Resumiendo, lo que proponemos es que se dé una respuesta a la congestión de este tramo de la N-340, para liberar el peaje de la A-7 en esa zona.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley, el Grupo Socialista ha presentado una enmienda de sustitución, para cuya defensa tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Para aclarar las palabras del señor Saura y que no haya confusión en el «Diario de Sesiones», empezaré por decir que esa carretera se cortó con una viga, pero especificaré que no era una viga de construcción, sino una biga romana, un carro de dos caballos, lo cual, independientemente del juicio que me merezca, que no es positivo, no deja de ser original.

En cuanto a nuestra enmienda, nos encontramos con una dificultad y es que, como se nos anunciaba en el orden del día que se iban a tratar conjuntamente las dos proposiciones no de ley, habíamos presentado otra enmienda a la proposición no de ley ahora retirada, enmienda que estamos seguros que hubiera propiciado más el consenso. Lo que pretendíamos era que, para solucionar este tramo, el Congreso de los Diputados instara al Gobierno para que, en un plazo razonable, presentara a la Cámara un estudio sobre los costos que comportaría el rescate de las concesiones de las autopistas de peaje, quizás también la de Tarragona. No sé si esto es reglamentariamente posible, supongo que no, que el grupo proponente pudiera considerarlo como enmienda *in voce*; a lo mejor, por esa vía podríamos lograr un consenso; sería una lástima que no lo consiguiéramos. En todo caso, nos encontramos ante un problema muy complejo, respecto del cual esta proposición no de ley, tal

como está redactada, propone una solución poco realizable, sobre todo si tenemos en cuenta que se presenta de forma aislada respecto del problema que comportan los peajes en las autopistas españolas. Por otra parte, nos parece que el Gobierno tampoco tiene una idea clara en esto, ni con las actuales autopistas de peaje —este Gobierno lleva un año y no ha ofrecido ninguna solución; sólo han circulado rumores y noticias contradictorias desde la propia Administración del Estado— ni con las nuevas autopistas que se proponen, tal como se demostró en la última comparecencia del señor Ministro. El Grupo Socialista en próximas fechas volverá a tratar de ordenar lo que entendemos que en estos momentos no se presenta como alternativa razonable.

Tenemos que manifestar también que no estamos cerrados a ninguna solución que implique un abaratamiento de los peajes. Al contrario, entendemos que ésta es una demanda social que tenemos que atender. A nadie se le escapa que cualquier solución comporta costes económicos cuantiosos. Sabemos, sin embargo, que anunciar la gratuidad es una promesa irrealizable. En todo caso, cuando se habla de ello, por lo menos nosotros lo hacemos así, se tendría que explicar qué coste supondría para el contribuyente. Sabíamos asimismo que el pacto del Partido Popular con Convergència i Unió para disminuir el IVA tampoco iba a ser posible, a pesar de que se anunció como un gran logro; luego se ha tenido que desmentir y echar marcha atrás.

En cuanto al peaje de Tarragona, desde nuestro punto de vista es independiente. La solución que se dé al peaje, en concreto a éste, al de Tarragona, es independiente de la necesaria red básica que une Tarragona con Barcelona, por una parte, y con Valencia, por otra. Insistimos en que estamos abiertos a soluciones para disminuir los peajes, incluso para eliminar algunos. Por ello, presentamos a enmienda a la proposición no de ley ahora retirada. Pero, insistimos, es independiente ese tema de otro no menos importante y deseado por todos los ciudadanos de Tarragona y de los miles y miles de habitantes temporales de esa costa, procedentes principalmente de Lleida y Aragón en épocas vacacionales. La demanda es que se construya de una vez la variante de Tarragona, sobre todo si, como se nos ha prometido desde el Gobierno y a pesar de la ridícula asignación presupuestaria de siete millones de pesetas en los Presupuestos Generales del Estado de 1997, se construye finalmente la variante de Altafulla-Torredembarra. Ello comportará un cuello de botella en Tarragona y no podemos admitirlo si no se construye la variante que estamos pidiendo.

Por otra parte, el ayuntamiento de esa ciudad ya ha modificado el trazado de esta variante previsto en el Plan general de 1994, que comportaba un evidente impacto ambiental. Posteriormente, ha propuesto que la N-340 transcurra por el norte de las urbanizaciones de Levante del término municipal. A partir de esta posición municipal, el Ministerio tiene la obligación de efectuar los correspondientes estudios de impacto ambiental y, según nuestras noticias, ya se ha dado la orden en el mes de diciembre pasado. Es entonces cuando podremos opinar con mayor fun-

damento de causa sobre los impactos ambientales que las diferentes soluciones que se estudian puedan producir.

Insisto en que todos los sectores sociales y económicos, los ciudadanos en general, demandan la variante ya. Me atrevería a decir que aunque se alcanzara la gratuidad del peaje en Tarragona, no solucionaría el problema del numerosísimo tráfico que ya existe ahora y que en un futuro muy cercano soportará todavía más la N-340 a su paso por Tarragona. Las propuestas de otras alternativas, por legítimas que sean, nos tememos que podrían comportar más retrasos para la variante y desde mi grupo no podemos admitirlo.

Resumiendo, no estamos cerrados a que se estudie una modificación de los peajes. Al contrario, nos pronunciamos sobre eso y también sobre el de Tarragona y estaríamos a favor de instar al Gobierno, como he dicho anteriormente, a que en un plazo razonable elabore un estudio sobre este tema, estudio que debería generalizarse al conjunto de las autopistas de peaje de toda España. De momento, mantenemos nuestra enmienda. Somos más generosos en el tiempo y daríamos seis meses para que el Gobierno elabore los estudios de impacto ambiental respecto a la variante de la N-340 a su paso por Tarragona.

El señor **PRESIDENTE**: Como es lógico y S. S. lo conoce perfectamente, desde el momento en que hay una enmienda viva, como la que se ha hecho, la enmienda transaccional podrá incorporar todo lo que los grupos, sobre todo el grupo proponente de la proposición no de ley, considere aceptable.

Grupos que van a intervenir.

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intentaré ser muy breve, ya que la mañana ha ido con mucha rapidez y se ha tenido una cierta atención conmigo al retrasar este punto.

Nuestro grupo claramente va a votar que no a liberar el peaje existente en el paso por Tarragona. En las prioridades de hace años de la construcción de autovías, no entraron las autovías de la zona de Tarragona, lo cual fue una desgracia, por decirlo de alguna manera. Entonces empezó a hablarse de los desdoblamientos y las variantes. Incluso hoy falta aquí una proposición no de ley, que a lo mejor vendrá dentro de unos días, no ya la retirada, sino la que hacía referencia al tramo que va desde Vandellós-Hospital de l'Infant-Vandellós hasta Cambrils. Todo el tramo de la provincia de Tarragona quiere liberarse por el gran tráfico que tiene la N-340. Verdaderamente sí lo tiene; también hay muchas otras zonas de las carreteras nacionales, no sólo en Cataluña, pero sí básicamente allí, porque no ha habido un gran plan de autovías y me sabe mal oír que bajar el precio del peaje de las autopistas ha sido un fracaso electoral y cosas así. **(Rumores.)**

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

Ruego, por favor, que haga silencio para poder escuchar la intervención del señor Sedó.

Puede usted continuar.

El señor **SEDÓ MARSAL**: Porque el Presidente, los servicios de la Cámara y yo mismo me parece que éramos los únicos que estábamos en la sesión en la que el Ministro nos hablaba de las autopistas el lunes de la semana anterior. Hablamos de autopistas y de posibles reducciones de peajes cuando no se ha oído el debate del Ministro con los interesados.

Yendo directamente a la cuestión, nosotros creemos que en estos momentos hay una solución ya en marcha, que es la variante. Se refería el grupo proponente a tres posibles soluciones: desdoblamiento, variante y la que se propone. Nosotros creemos que la que se propone es la menos adecuada. La variante podría haberse hecho mucho antes si verdaderamente en los planes del ministerio hubiese habido más diligencia para poderlo resolver, no sólo el tema de Tarragona hacia Barcelona, sino de Tarragona hacia el sur.

Por tanto, vamos a votar negativamente, aunque no conozco el texto que se ofrece como transacción; en todo caso habría que verlo. Además, cuando se habla de esta solución tampoco se habla de costes. Porque rescatar todo el tramo de peaje desde El Vendrell hasta Tarragona, ¿qué representaría para la gente que no va a Tarragona? ¿Las personas que vengan desde Valencia y pasen por aquella autopista también quedarían libres de peaje? Si fuera así, hay que valorar los costes y me parece que en todo coste de rescatar autopistas se puede ir mucho más allá de lo que puede costar la variante.

La variante tiene un *timing*, ya tiene fechas concretas de realización de todos los pasos que hay que dar para llevarla adelante, de acuerdo con los propios ayuntamientos afectados. Nosotros damos esto por bueno, daríamos por bueno también las variantes que puedan presentarse para los ayuntamientos cuando venga la proposición no de ley respecto al sur de Tarragona, porque ya está en parte incluido en los presupuestos dentro de la red arterial de Tarragona.

La solución ya está en marcha. Lo que sí tendremos que procurar es dar máxima urgencia a esta solución de la variante y por ello nuestro voto va a ser negativo en la sesión de hoy.

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

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Señor Presidente, como nota previa, debo indicar que, aunque la invitación a formar parte de la corte romana que acompañase a la biga reivindicativa fue cursada a todos los concejales del Ayuntamiento de Tarragona, los miembros del grupo municipal popular prefirieron reservar sus aficiones pedestres a aquellos cortejos más propios de contar con representación institucional.

Y centrándome en este debate, he de señalar la impresión del Grupo Popular acerca de que la presentación de esta iniciativa por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya no obedece estrictamente al interés sobre la problemática viaria en el tramo de influencia de la A-7, sino que responde a la estrategia política de presentar en cascada iniciativas de este estilo y para toda la red de autopistas de peaje, hecho que

por sí solo demuestra lo inadecuado del tratamiento particularizado de esta cuestión y que inevitablemente llevará a insistir en argumentos ya expuestos en debates sobre el mismo tema celebrados con anterioridad a éste.

Debemos recordar que las autopistas nacionales de peaje están reguladas por una norma específica que forma parte de los contratos de concesión suscritos entre las sociedades concesionarias y la administración concedente. Los contratos obligan y la normativa en cuestión conlleva, entre otros, el derecho de las concesionarias a cobrar un peaje con arreglo a las tarifas aprobadas, teniendo en cuenta que la supresión por parte de la administración desvirtuaría la propia naturaleza contractual de la concesión, por una parte, y, por otra, rompería el equilibrio económico-financiero de la concesión que la administración viene obligada a mantener, con el consiguiente pago de indemnizaciones de elevada cuantía.

Si además tenemos presente que eximir del pago del peaje en el tramo solicitado crearía un precedente por el que se legitimaría, de alguna manera, la exigencia de hacer lo propio en otros tramos de ésta y demás autopistas y que, de hecho, esta Comisión, tanto en la legislatura pasada como en la actual, ya ha sido testigo de tales intentos en tramos integrados a lo largo del trazado de la propia A-7, autopista del Mediterráneo, y de la A-9, autopista del Atlántico, el montante de la liberalización sería brutal y del todo inasumible por la administración.

Es cierto que la problemática que se especifica en la exposición de motivos de la proposición no de ley existe. La N-340, que transcurre de forma paralela a la autopista, va sobrecargada, mientras que la A-7 en algunos tramos y en el que es objeto de debate alcanza volúmenes de tráfico que permiten hablar de infrautilización.

No obstante, para el Grupo Parlamentario Popular las actuaciones para subsanar dicho problema deben moverse en el campo de lo real y no el de lo impracticable. Ya existe en el Ministerio de Fomento un grupo de trabajo dedicado a estudiar la modificación de las concesiones de las autopistas de peaje, considerando que se trata de una legislación anticuada y poco flexible, pero, mientras tanto, huyamos de la imposibilidad de los levantamientos de peaje y apostemos por aquellas iniciativas tendentes a la reducción de su precio, recogiendo también así el sentir de la Cámara que en el debate del Plan Director de Infraestructuras, del 21 de diciembre de 1995, aprobó unánimemente una resolución que en su punto 23 dice textualmente: El Congreso recomienda establecer un marco de negociación con las concesionarias de autopistas de peaje a fin de que, respetando el equilibrio financiero de la concesión, pueda incrementarse el tráfico de estas autopistas mediante una reducción en los peajes.

En este sentido, el Partido Popular tiene un compromiso fijado en los acuerdos de gobernabilidad con Convergència i Unió de reformar el tipo impositivo del peaje de las autopistas, reduciéndolo al 7 por ciento, si bien limitaciones comunitarias están obligando a encontrar alguna fórmula para salvarlas, fórmula que probablemente sería la transformación del peaje en tasa al estilo de lo que sucede ya en Francia.

Por otro lado, y en la misma línea, señalo la existencia de conversaciones con la concesionaria Acesa para conseguir reducciones en los peajes.

En el campo de la mejora de la red viaria de la N-340, carretera que, como he dicho, transcurre casi paralela a la autopista, hay que valorar ya muy positivamente el hecho de que el Ministerio de Fomento haya dado el empujón definitivo a un proyecto casi maldito del que mucho se ha hablado pero en el que poco se ha actuado hasta ahora. Me refiero a la variante de Altafulla, que ya ha sido citada y valorada de forma positiva por otros grupos que han intervenido anteriormente y que es una obra reclamada durante muchos años y exigida, téngalo presente, con absoluta prioridad y preferencia sobre la gratuidad de la autopista, por parte de los vecinos ubicados en el litoral de Tarragona, concretamente entre la propia ciudad de Tarragona y el municipio de El Vendrell.

Con la construcción de esta variante, que tiene el *timing* de los trámites que se deben dar hasta su culminación, que tiene ya presupuestada una primera anualidad para este año 1997 y que está garantizada por el propio Ministerio de Fomento y por todos los departamentos ministeriales que guardan directamente relación con este tema, se suprimirá el paso de la nacional por el centro de las poblaciones de Torredembarra y Altafulla, eliminando a la par los semáforos que, al margen de las largas y pesadas colas a todas horas en verano, provocaban la concentración y consecuentemente el incremento de la densidad de circulación desde estos municipios hasta la entrada del casco urbano de Tarragona.

En consecuencia, dada la inviabilidad, por respeto a las normativas reguladoras de la concesión, al disparate que supondría asumir las indemnizaciones correspondientes al levantamiento del peaje y dado que el Ministerio de Fomento está trabajando en los aspectos antes señalados, englobados en el terreno de la racionalidad, la lógica y el sentido común, no podemos aceptar —a la espera de la decisión que haya sobre la enmienda presentada por el Grupo Socialista— el contenido de la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Nuestro voto, por tanto, será contrario a la aprobación de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos de pronunciarse sobre la enmienda, tiene la palabra el señor Saura.

El señor **SAURA LAPORTA**: Aceptamos la enmienda del Grupo Socialista por lo que hace referencia a que el Gobierno, en un plazo de tres meses, elabore y presente a la Cámara un estudio sobre los costes. ¿Por qué la aceptamos? En primer lugar, porque implícitamente en nuestra propuesta ya se contenía. Si mandamos al Gobierno que negocie con la concesionaria, estamos dando por supuesto que es necesario tener un estudio de costes y nos parece adecuado que el Grupo Socialista diga que este estudio de costes sea conocido por el Parlamento. Por tanto, incorporaríamos la enmienda socialista en nuestro texto.

De todas maneras, la retirada de la otra proposición no de ley no sólo no dificulta, sino que facilita la aprobación

de la nuestra. ¿Por qué razón? Porque una cuestión es estudiar la complejidad de rebajar los peajes o de eliminarlos globalmente —ésta es una cuestión que merece un tratamiento global, complejo, etcétera— y otra cuestión es que, en un tema concreto como es éste, ante una posible obra de gran coste económico, de grave agresión medioambiental y que no tiene *timing* en contra de lo que aquí alguien ha dicho —no hay *timing* de realización de esta variante—, la propuesta que nosotros hacemos significa que inmediatamente se puede efectuar, que ahorra dinero, que no agrede el medio ambiente y que es una solución puntual que no se inmiscuye en el debate general de los peajes de las autopistas.

En ese sentido —y acabo, señor Presidente—, nuestra propuesta, que hicimos en abril del año pasado, si no recuerdo mal, independientemente de la votación de hoy, se está abriendo paso. En estos momentos, la propia concesionaria está negociando con el Ministerio; no sólo está negociando, sino que ya ha iniciado la construcción de un carril gratuito, que significa ir en la línea que nosotros planteamos.

Hoy se dice que la variante tiene *timing*. La variante no tiene *timing*, tiene un mísero presupuesto de 7 millones de pesetas, con lo que no se va a hacer ni el proyecto. En cambio, lo que sí se está construyendo ya es un carril gratuito, paralelo a la autopista, que significa de alguna manera la aceptación de nuestra filosofía. Y esto hoy lo está construyendo, va a iniciarlo Acesa y el propio ayuntamiento de Tarragona está de acuerdo, según declaraciones del propio alcalde de Tarragona. Por tanto, mantenemos nuestra proposición no de ley e incorporamos la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de la votación, si quiere tener esta Presidencia la redacción exacta de la enmienda que se acepta por el Grupo Federal de Izquierda Unida.

Con brevedad, tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Intervengo para manifestar que agradecemos el esfuerzo que hace el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, pero sólo incorpora una parte muy pequeña de lo que era nuestra enmienda. Quiero, asimismo, hacer constar que la retirada de la anterior proposición no de ley dificulta, desde nuestro punto de vista, el entendimiento, porque en ella pretendíamos que hubiera un plazo razonable de estudio por parte del Gobierno del conjunto de los peajes de todas las autopistas, también naturalmente el de Tarragona, y por eso no podemos aceptar en su totalidad la redacción final.

Nos vamos a abstener, no vamos a votar en contra, pero nos vamos a abstener, porque entendemos que esto no es ninguna solución y creemos que nuestra enmienda, que preconizaba que se construyera de una vez la variante de la N-340, queda sin efecto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sabaté, pero yo debo decirle que, desde el momento en que ellos incorporan la enmienda transaccional que hace el

Grupo Socialista, lo que está claro es que el Grupo Socialista sí admite que incorporen esa enmienda transaccional.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Señor Presidente, la admitimos, pero es que es sólo una parte muy pequeña de nuestra enmienda. Si quiere, le leo el texto completo, y ya lo tiene el señor Saura, pero pretendíamos que se votara la enmienda *in voce* de la anterior proposición no de ley, que, además, era de sustitución. Al incorporar sólo una pequeña parte, si reglamentariamente se tiene que admitir que la aceptemos, aceptamos esa pequeña parte, pero no podemos votarla en su integridad.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero señalar desde esta Presidencia que el Grupo Socialista, como es lógico, para defender sus propios derechos, si la enmienda transaccional no le parece adecuada, puede negarse a que se acepte en absoluto su enmienda. Ésa es una posibilidad que siempre tiene.

Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Presidente, sólo tres matizaciones. A mí se me ha comunicado que la proposición no de ley que hace referencia a toda la A-7 había sido aplazada y el señor portavoz hablaba de retirada, que es otro concepto. ¿Es aplazada o retirada? **(El señor Saura Laporta: Aplazada.)** Gracias. Simplemente quería que me aclararan este punto.

Y quiero hacer constar dos cosas, en contradicción con lo que ha dicho el proponente. En primer lugar, yo sé que hay un *timing*, lo he visto, lo tengo y para mí hay *timing*. Si el señor proponente no lo conoce, yo lo lamento. En segundo lugar, el tercer carril gratuito en la autopista no se está construyendo. No se está construyendo. Lo que se está construyendo hoy en día en la A-7, en el tramo El Vendrell, es el futuro enlace de la autopista de la costa, que es muy distinto. Yo no digo que no se vaya a construir, aunque es muy difícil en una autopista tener un carril que es gratis y los otros dos, no. **(El señor Saura Laporta: ¡La B-30!)** No, son carreteras distintas, no es un carril, es una carretera paralela. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, señorías. Señor Saura, si en un momento dado, usted me pide la palabra, por muy breve tiempo se la daré, pero, por favor, no interrumpa al orador.

Señor Sedó, continúe.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: No es lo mismo hacer un carril sólo, de 30 kilómetros en una dirección, que, como ahora se ha citado, la B-30. La B-30 es otra carretera de servicio paralela por ambos lados de la autopista, con doble carril en muchas zonas. Además, lo que se está construyendo, que quede bien claro, lo que se está construyendo ahora es el futuro enlace de la autopista que viene por la costa, de la correspondiente, no sé si es la A-16, de los túneles del Garraf, el enlace con El Vendrell, y nada

más. Eso es lo que se está construyendo. No un futuro carril gratuito.

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

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: De forma muy breve, voy a matizar algunas palabras de este segundo turno.

En primer lugar, quiero señalar con rotundidad que sí existe el *timing* de construcción de la variante de Altafulla y pueden dar fe de ello los propios alcaldes de los ayuntamientos afectados, Torredembarra, Altafulla, Pobla de Montornès, La Riera, a quien se comunicó, en una reunión con el departamento de carreteras del Ministerio de Fomento, los plazos de la licitación, de duración de las obras, incluso de su finalización. En definitiva, la variante de Altafulla, insisto, es ya una realidad. Lo que no es real o al menos yo no lo he visto, y vivo en la zona, es la construcción práctica ya, según afirma Izquierda Unida, del carril paralelo o complementario a la A-7. Yo creo que confunden la petición a la concesionaria Acesa de que hiciera este carril con la aprobación y el inicio de los trabajos por parte de Acesa. La no construcción de la variante de Altafulla provocó malestar en la zona de Tarragona y se empezó a buscar multitud de soluciones. Una de ellas, ciertamente, fue pedir que Acesa construyera un tercer carril, que sería gratuito, cosa que, obviamente, no está dentro del terreno de lo real. En todo caso, puede estar dentro del terreno de lo supuesto o deseable por parte de algún grupo.

Por último, diré que el estudio que se solicitaba en la enmienda sobre el precio del rescate o de la liberación del peaje no está traducido en números, pero es muy fácil de hacer y con toda seguridad ya está hecho, desde el momento en que viene reflejado tanto en el artículo 32.6 de la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de autopistas de peaje, como en la propia Ley de contratos del Estado. Son matizaciones que refuerzan el posicionamiento sobre que, para solucionar la problemática, es suficiente con la construcción de la variante de Altafulla y después con la construcción de la variante, para la que también se ha dado ya la orden de estudio; me refiero a la variante de Tarragona que ha de enlazar con la variante de Altafulla. En definitiva, reitero el voto contrario del Grupo Parlamentario Popular a la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Como autor de la proposición no de ley, el señor Saura va a cerrar el debate, pero le ruego que sea un minuto y que no reabra debates sobre cuestiones técnicas, de difícil cuantificación desde aquí.

El señor **SAURA LAPORTA**: Dos breves consideraciones.

Primero, desde el punto de vista parlamentario, nadie tiene información sobre el *timing*. Si alguien tiene información sobre el *timing* de esta construcción es por vías extraparlamentarias. Estamos en el Congreso de los Diputados y yo, como Diputado, tengo derecho a conocer, en el presupuesto del Estado, si se va a hacer o no esto y en qué

timing. Esto se sacó del presupuesto, se dijo que se iba a financiar extrapresupuestariamente; el Diputado que les habla ha hecho preguntas sobre las obras que se van a realizar extrapresupuestariamente y se me ha contestado que no se sabe. Precisamente ayer, en la Comisión de Presupuestos, aprobamos que el próximo 22 de abril venga el Secretario de Estado de Presupuestos, el señor Folgado, a explicarnos esas obras que, según dicen, ustedes han visto, pero que en el Congreso no se han visto. Por tanto, insisto, hoy, en el Congreso de los Diputados, parlamentariamente no existe *timing* ni presupuesto.

Segundo, respecto a que no existen laterales gratuitos en las autopistas, en Barcelona tenemos veinte, treinta o cuarenta kilómetros en este sentido; laterales en la B-30. La propia concesionaria ha hecho ofertas al Ayuntamiento de Tarragona, al Ministerio y a la Generalitat en este sentido, pues implicaría ahorro económico y no agresión medioambiental.

Por tanto, mantenemos nuestra proposición no de ley y parece que el Grupo Socialista acepta la propuesta de nuestro grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos terminado la discusión de las proposiciones no de ley. Como en algunos casos ha habido una pequeña duda sobre qué es lo que se va a votar, antes de proceder a la votación, diré muy claramente a todos los grupos qué se va a votar y en qué condiciones. Las votaciones serán a la una y ruego a todos los grupos que sean puntuales, porque a la una en punto empezaremos a votar.

Se suspende la sesión.

Se suspende la sesión a las doce y diez minutos del mediodía.

Se reanuda la sesión a la una de la tarde.

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Vamos a proceder a la votación de las proposiciones no de ley que han sido discutidas en el día de hoy.

La primera que se somete a votación es una proposición no de ley sobre el futuro del corredor ferroviario Valencia-Ribarroja que ha sido presentada por los grupos Popular, Socialista, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y Mixto.

Efectuada la votación, dijo:

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

La segunda proposición no de ley es sobre financiación y construcción de una autovía entre Santiago y Orense, presentada por el Grupo Socialista y que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La tercera es una proposición no de ley relativa a la urgente contratación y ejecución de la obra de intersección N-634, Fazouro-variante de Foz, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y que también se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Las proposiciones no de ley números 4 y 5, que son: proposición no de ley sobre el acceso norte a Ferrol, Neda y Narón por autovía, del Grupo Socialista, y proposición no de ley relativa a la construcción definitiva y urgente de la autovía Fene-Ferrol, del Grupo Parlamentario Mixto, han sido refundidas con una enmienda conjunta, que paso a leer: Uno. Incluir en el próximo plan sectorial de carreteras el acceso norte a Ferrol, por Fene, Neda y Narón como autovía libre de peaje. Dos. Prever la urgente construcción de dicha obra, acelerando los trámites pendientes.

Con esta redacción que abarca a las dos proposiciones no de ley se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

La proposición no de ley número 6 ha sido pospuesta.

La número 7 es una proposición no de ley relativa a la liberación del pago del peaje en la autopista A-7 a su paso por Tarragona, que se pone a votación con una enmienda transaccional del Grupo Socialista, aceptada por el Grupo de Izquierda Unida, que es el autor de la proposición no de ley. En esas condiciones, se pone a votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número 8 es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que se dirija a la empresa pública Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) para que ésta garantice el mantenimiento de la línea de tren Lleida-Manresa. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y se ha formulado una enmienda de los grupos Socialista, Popular y Convergència i Unió. Esa enmienda ha sido aceptada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, pero se ha añadido una transacción, que también ha sido aceptada por los grupos, y ruego a la señora Rivadulla que nos informe sobre la misma.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Me voy a pronunciar sobre la enmienda *in voce* que ha hecho la portavoz del Grupo Socialista, en el sentido de que sean incluidas o tenidas en cuenta en la elaboración del plan de viabilidad una serie de entidades. Quiero concretar que aceptaríamos que fueran las entidades que constan en nuestra exposición de motivos.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: De acuerdo, señor Presidente, porque ése era el sentido que nosotros queríamos introducir con nuestra intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Con esa redacción, que se dará de acuerdo con lo que se establece en la exposición de motivos, se somete a votación esta proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo:

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

Se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.