



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 188

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTE: DON JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 21

celebrada el miércoles, 16 de abril de 1997

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe (Corsini Freese), para informar sobre:

- Datos que obren en su poder en relación con los accidentes ferroviarios acaecidos los días 31 de marzo de 1997 y 1 de abril de 1997, en las localidades de Uharte-Arakil y Azuqueca de Henares, respectivamente. A solicitud del Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 212/000552) 5218
- Motivos y circunstancias por los que se ha producido el accidente ferroviario en la estación de Uharte-Arakil (Navarra), en el que han resultado 22 personas muertas y 93 heridas de diversa consideración, así como las medidas adoptadas y a adoptar. A solicitud del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 212/000553) 5218
- Circunstancias y causa de los accidentes ferroviarios registrados el día 31 de marzo de 1997 y el 1 de abril de 1997 en Uharte-Arakil (Navarra) y Azuqueca de Henares (Guadalajara), respectivamente. A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 212/000555) 5218

	<u>Página</u>
— Investigaciones llevadas a cabo en relación con los accidentes ferroviarios acaecidos recientemente en las localidades de Uharte-Arakil (Navarra) y Azuqueca de Henares (Guadalajara), así como las medidas que al respecto se adopten. A petición propia. (Número de expediente 212/000560)	5218
Proposiciones no de ley:	
— Relativa al uso correcto de la toponimia gallega en el nomenclátor oficial de Correos y Telégrafos. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000058)	5235
— Relativa al desdoblamiento de la carretera N-620, tramo Salamanca-Tordesillas, como autovía libre de peaje. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000184)	5240
— Sobre reserva para utilización pública del edificio conocido como «Tercera Fase del Meliá», ubicado en el Puerto de Alicante. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000267)	5243
— En relación con el edificio denominado «Tercera Fase del Hotel Meliá», en el Puerto de Alicante. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000204)	5243
— Por la que se insta al Gobierno a enviar, con carácter trimestral, un informe sobre las aportaciones patrimoniales que, con cargo al capítulo 8 de los Presupuestos Generales del Estado, se realicen a promotores de infraestructuras de carreteras y de transporte ferroviario, y por la que se acuerda la comparecencia trimestral del Ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000360)	5247
— Por la que se insta al Gobierno a presentar, en el plazo de seis meses, un plan urgente de movilidad a desarrollar junto con las Comunidades Autónomas para los períodos vacacionales y de días de operación salida masivos que suponga la solución a los problemas de congestión, contaminación, uso masivo del coche en trayectos largos y aumento de accidentes. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000011)	5251
— Sobre elaboración de un catálogo de viviendas vacías para su posterior exposición pública y adquisición, según baremo de necesidades. Presentada por el Grupo Parlamentario anterior. (Número de expediente 161/000012)	5253

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE (CORSINI FREESE), PARA INFORMAR SOBRE:

- **DATOS QUE OBREN EN SU PODER EN RELACIÓN CON LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS ACAECIDOS LOS DÍAS 31 DE MARZO DE 1997 Y 1 DE ABRIL DE 1997, EN LAS LOCALIDADES DE UHARTE-ARAKIL Y AZUQUECA DE HENARES, RESPECTIVAMENTE. A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 212/000552.)**
- **MOTIVOS Y CIRCUNSTANCIAS POR LOS QUE SE HA PRODUCIDO EL ACCIDENTE FERROVIARIO EN LA ESTACIÓN DE UHARTE-**

ARAKIL (NAVARRA), EN EL QUE HAN RESULTADO 22 PERSONAS MUERTAS Y 93 HERIDAS DE DIVERSA CONSIDERACIÓN, ASÍ COMO LAS MEDIDAS ADOPTADAS Y A ADOPTAR. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 212/000553.)

- **CIRCUNSTANCIAS Y CAUSAS DE LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS REGISTRADOS EL DÍA 31 DE MARZO DE 1997 Y EL 1 DE ABRIL DE 1997 EN UHARTE-ARAKIL (NAVARRA) Y AZUQUECA DE HENARES (GUADALAJARA), RESPECTIVAMENTE. A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 212/000555.)**
- **INVESTIGACIONES LLEVADAS A CABO EN RELACIÓN CON LOS ACCIDENTES FERROVIARIOS ACAECIDOS RECIENTEMENTE EN**

LAS LOCALIDADES DE UHARTE-ARAKIL (NAVARRA) Y AZUQUECA DE HENARES (GUADALAJARA), ASÍ COMO LAS MEDIDAS QUE AL RESPECTO SE ADOPTEN. A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/000560.)

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión, en cuyo orden del día, como ustedes saben, figura la comparecencia del Presidente de Renfe, don Miguel Corsini, a quien tenemos aquí y agradecemos su presencia. Está previsto pasar a debatir las proposiciones no de ley a las once y media, como hora por supuesto indicativa, que serán votadas no antes de las 14 horas.

Comenzamos la sesión, pues, con la comparecencia del Presidente de Renfe. Esta comparecencia para informar sobre los datos que obren en su poder en relación con los accidentes ferroviarios acaecidos los días 31 de marzo y 1 de abril de este año en las localidades Uharte-Arakil y Azuqueca de Henares, respectivamente, con ligeras variantes en la redacción, ha sido pedida por el Grupo Socialista del Congreso, por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, por el Grupo Parlamentario Mixto y por el propio Gobierno, que ha querido que el Presidente de Renfe estuviera aquí hoy para explicar estos accidentes.

Comenzará interviniendo el Presidente de Renfe y luego en el turno de réplica lo harán el Grupo Socialista, el Grupo de Izquierda Unida y el Grupo Mixto, como autores de la petición de la comparecencia. A continuación lo hará el resto de los grupos por el orden habitual, terminando el Grupo Popular.

Dicho todo esto, el Presidente de Renfe, don Miguel Corsini, tiene la palabra.

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES, RENFE** (Corsini Freese): Trataré, de acuerdo con lo establecido por el señor Presidente y por SS. SS., de informar a esta Comisión de los accidentes ocurridos en las localidades de Uharte-Arakil y Azuqueca de Henares los días 31 de marzo y 1 de abril del presente año, y que lamentablemente se cobraron víctimas mortales, del análisis de sus causas, de las medidas que para paliar sus efectos adoptó la empresa desde los primeros instantes, para posteriormente exponer con el mayor detalle posible cómo para Renfe y para cualquier administración ferroviaria la seguridad constituye la piedra angular de la filosofía de la empresa y su razón de ser e impregna el quehacer de todos los trabajadores que tenemos la responsabilidad de gestionar el modo de transporte terrestre con mayor seguridad para las personas y bienes que en él confían.

El día 31 de marzo de 1997, a las 19,42 horas, se produjo en la estación de Uharte-Arakil, situada en la línea de vía única Zaragoza-Alsasua, el descarrilamiento del tren *Miguel de Unamuno*, que presta servicio diario entre Barcelona e Irún. Las consecuencias producidas a los viajeros que lo utilizaban son conocidas: 18 personas fallecidas, 24

heridos graves y 67 heridos y contusionados de diversa consideración.

La estación de Uharte-Arakil está dotada de enclavamiento mecánico, dispositivo de seguridad intrínseca que impide realizar movimientos incompatibles de los trenes y señalización mecánica, regulándose en línea la circulación de los trenes mediante el sistema denominado bloqueo telefónico. Este sistema se base en la petición formal de vía libre entre las estaciones colaterales por los jefes de circulación que estén de servicio en ellas. Esta petición se realiza a través de mensajes telefónicos, que se reflejan por escrito en los libros de bloqueo correspondientes de forma redundante, con objeto de asegurar más de una vez el estado libre o no del tramo de vía entre las dos estaciones de referencia. Establecido el bloqueo, se reflejan las señales que indican inequívocamente al personal de conducción las condiciones a las que debe circular por el tramo.

La vía, los aparatos y dispositivos de enclavamiento de la estación de Uharte-Arakil se encontraba en buen estado, y las comprobaciones efectuadas después del accidente por personal especializado determinaron la no existencia de anomalías, defectos o averías que pudieran haber influido en el mismo. Se efectuaron nuevas comprobaciones a las 20,45 y a las 22,15 del mismo día, que corroboraron el correcto estado de declaramiento y que el itinerario establecido era el de entrada a vía desviada, con las señales indicando esta circunstancia, estando las llaves en su cuadro precintadas reglamentariamente, lo que impide una manipulación posterior al accidente. Todo ello fue fotografiado con cámara fechadora, que confirmó que la señal avanzada se encontraba en verde-amarillo, lo que obligaba a reducir la velocidad del tren; y la de entrada indicaba de forma inequívoca que el tren iba a ser desviado en una vía de apartado, por lo que la velocidad del tránsito no podía superar los 30 kilómetros/hora, al tener que circular por vía desviada en un aparato de vía y, por consiguiente, con radio reducido. Las distancias en las que están situadas las señales, la avanzada a 1.413 metros de la señal de entrada y la de entrada a 254 metros del aparato que protege, garantizan los espacios necesarios para que el personal de conducción pueda frenar los trenes de forma gradual.

En el conjunto de comprobaciones efectuadas, testimonios recogidos y datos y conversaciones registradas, se puede deducir lo siguiente. Las instalaciones de la estación funcionaban correctamente. La locomotora y los coches del tren circulaban según las normas. Los registradores funcionaban y recogieron la información prevista. La señal de entrada se encontraba en anuncio de parada. Conclusión: que se da por cierta al coincidir todos los testimonios y comprobaciones posteriores. Las declaraciones del personal de conducción, afirmando con insistencia que vieron la señal avanzada en vía libre y la de entrada en anuncio de parada, es incompatible con el funcionamiento de enclavamiento. Las pruebas cronometradas efectuadas posteriormente ponen de manifiesto que el tiempo necesario para cambiar la señal avanzada y vía libre, que dijeron ver los maquinistas, anuncio de precaución que presentaba, es superior al tiempo que tardó el tren en recorrer la distancia que separa la señal avanzada de entrada, por lo que el ci-

tado cambio no pudo ser realizado, existiendo, por tanto, una contradicción entre los manifestado por el personal de conducción.

La causa probable del accidente ha sido el exceso de velocidad al paso por la aguja de entrada de la estación, por incumplimiento por parte del personal de conducción de las indicaciones de las señales.

Los sistemas de señalización instalados en la línea son los adecuados a sus prestaciones y a su intensidad de tráfico. En 1996, por la red de Renfe circularon una media diaria de 4.750 trenes, en el tramo Pamplona-Alsasua sólo circularon 34, de ellos 12 de viajeros y los 22 restantes de mercancías. Respecto a la intensidad de tráfico, el tramo en el que se ubica la estación de Uharte-Arakil ocupa el lugar 309 de los 677 en que se divide la totalidad de la red, estando limitada la velocidad máxima de los trenes a 140 kilómetros por hora, velocidad que sólo alcanzan diez trenes diarios. Para una línea de estas características, y para los servicios ofertados, las instalaciones de seguridad con las que cuenta son adecuadas. El desgraciado accidente ocurrido constituye un hecho aleatorio, debido, probablemente, a un fallo humano, que hubiera podido producirse en iguales circunstancias con otros sistemas de seguridad más sofisticados, ninguno de ellos libre absolutamente de evitar el tipo de incidencia a causa del accidente.

Pocas horas después, a las 4,20 del día 1 de abril se produjo en la estación de Azuqueca de Henares, de la línea Madrid-Barcelona, en vía doble, un nuevo descarrilamiento, esta vez del tren *Antonio Machado*, procedente de Barcelona-Sans con destino Málaga. En este caso se produjeron dos víctimas mortales, cinco heridos graves y 17 heridos de diversa consideración. La estación de Azuqueca está dotada de enclavamiento eléctrico y el trayecto en el que se ubica tiene instalados bloqueo automático banalizado y sistema ASFA. El bloqueo automático banalizado regula la circulación de los trenes de forma que permite la sucesión de los mismos en los trayectos que regula, mediante la división de éstos en subtrayectos separados por señales con funcionamiento automático, que actúan según la posición de los trenes en ellos y la distancia que necesitan para frenar. La banalización del bloqueo permite la circulación en ambos sentidos por cada vía. El sistema ASFA transmite la indicación de las señales laterales de la vía a la cabina de conducción o ante las señales de parada, si no se respeta, se produce el frenado automático del tren. Cuando la señal, sin ser de parada, obliga a alguna actuación del maquinista para regular la marcha, se produce una señal acústica y luminosa en cabina, que debe tener como respuesta el enterado del maquinista apretando un pulsador. De no existir esta respuesta, en tres segundos el tren se frena automáticamente. Cuando la señal es de vía libre, se transmite una breve señal acústica, sin exigir respuesta alguna del maquinista. De las comprobaciones efectuadas, averiguaciones practicadas, testimonios recogidos y datos registrados, se desprenden los siguientes hechos.

Las instalaciones de la estación funcionaban correctamente y el encaminamiento establecido para el tren era de paso de vía general a vía desviada a través de un cambio de vía, maniobra que debía realizarse a una velocidad má-

xima de 50 kilómetros/hora. Esta circunstancia era la que indicaban las señales correspondientes de forma inequívoca y está corroborada por el equipo registrador del sistema ASFA. La velocidad en el momento del accidente era de 154 kilómetros/hora. El ayudante del maquinista que conducía el tren en ese momento declaró que no se apercebó de las señales que le ordenaban reducir la velocidad a 50 kilómetros/hora al paso por el aparato citado. Esta declaración es incompatible con el funcionamiento del sistema ASFA, dado que el conductor respondió al aviso que el sistema ASFA emitió al paso por la señal en verde-amarillo, que le avisaba inequívocamente que iba a ser encaminado a vía desviada, pues en otro caso, el tren se hubiera frenado automáticamente.

La causa probable del accidente fue el exceso de velocidad al paso por el aparato de vía que debió ser franqueado a una velocidad máxima de 50 kilómetros/hora, siéndolo a 154 kilómetros, a pesar de las órdenes indicadas por las señales.

Respecto a la intensidad del tráfico, el tramo Azuqueca-Guadalajara ocupa el lugar 75 de las 677 en las que se divide la totalidad de la red, habiendo circulado por el mismo en 1996 una media diaria de 139 trenes, de los cuales 128 fueron de viajeros, circulando 19 de ellos a 160 kilómetros/hora, velocidad máxima de la línea. El equipamiento de esta línea respecto a sus instalaciones de seguridad es el que corresponde al del nivel máximo para la red ferroviaria convencional debido a sus características y a su intensidad de tráfico.

Los informes cuyas conclusiones acabo de detallarles no constituyen un juicio en sí mismo. Son los informes de la Dirección de Protección Civil y Seguridad en la Circulación de Renfe. Dichos informes han sido realizados con el máximo rigor, con total independencia del equipo de investigación y todo ello en el plazo requerido, como resulta obligado en todo aquello que atañe a la seguridad del ferrocarril. Los informes técnicos fueron entregados el pasado día 10 a los juzgados de Pamplona y Guadalajara que instruyen los casos, quienes determinarán las responsabilidades que pudieran derivarse de los hechos descritos. Ambos accidentes presentan un cierto paralelismo que, a mi entender, indican lo siguiente. Los sistemas de seguridad instalados en ambas líneas son adecuados, respectivamente, a sus prestaciones y características. Su estado de funcionamiento y conservación eran, en ambos casos, impecables. El accidente de Uharte-Arakil podría haberse producido al constituir un hecho no imputable a los sistemas de seguridad instalados, aunque la línea hubiese tenido otro tipo de equipamiento. El cumplimiento de las órdenes dadas por las señales hubiera evitado, en ambos casos, los accidentes. La reacción de toda la empresa al conocer los accidentes, con objeto de paliar sus consecuencias, fue inmediata, adoptándose una serie de medidas que paso a enumerar a continuación a SS. SS.

Para auxiliar a las víctimas, a las 19,42 el jefe de estación Uharte-Arakil llamó por teléfono al puesto de mando de Miranda de Ebro, el cual desencadenó la emergencia. Desde el puesto de mando se efectuaron las siguientes llamadas urgentes externas. COS-Navarra a las 19,43; pro-

tección civil Navarra, 19,43: Bomberos, 19,44: servicios sanitarios, 19,44; seguridad corporativa, seguridad en la circulación, operadores, prestadores, centro operativo, mantenimiento de infraestructura, jefatura de estaciones, trenes-taller, estaciones comerciales, comunicación y relaciones externas. A partir de estos momentos se puso en marcha todo el operativo de socorro local de la Delegación del Gobierno de Navarra y la comunidad autónoma y la DYA, que se desarrolló con gran eficacia, así como la inapreciable colaboración ciudadana de los vecinos. Por parte de Renfe se habilitó en Madrid un servicio de atención al público por teléfono para recogida y difusión de información sobre el accidente, que dejó en el registro llamadas externas.

En lo que respecta al accidente de Azuqueca de Henares, se procedió de la forma siguiente. Inmediatamente después del accidente el jefe de circulación de Azuqueca de Henares comunica al puesto de mando de Madrid-Chamartín el alcance del descarrilamiento, y de acuerdo con esta información el referido puesto de mando desencadena la emergencia, efectuando las llamadas urgentes que se indican seguidamente. Internas: seguridad corporativa, seguridad en la circulación, centro operativo, mantenimiento de la infraestructura, trenes-taller, comunicación de relaciones externas, operadores y prestadores. Externas: protección civil de Guadalajara, Comandancia de la Guardia Civil, Cruz Roja, bomberos. Por el personal de servicio de la estación se prestan los primeros auxilios hasta la llegada de las primeras ambulancias a las 4,40. A las 4,40 se presenta la Guardia Civil de Azuqueca de Henares. A esta misma hora se inicia la evacuación de los primeros heridos, trasladándolos a los centros hospitalarios siguientes: Hospital General de Guadalajara y Hospital Príncipe de Asturias de Alcalá de Henares. A las 4,50 llegan los bomberos de Guadalajara. A las 5,15 horas se completa la operación de rescate y evacuación de las víctimas. A las 6,10, el resto de los viajeros que resultaron ilesos continúan viaje por carretera hasta la estación Puerta de Atocha de Madrid.

Conviene resaltar la eficacia con que se desarrolló el operativo de emergencia por parte de los organismos municipales y provinciales, así como la colaboración ciudadana de los vecinos de la localidad de Azuqueca de Henares. Renfe estableció inmediatamente un dispositivo para ayuda en las tareas de información y colaboración relativas a cualquier asunto de asistencia a clientes o familiares, manteniéndose en servicio continuo los puntos de información y atención a clientes en las estaciones directa o indirectamente afectadas, con personal situado en las estaciones más afectadas. Igualmente, para agilizar la transmisión, en la estación de Chamartín de Madrid se constituyó un centro de recepción y distribución de la información.

Entre las acciones realizadas puede significarse las siguientes. En Pamplona, Irún, San Sebastián, Vitoria y Bilbao se mantuvo un servicio continuo con personal de refuerzo. Igualmente, a la una se reabrió el servicio de información en Tudela (Navarra), una vez identificado un accidentado de esa residencia, manteniéndose posteriormente toda la noche. En Pamplona se pusieron en funciona-

miento los teléfonos para información sobre accidentados, que se comunicaron en todos los medios. Chamartín se mantuvo en servicio permanente toda la noche, atendiéndose la recepción y distribución de información a las diferentes estaciones y centrales de información. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** Desde las 5,45 hasta las 23,15, se efectuaron diversas labores de atención a clientes, manteniendo en funcionamiento el centro de distribución de información, que, a partir de las ocho horas, incluye la transmisión al puesto de mando. En Zaragoza se reforzó el servicio ordinario durante todo el turno de noche. En Barcelona, la estación de Sans mantuvo en servicio permanente durante toda la noche la dependencia de atención al viajero, desde donde se coordinaban las actuaciones a realizar en su ámbito. Igualmente, estuvo reforzado el servicio hasta las 2,15 y, posteriormente, a las seis de la mañana se inició nuevamente un refuerzo del servicio. En Tarragona y Lleida el día 31 se prolongó el servicio de información hasta las 24 horas y el día primero se adelantó la apertura del servicio a las 6,15, con motivo del segundo accidente. En Reus se adelantó la apertura del servicio a las 6,30 del día uno. En Málaga se inició la operativa a las 5,40 y el servicio de información se mantuvo reforzado con personal de la estación y de la agencia territorial, efectuándose también labores de atención a familiares. En Barcelona se mantuvo un servicio permanente de información telefónica, atendido por cinco personas hasta las 2,30, y posteriormente fue atendido por dos agentes, si bien fue nuevamente reforzado a partir de primera hora de la mañana. La plataforma de Madrid se mantuvo abierta todo el turno de noche con personal de refuerzo. En el caso de Barcelona la jornada se prolongó hasta las cero horas.

Tras el segundo accidente, la plataforma de Barcelona fue puesta en servicio nuevamente; adelantó su apertura a las siete horas, con servicio reforzado. Se mantuvo una información uniforme a todos los puntos y asimismo se actualizaban permanentemente los listados de heridos y hospitales para responder a las demandas de información a familiares sobre situación de accidentados que se recibían por los dos teléfonos que Renfe dispuso en Madrid.

Es de destacar la operativa puesta en funcionamiento en Madrid-Chamartín el día uno, consistente en un dispositivo especial para atender y encaminar todas las operaciones de transbordo, de acuerdo y en contacto con los técnicos y el puesto de mando. En total, se produjeron unos 70 u 80 transbordos entre salidas y llegadas de autobuses, llegando a asistir hasta 16 autobuses en algún momento, coordinándose el tráfico con la ayuda de la policía municipal, que fue reclamada a tal efecto. En Pamplona, Barcelona, Madrid y Málaga se facilitaron medios de viaje a los familiares para desplazarse a los puntos de hospitalización de los accidentados.

Se prestó toda la colaboración en cuanto a transmisión de información sobre heridos y aviso a las autoridades para establecer contacto con familiares. En Málaga, los accidentados fueron visitados, facilitándose a ellos y a sus familiares contacto permanente con Renfe para ayuda en cualquier tipo de gestión que tuvieran que realizar con mo-

tivo del accidente. Los equipajes, en el caso del accidente de Uhart-Arakil, fueron recogidos y gestionados por protección civil. En el caso del accidente de Azuqueca, aquellos equipajes pertenecientes a viajeros accidentados de Málaga fueron recogidos y entregados a domicilio el día 2. Se aseguraron todas las demandas de cambios, devoluciones o anulaciones de billetes, así como reclamaciones; se facilitó el alojamiento a familiares y clientes afectados y fueron atendidas unas 5.000 llamadas telefónicas con motivo de los dos accidentes.

En resumen, Renfe movilizó todos los recursos técnicos y humanos para paliar las consecuencias de los accidentes y atender a los clientes y a sus familias. En este operativo participaron todos los trabajadores que resultaron necesarios, desde los que atienden directamente la línea hasta el Presidente que les habla, que se desplazó a la estación de Uhart-Arakil en el momento en que conoció la noticia del accidente.

Como ya indiqué a SS. SS. al inicio de esta comparecencia, la seguridad es la piedra angular en base a la cual se adoptan las decisiones encaminadas a definir tanto las nuevas instalaciones como la manera óptima de explotar las existentes. En este sentido, en Renfe, la seguridad se fundamenta en tres pilares: la existencia de sistemas de seguridad de tráfico, como es la señalización en todas las líneas; el funcionamiento sistemático y al máximo nivel de comisiones de seguridad, formación continua en los aspectos de seguridad de todo el personal ferroviario y, especialmente, el dedicado a tareas de regulación de tráfico y conducción. Hasta tal extremo es prioritario para Renfe el aspecto de la seguridad que es la circular número 2 de presidencia la que, por el ámbito de su conocimiento, trata de imbuir a todo el personal de Renfe el carácter fundamental de este tema.

Los objetivos fundamentales del sistema de seguridad de tráfico son: marcar la distancia de seguridad entre dos circulaciones consecutivas y regular el movimiento de los trenes en las estaciones y bifurcaciones. Estas funciones se efectúan, en última instancia, a través de las órdenes dadas al conductor mediante las señales fijas con arreglo a códigos preestablecidos o mediante órdenes en la propia cabina de conducción, ASFA entre otros, que regulan la velocidad permitida en cada momento. Esto último requiere instalaciones muy complejas al tenerse que transmitir y procesar en el vehículo toda la información existente en vía y que determina la velocidad de circulación en cada momento. Desde el punto de vista de la seguridad, todas las instalaciones son suficientes y la elección del sistema viene determinado en muchos casos por las necesidades de capacidad, en función de las circulaciones en la línea.

La seguridad en Renfe no se limita a los medios técnicos, sino que impregna las relaciones humanas y laborales de nuestra empresa y es objeto de atención continua y permanente entre nosotros. La existencia de comisiones de seguridad y su organización merecen esta somera explicación, para que se comprenda su carácter primordial dentro de la organización de la empresa. El nivel de máxima decisión en esta materia compete a la Comisión Central de Seguridad de Circulación, presidida por el Director Ge-

rente de Circulación, que se reúne con carácter trimestral y toma las más altas decisiones en este campo. Dicha Comisión se basa en las propuestas de la Comisión Técnica de Seguridad en la Circulación, que se reúne mensualmente y tiene una representación de todas las unidades de negocio de la red, siendo presidida por el Director de Protección Civil y Seguridad en la Circulación. Por último, y como base de la organización, existen las comisiones operativas y subcomisiones de seguridad en la circulación, ambas de carácter bimestral, y presididas por el Director de Protección Civil y Seguridad en la Circulación, o gerente operativo, en el primer caso, y por el jefe de Protección Civil, en el segundo. Es de señalar que en todas y cada una de estas comisiones hay vocales en representación de los sindicatos.

El tercer pilar fundamental en el que descansa la seguridad del tráfico ferroviario es el de la selección y formación continua de todos los trabajadores ferroviarios y, en especial, de los que desempeñan funciones de regulación de tráfico y de conducción; empleados que reciben cursos de actualización y reciclaje de forma sistemática y que son instruidos en el correcto manejo de los medios técnicos que se ponen a su disposición para desarrollar su profesión.

No puedo cansarme de repetir que todas las vías de Renfe están equipadas con sistemas de seguridad proporcionados a sus prestaciones y a la intensidad de su tráfico. Creo necesario informar a SS. SS. a grandes rasgos de cuál es la situación de Renfe en este campo. La situación actual de la red ferroviaria convencional, en lo que se refiere a su equipamiento en instalaciones de seguridad, es la siguiente. La extensión total de la red es de 11.804 kilómetros, de los que tenemos, en línea doble electrificada, 2.850 kilómetros; en línea única electrificada, 3.527 kilómetros; en línea doble si electrificar, 23 kilómetros; en línea sencilla sin electrificar, 5.404 kilómetros; líneas con CTC, 3.747 kilómetros; líneas con bloqueo automático, 1.700 kilómetros; línea con bloqueo eléctrico manual, 918 kilómetros; línea con bloqueo telefónico, 5.705 kilómetros. Esto supone que el 54 por ciento de la red se encuentra electrificado, el 15 por ciento con bloqueo automático, el 31 por ciento con CTC, el 8 por ciento con bloqueo eléctrico manual y el 46 por ciento con bloqueo telefónico.

En el campo de los enclavamientos, la situación es la siguiente. El número total de enclavamientos eléctricos es de 661, lo que representa el 52 por ciento; electrónicos, 15, que representa el 2 por ciento; y mecánicos, 579, que representa el 46 por ciento. Sin querer entrar en comparaciones con otras redes, puedo resaltar que una red ferroviaria de referencia siempre han sido los ferrocarriles alemanes, cuyas cifras son: sistemas eléctricos, 3.184, el 22 por ciento; electrónicos, 61, y mecánicos, 7.532, el 77 por ciento; es decir, que el porcentaje de enclavamientos eléctricos y electrónicos en Renfe es superior a los que poseen los ferrocarriles alemanes. Puede afirmarse que el nivel en el campo de las instalaciones de seguridad en Renfe es comparable al del resto de las compañías ferroviarias europeas de la Comunidad.

Por otro lado, los sistemas de ayuda a la conducción se extienden a 7.286 kilómetros dotados con sistema ASFA, el 61 por ciento de la red, y a 6.283 kilómetros en el tren tierra, el 53 por ciento. Este último lo constituye una instalación de seguridad intrínseca.

Entiendo útil relatar a SS. SS. la política de inversiones en nuevas instalaciones y de gasto en el mantenimiento de las existentes que afectan a Renfe. De acuerdo con la legislación vigente, en concreto el Estatuto del 28 de marzo de 1994, corresponde a Renfe el mantenimiento de la red ferroviaria y la gestión de los sistemas de regulación y seguridad del tráfico. Por su parte, corresponde al Ministerio de Fomento, a través de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes, la planificación financiera y ejecución de infraestructuras de competencia estatal, siendo la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera la responsable de la programación de las inversiones y de la realización de los estudios y proyectos en el marco de esta planificación.

Esta organización responde a lo establecido en la Unión Europea en cuanto a la separación y la gestión de la infraestructura y la explotación de los servicios de transporte. Entre este marco de funcionamiento, las cantidades dedicadas a nuevo equipamiento de líneas y al mantenimiento de las existentes en el capítulo de instalaciones y seguridad para el trienio 1994-1996 fueron las siguientes. En 1994, en inversión, 12.990 millones de pesetas, y en mantenimiento, 1.455. En 1995, 12.383 millones en inversión y 1.416 para mantenimiento. En 1996, para inversión, 14.236 millones y 1.472 se refieren a mantenimiento. En total para el trienio han sido 39.609 millones para inversión, y para mantenimiento, 4.343 millones de pesetas.

El esfuerzo inversor del Ministerio de Fomento se centra en el equipamiento de líneas nuevas o en ampliación de las existentes; por contra, el gasto de mantenimiento realizado por Renfe se extiende a toda la red con la función de mantener las instalaciones que posee en perfecto estado de funcionamiento. Para atender el mantenimiento y conservación de las instalaciones de seguridad, Renfe dispone de un conjunto de 1.326 especialistas, encuadrados en brigadas de trabajo distribuidas a lo largo de toda la geografía de la red.

Estas brigadas tienen disponibilidad permanente para poder atender cualquier situación de anormalidad durante las 24 horas del día y restablecer las condiciones normales en un tiempo mínimo. Los recursos económicos que se dedican anualmente al mantenimiento de las instalaciones de seguridad suponen el 19 por ciento de los que consume todo el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

Quisiera darles algún dato respecto a lo que ha representado este año la inversión en infraestructura ferroviaria. Las inversiones en infraestructuras en Renfe fueron 82.689 en 1992; 57.183, en 1993; 35.795, en 1994; 26.521, en 1995, y 33.130 en 1996, estando prevista para 1997 una inversión de 37.339 millones. El AVE representó 40.275 millones en 1992; 25.217, en 1993; 2.038, en 1994; 2.453, en 1995; en 1996, 1.287, y en 1997, 1.793 millones de pesetas.

Las inversiones en infraestructura en red convencional, en conjunto, han sido durante 1992, 42.414 millones; 31.966, en 1993; 33.757, en 1994; 24.068, en 1995; 31.843, en 1996, y 35.546, en 1997. Las instalaciones de seguridad más las telecomunicaciones han representado en 1993, 5.987 millones de pesetas; en 1994, 5.679; en 1995, 5.018; en 1996, 5.340, y en 1997, 5.000 millones.

Las que corresponden al Ministerio de Fomento han sido 46.630 millones y en total entre las inversiones de Renfe en infraestructura y las inversiones realizadas por el Ministerio se ha previsto un total, para 1997, de 82.176 millones, de los que un 20 por ciento corresponden a instalaciones de seguridad.

En el campo específico de las instalaciones, es necesario resaltar los valores previstos en el contrato-programa en los conceptos de fiabilidad y horas fuera de servicio, que han sido mejoradas tanto en el número de incidencias como en una disminución del número marcado del 15 por ciento —4.265 averías reales, sobre las 5.095 previstas en las redes A1 y A2—, como en las horas fuera de servicio, con una reducción del 14 por ciento, sobre lo igualmente consignado en el contrato-programa Estado-Renfe.

Los datos relativos al transporte ferroviario se pueden presentar de múltiples maneras, y en tal sentido he seleccionado los que expongo a continuación, que creo representan con claridad el comportamiento del servicio ferroviario en los últimos diez años. El índice de frecuencia relaciona el número total de accidentes ferroviarios con el número de kilómetros de tren, expresado en este último dato en millones de kilómetros. Este índice ha pasado de 6,56 por ciento en el año 1987 a 2,43 en 1996, lo que supone una disminución del 63 por ciento.

Si se compara el número total de accidentes con víctimas que se produjeron como media durante el período 1987-1996 con la cifra de 1996, se observa una disminución en 29 accidentes. La media de dicho período fue de 40, de los que solamente cinco son imputables a Renfe. El número de víctimas de los accidentes imputables a Renfe tiene un valor medio en el período 1987-1996 de trece personas año, de los cuales cinco constituyeron víctimas mortales y ocho heridos graves. Durante el año 1996 estos valores se redujeron a un total de seis víctimas, de las cuales dos personas resultaron fallecidas y cuatro se consideraron heridos graves. La evolución favorable de estos datos en un modo de transporte que sirve diariamente a un millón de personas no es fruto de la casualidad, sino del esfuerzo tenaz y continuo de la empresa y de sus hombres.

Creo mi deber, señorías, informarles que para Renfe la evolución, tecnificación y permanente adaptación a las circunstancias de todas y cada una de las líneas férreas que administra es objeto de estudio, debate interno y revisión permanente. El último documento elaborado al respecto, formulado en octubre de 1996 y denominado programa del control centralizado de tráfico 1996-2015, define para todas y cada una de las líneas y tramos de la red el equipamiento en instalación de seguridad, el sistema de control de tráfico que se ejercerá sobre ellas y la ubicación de los centros de control de tráfico correspondientes que habrá de soportar en función de la posible evolución de las caracte-

rísticas de las líneas y las proyecciones que la demanda de transporte ferroviario.

Su completa definición, planteada para los horizontes temporales de los años 2005 y 2015, permitirá a la Dirección General de Infraestructuras de Renfe, que ha formulado el programa, y a la Dirección General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera del Ministerio de Fomento, la necesaria programación presupuestaria para alcanzar los objetivos precisos en los horizontes temporales citados.

Con el fin de que el sentido de esta comparecencia quede perfectamente definido, les reitero textualmente las causas probables de ambos accidentes. En el caso del descarrilamiento del tren *Miguel de Unamuno* en Uharte-Arakil, la causa más probable del accidente ha sido el exceso de velocidad al paso por la aguja de entrada en la estación, debido al incumplimiento por parte del personal de conducción de las indicaciones de la señal de itinerario de entrada.

Por lo que se refiere al descarrilamiento del tren Talgo en Azuqueca de Henares, la causa probable del accidente ha sido el exceso de velocidad al paso por el escape 21-23, debido a que el personal de conducción no se apercebó de las indicaciones de las señales del itinerario de transición de la vía una a la vía dos.

En el orden interno, reza abierto el expediente disciplinario a los maquinistas y ayudantes de ambos trenes, expediente que implica la separación cautelar del servicio de conducción en tanto la autoridad judicial resuelva el caso.

Por último, señorías quisiera expresar la conmoción que para toda la organización de Renfe han supuesto estos dos accidentes el esfuerzo de todos y cada uno de los trabajadores de la empresa en paliar en la medida de su responsabilidad sus efectos, el dolor de la empresa por lo ocurrido y el sentimiento de solidaridad para las familias de las víctimas.

Quedo a disposición de SS. SS. para responder a cualquier cuestión que estimen oportuno plantearme, así como proporcionar por escrito cualquier tipo de documentación que necesiten ustedes enriquecer.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a empezar con las intervenciones de los grupos. De acuerdo con las peticiones de comparecencia solicitadas, tiene la palabra el señor García-Arrecciado por el Grupo Socialista.

El señor **GARCÍA-ARRECCIADO BATANERO**: Gracias al señor Presidente de Renfe.

No tengo empacho en confirmar la celeridad con la que ha comparecido en esta Comisión, entre otras iniciativas, a petición del Gobierno. Es de momento el punto final de todo un conjunto de actuaciones no solamente de Renfe, sino de organismos, instituciones y particulares que han participado, a raíz de estos dos accidentes, tanto en auxiliar a las víctimas como en reponer el buen funcionamiento en las vías. Se trata de un conjunto de actuaciones eficaces, transparentes, rápidas y nuestro grupo no tiene inconveniente en reconocerlo y en mostrar nuestra satisfacción ge-

neral por el buen funcionamiento, excepción hecha de las 20 personas que han pagado con su vida estos accidentes.

En este trámite, al menos por nuestra parte, no hay intención ninguna de consumir lo que se definió por el Presidente al inicio de la sesión como un turno de réplica. Nada más lejos de nuestra intención que entrar en ese debate, porque creemos sinceramente que no existen razones para ello. La explicación, en líneas generales, salvo algunas pequeñas zonas de incertidumbre de tono menor, a las que luego me voy a referir, pone claramente de manifiesto que todos los sistemas operativos de Renfe habían funcionado de conformidad con lo que de ellos se espera. Tanto las estaciones como el encaminamiento, el enclavamiento, el funcionamiento de las máquinas, todo lo que es material técnico, ha funcionado de una manera correcta, a raíz de las conclusiones de la comisión que se nos anuncian, y se debe únicamente a fallo humano que se hayan producido estos dos accidentes que han tenido consecuencias tan dramáticas para un número muy considerable de ciudadanos.

En primer lugar y a raíz de la última oferta hecha por el señor Corsini, quisiéramos pedir formalmente que se nos envíe el informe completo, para poder tenerlo aquí, estudiarlo con calma y sacar de él algunas conclusiones que pudieran dar lugar, en tiempo más avanzado, a algún tipo de iniciativa.

Estamos completamente de acuerdo con el señor Presidente de Renfe en que la seguridad es una de las piedras angulares de una empresa que opera centenares de trenes al día y que mueve a más de un millón de personas diariamente. Por tanto, en el cómputo de un año, 400 millones de ciudadanos tienen puesta su seguridad, al menos mientras utilizan los servicios de Renfe, en la calidad técnica y en las garantías de seguridad que le pueda ofrecer. Sin embargo, me inquietan algunas cosas.

Desde el punto de vista estadístico, lo que ha ocurrido de verdad son cuatro accidentes distintos el mismo día y por las mismas causas. La probabilidad de esto es de uno entre centenares de millones, lo que se pudiera llamar el suceso imposible o el conjunto vacío, pero no ha sido imposible, ha ocurrido relamente. Esto nos indica, señor Presidente de Renfe, que indiscutiblemente queda un camino que recorrer en cuanto a la seguridad de Renfe. En el aspecto técnico-mecánico, cuyos datos han sido aportados, quedan muchos kilómetros sin el sistema ASFA o sin el sistema CTC, quedan muchos kilómetros sin vía doble, en fin, es un proceso de inversión a muy largo plazo que, como es lógico, no vamos a urgir en esta comparecencia porque no es el motivo de ella. En Uharte, dos personas, al mismo tiempo, interpretaron mal una señal. ¿O fue solamente una, señor Presidente de Renfe? ¿O se produjo uno de los llamados vicios de conducción, en virtud del cual la conducción del tren no es compartida por el conductor y su ayudantes sino que uno conduce y el otro está ajeno a la responsabilidad de conducir el convoy? Dos personas a la vez no pueden interpretar mal una señal; supongo que, si dos personas al mismo tiempo tienen dudas en la interpretación de una señal, hay instrucciones concretas en el reglamento de Renfe para poner al tren a la misma velocidad operativa hasta que se aclare la situación; dos personas a

las vez no pueden haber interpretado o leído mal la orden de ruta, salvo que en la orden de ruta de ese día no constase que ese tren tenía que parar excepcionalmente en Uharte. Si en la orden de ruta constaba, como creo que debería de constar, que el tren, con carácter excepcional, tenía que parar en Uharte, a raíz de los problemas por atentados terroristas habidos en la estación en la que para con carácter normal, los errores son excesivos. Dos personas interpretan mal al mismo tiempo una señal, dos personas al mismo tiempo, cuando interpretan mal una señal, deciden no poner el tren a la velocidad que, a mi criterio, debe de marcar el reglamento y dos personas al mismo tiempo no se leen la orden de ruta o el que hace la orden de ruta no pone un dato sustantivo para la operación de la línea de ese día, como es que excepcionalmente el tren tiene que parar en Uharte.

Azuqueca. En Azuqueca la cosa es todavía peor, porque también dos personas al mismo tiempo, salvo que se vuelva a producir que es solamente una y el criterio sea de conducción alternativa del convoy y no de conducción compartida, oyen la señal de ASFA y deciden desoír-la, deciden no seguir la instrucción y aprietan el botón en los tres segundos que marca el reglamento como que han escuchado la señal, pero no obran en consecuencia con esa señal y, entrando en adelantada, a 140 por hora, en el momento en que se produce el descarrilamiento van a 153 por hora. Es decir que, en vez de frenar, desoyen la orden de frenado y no solamente eso sino que aceleran. Las especiales características técnicas de los talgos, que se pegan a las redes como las lapas al terreno, impidieron, como todo el mundo sabe, que el accidente tuviera más consecuencias. ¿También aquí se produce uno de los llamados vicios de conducción o aquí hay dos, la conducción alternativa y otro que se viene dando, que es un creciente número de rebases de la señales por parte de los maquinistas, dicho de manera que no pueda ofender a nadie? Vamos a decirlo así, un creciente número de rebases de señales por parte de los maquinistas.

Son, señor Presidente, dudas de tono menor. No me cabe la menor duda de que estarán contenidas en el informe completo que usted nos remitirá y que en nada desvirtúan nuestro convencimiento de que Renfe ha actuado como tenía que actuar, de que el conjunto de organismos lo ha hecho bien, de que usted ha actuado con celeridad, con transparencia y ha hecho lo que tiene que hacer, un informe del que se desprende que no cabe duda de que el error es humano. Nuestra objeción es si ese error se produce casualmente, con una limitadísima probabilidad estadística de que eso ocurra, o si es consecuencia de una cierta tendencia a falta de rigor en la aplicación de los reglamentos internos de Renfe.

No quería haberme referido a otras cuestiones, pero usted lo ha hecho y tengo que hacerlo yo, sin ánimo de polémica. No quiero establecer ninguna relación causa-efecto, pero lo cierto es que esto se produce en un escenario en el que Renfe tiene 33.000 millones menos de presupuesto. El Ministerio de Fomento ha disminuido en 20.000 millones sus aportaciones a infraestructuras ferroviarias y se habla de la creación de un órgano gestor de infraestructuras fe-

roviarias que apunta a la creación de dos redes paralelas en este país, una de altas prestaciones, de alta calidad, gestionada por el GIF, y el resto, lo que quede, en manos de Renfe. Las dos son mala cosa para la piedra angular de la explotación de Renfe, que es la seguridad. Insisto en que no quiero establecer ninguna relación causa-efecto, pero el escenario presupuestario en el que se ha producido estos accidentes indican que usted tiene 55.000 millones menos de inversión en Renfe, que el Gobierno quiere crear dos infraestructuras distintas de red en el ferrocarril, en las que la parte de los 11.500 kilómetros que ahora mismo compone la red de Renfe que quedase en la gestión directa de Renfe estaría en peor situación presupuestaria, por tanto, en peores condiciones de seguridad para el futuro. Si se trata de un solo año, no tiene importancia. Si se mantiene esa política en los próximos años, 55.000 más 55.000 más 55.000 de menos, estoy seguro que terminarían por notarse incluso en el aspecto que nos trae aquí hoy que es el de la seguridad en Renfe.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene la palabra, en primer lugar, el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Le anuncio la intención de compartir el tiempo entre mi compañero Mariano Santiso y yo.

Bienvenido, señor Corsini. Le queremos manifestar que nosotros hubiésemos preferido que compareciera el Ministerio de Fomento como máximo representante del Ministerio, pero no obstante agradecemos su celeridad y la información que nos ha facilitado.

En primer lugar, quiero manifestar nuestra solidaridad y condolencia con los familiares de las víctimas en estos momentos tan duros y también manifestar que, aparte del apoyo moral que les podamos transmitir, desde aquí vamos a instar a Renfe para que las ayudas materiales que procedan se diligen con rapidez y que la tramitación de todo este asunto se facilite al máximo.

En segundo lugar, yo creo que es de rigor reconocer la eficacia de los servicios de asistencia y de rescate, tanto en el terreno como en los centros hospitalarios que tuvieron que atender a los damnificados por esta tragedia y, en el caso sobre el que yo voy a intervenir, que es el accidente de Uharte-Arakil, quiero subrayar la celeridad y buena predisposición de los habitantes de esta población para ayudar y auxiliar a las víctimas de este accidente. Queremos mostrar nuestro reconocimiento. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

El informe que ha redactado Renfe, en nuestra opinión, no difiere en absoluto de las primeras valoraciones que hizo tanto usted, señor Corsini, como el señor ministro. Las causas las atribuyen al exceso de velocidad al entrar en este cambio de agujas y las manifestaciones que ha hecho usted aquí van en la línea de que el maquinista no vio la señalización. También se ha referido a otro extremo que a nosotros nos preocupa y es que a la hora de catalogar esta línea ferroviaria, la de Castejón-Alsasua, la sitúa en el puesto 309 del *ranking*. Nosotros pensamos que los me-

dios técnicos que se utilicen en una línea en servicio es totalmente independiente de la intensidad del tráfico. La pregunta que nosotros hacemos, señor Corsini, sería si se puede mantener un servicio público en el que todavía se mantenga el mismo sistema de señalización y accionamiento que existía en el siglo pasado. Yo creo que es una pregunta interesante. Usted nos ha facilitado datos sobre qué líneas se han modernizado y cuál es la situación del conjunto de Renfe. Otra pregunta también es si un medio de transporte público tan importante como el de Renfe puede dejar la seguridad de los pasajeros confiando en que no se produzca ningún error humano, porque claro, confiar toda la seguridad a que no va a haber fallos humanos a nosotros nos parece por lo menos un atrevimiento, teniendo en cuenta la evolución técnica que en este momento existe.

El accidente de Uharte-Arakil, a nuestro juicio, ha sido la suma de diversos factores y hechos y queremos analizar la situación de cómo funciona la estructura ferroviaria en esta zona. Podemos ver que, por una parte, sigue funcionando el sistema de bloqueo telefónico con anotación escrita, un sistema de los más antiguos, que no se ha modernizado con otros sistemas más actuales (control de tráfico centralizado). El sistema de enclavamiento mecánico por transmisión por alambre de acero movido por palanca o manivela también es un sistema de los más antiguos que se conocen y nosotros entendemos que tiene sus riesgos. Puede haber fallos que se producen por estiramiento o retracción de los hilos, sobre todo en aquellas señales que están muy alejadas de las estaciones, las avanzadas, las que están cercanas a los 3.000 metros. Entendemos que eso puede propiciar que en ocasiones existan fallos.

La estación de Uharte-Arakil todavía está en lista de espera, como otras de esta línea, para que le sea instalado el sistema de seguridad ASFA, aviso y bloqueo automático. La pregunta es si con este sistema se hubiese producido este accidente.

También hay otros factores que distorsionan la valoración de conjunto, como puede ser la inutilización de la estación de Etxarri-Aranaz la noche anterior, que es una estación contigua, que impidió que el *Miguel de Unamuno* se cruzara con el otro convoy en una estación que no es habitual. El cruce se produjo en Uharte-Arakil, estación que no era habitual y que no contaba con medidas de seguridad; en cambio Etxarri-Aranaz sí tenía el sistema ASFA.

También hay otro dato que yo creo que es relevante y es que el centro de control de Miranda de Ebro, aunque no está obligado, tampoco avisó al maquinista dónde efectuar el cruce, en qué estación. Insisto en que aunque no sea obligado, se suele dar este aviso a los maquinistas cuando hay cambios.

Hay otro dato también que nosotros consideramos que es muy importante, y es que el personal de Renfe en esta zona está obligado a hacer jornadas de doce horas. Yo creo que, señor Corsini, usted conocerá este dato. En este caso de Uharte-Arakil el jefe de estación llevaba más de 11 horas de servicio. Yo creo que, aparte cuestionar este modelo por el que Renfe obliga a sus trabajadores a hacer jornadas tan intensas, jornadas continuadas de doce horas, tenemos nuestras dudas sobre que los trabajadores después de una

jornada de esta duración estén en unas condiciones óptimas de trabajo. Creo que en el futuro eso debe ser motivo de reflexión para Renfe. Habría que ver cómo se corrigen estas anomalías, no solamente por el gran cúmulo de horas extraordinarias que supone, sino por las condiciones de trabajo.

En el trayecto Castejón-Pamplona-Alsasua no existe tampoco doble vía, a pesar de que Renfe hizo inversiones importantes en el año 1982 ó 1983, creo recordar. Renfe hizo inversiones para proceder al desdoblamiento de la vía. De hecho entre Pamplona y Alsasua la plataforma está habilitada para la doble vía y en aquel momento se acometieron los terraplenados y se procedió a dar el ancho suficiente. Nos parece que no es una política racional el que hace tantísimos años, en 1982 ó 1983, se produzca una inversión fuerte con motivo de dotar de una doble vía a esta línea y que hoy todavía no se haya procedido a este desdoblamiento.

En este caso yo creo que la valoración que hay que hacer también es si con las velocidades con las que hoy circulan los trenes, que son muy distintas a las de hace 20 ó 30 años, se pueden seguir manteniendo los mismos trazados de 1873, que creo recordar fue cuando se inauguró esta línea. Seguimos teniendo la misma infraestructura. Ha habido renovaciones de vía —de lo que son los carriles—, pero los trazados siguen siendo los mismos, con las mismas curvas que tenían. Yo tengo por aquí algún plano que le podría facilitar, para que se haga idea de que para recorrer 50 kilómetros en línea recta, el tren tiene que hacer un recorrido de 90, es decir, prácticamente el doble. Es algo totalmente increíble, que, en estos tiempos, siga funcionando así.

Por lo que respecta a Navarra, también hay un dato que es preocupante. Desde 1983 a 1997 ha habido diez accidentes ferroviarios en Navarra, todos en distintos puntos, en diferentes pueblos. Creo que es un índice bastante alto y que, en la mayoría de los casos, tiene mucho que ver con las infraestructuras y no con los errores humanos.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Fernández, ya que van a compartir el turno, le ruego que vaya acabando.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Sí, señor Presidente.

En el Plan nacional de modernización de los ferrocarriles de Renfe de 11 de mayo de 1980 se preveía la duplicación de vía desde Castejón a Alsasua. Quiero recordar esto porque hubo un plan que contemplaba esta posibilidad y que, como he dicho anteriormente, todavía no se ha llevado a efecto. Éste es, por lo menos, nuestro balance sobre el estado del ferrocarril en esta zona.

Nosotros entendemos que cuando se produce un accidente de estas características y de esta importancia, y cuando se le atribuye la responsabilidad del accidente exclusivamente al conductor, hay que verlo dentro de un conjunto, dentro de la globalidad. No se puede dejar la seguridad de un tren, hoy, con velocidades altas —de 130/140 kilómetros—, solamente en manos de un maquinista. Yo creo que Renfe —y usted, como su presidente— tiene que

hacer una reflexión sería para ver si con la dotación que está contemplada en los Presupuestos Generales del Estado tiene suficiente y si es capaz de introducir elementos de reflexión en el Ministerio de Fomento para que Renfe sea ayudada económicamente, porque nosotros estamos convencidos de que lo necesita. No se puede seguir diciendo que no hay capacidad económica para invertir en el ferrocarril cuando estamos viendo las cantidades ingentes de dinero que se invierten en carreteras. Por tanto, esperamos de usted, como Presidente de Renfe, que por lo menos intente trasladar alguna inquietud al Ministerio de Fomento para mejorar el ferrocarril.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Santiso, pero le recuerdo lo del turno compartido.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Señor Presidente, intentaré ser lo más breve posible; me voy a centrar más en el otro desgraciado accidente, en el de Azuqueca de Henares.

En primer lugar, quiero reiterar que siento que la comparecencia se produzca por un motivo como éste, porque nosotros tenemos claro que el ferrocarril sigue siendo el medio de transporte quizá más seguro. Ahí están los datos que lo avalan y los largos años que llevamos sin accidentes de esta envergadura.

Dada la escasez de tiempo de que dispongo e intentando sintetizar lo que quiero transmitir, debo decir que, después de escucharle atentamente, yo no me atrevería a afirmar con tanta rotundidad que la responsabilidad es del personal de conducción en los términos en que se ha fijado. Creo que hay otras posibilidades abiertas y que, al menos, hay que esperar a analizarlas, porque es verdad que, en todo accidente, siempre concurre una serie de hechos o circunstancias desgraciadas y la suma de ellas produce el efecto final.

Voy a poner encima de la mesa unos datos (lamento que el señor García-Arreiciado no esté en la sala porque creo que no tiene conocimiento técnico del tema y, a mi entender, ha cometido algunos excesos, producto de ese desconocimiento, no de otra cosa), que creo que avalan mis palabras. En primer lugar, tengo aquí un parte de accidentes y de incidencias de la misma estación, del 4 de marzo de 1997, en el que un maquinista señala que encontró la señal de Azuqueca en anuncio de parada y la señal de entrada en paso de rojo a verde; por tanto, no le indicaba vía desviada. Esto se produjo en la misma estación el 4 de marzo de 1997, tren 171-67. En esta hipótesis, por ejemplo, los maquinistas habrían actuado correctamente porque esa secuencia de señales —anuncio de parada y vía libre— no le indica al maquinista que va a vía desviada y, por tanto, pensando que va por vía directa, puede provocar que pueda circular a 140 kilómetros. Ésta es una de las hipótesis que pongo encima de la mesa, pero tengo más ejemplos. En la estación de Vinaixá, en la línea de Lleida, el 1 de junio de 1993, se produjo una situación similar precisamente por un error en la reparación de una avería de los sistemas de señalización. Por lo menos hay abierta esa hipótesis, que creo que todavía no está descartada porque hay una cues-

tion que mucha gente desconoce, y es que el sistema ASFA anula la indicación por igual y se refleja por igual tanto el anuncio de precaución como el anuncio de parada. Por lo tanto, ni siquiera cuando se mire la cinta se puede distinguir una señal de otra, con la gravedad de que una indica parar ante la señal siguiente y otra no, si está en verde. En consecuencia, creo que es un poco prematuro llegar a conclusiones porque hay una hipótesis abierta que hay que estudiar, porque puede ser que el personal de conducción estuviera cumpliendo las indicaciones —y, por lo tanto, actuando correctamente— y hubiera otro tipo de fallo —técnico, probablemente— que pudiera inducir a error. Insisto que ésta es otra hipótesis que quizá pueda ser válida, porque acabo de poner encima de la mesa dos ejemplos que seguro que ustedes, al estudiar la seguridad en la circulación, los analizarán.

Ahora voy a referirme a su hipótesis, la de que no se atendieron debidamente las señales. En primer lugar, quiero señalar que no se ha dicho una cosa, y es que, hasta el año 1993, las señales se interpretaban de otra manera. Por lo tanto, lo que el personal de conducción tiene interiorizado en muchos casos, históricamente, es otra actuación ante esas indicaciones; en todo caso, estaríamos hablando de una excepción. Voy a poner un ejemplo de tráfico por carretera. Cuando aparece el famoso tema de las glorietas, hay mucha gente que no se entera de que tienen preferencia los vehículos que vienen por la izquierda y, durante un tiempo, se producen cantidad de accidentes en las glorietas hasta que la gente va asumiendo e interiorizando esa señal. El antiguo artículo 17, t), 1, del reglamento de circulación establecía que la señal de anuncio de precaución en la avanzada obligaba siempre a circular a 30 kilómetros al paso por las agujas de entrada. ¿Qué dice ahora el reglamento de circulación en esa misma indicación? Dice: Si se encuentra esta señal y hay anuncio de precaución en la avanzada y si hay vía libre en la de entrada —que, al parecer, es el caso—, no existe limitación. Y ahora vienen las excepciones, en las cuales nos encontraríamos. Esto quiere decir que en esa secuencia de señales, que usted nos dice que hipotéticamente se daba allí, lo que habría que tener en cuenta es la excepción para que, posiblemente, vaya en vía desviada. Y faltan unas informaciones complementarias. Ese día, en esa estación, parece ser que se estaban realizando trabajos en la catenaria —es decir, en la vía—, que es lo que produjo que, en lugar de circular por la vía directa como era habitual, se le cambiara a otra vía. También hay otro tema que a mí me preocupa, y es que en ninguno de los dos accidentes, existiendo el teléfono tren-tierra, se les advirtió, en uno, de que se iban a cruzar con otro tren y, en el otro, de que se les iba a dirigir a vía desviada. Es decir, había un medio técnico, como medida de seguridad complementaria, por el que se podía haber advertido que había una situación diferente o anómala, y no se hizo. Yo entiendo que ese tipo de avisos telefónicos no pueden ser norma —esto es lo que la propia comisión de seguridad discutió en su día—, y más porque hay un precedente, que fue el accidente de Talgo cerca de Madrid, en el que hubo cuatro fallecidos, que se produjo por lo contrario. Pero es que todo

esto tiene un origen, que es precisamente este cambio de señales —que las pone incluso el propio reglamento—, que no trata de mejorar la seguridad, sino que persigue mejorar la regularidad en los pasos por vía directa. En resumen, primar el intento de cumplir los horarios, aunque se hayan eliminado algunas pequeñas cautelas complementarias que existían antes. Creo que éste es un elemento de reflexión muy importante para revisar algunas de estas normas, y sobre todo para buscar soluciones técnicas, para que —en mi opinión— se vuelva a la antigua indicación, que se daba siempre, que era que, cuando se va a vía desviada, las señales tengan que estar en anuncio de precaución y anuncio de parada, porque si no, se da esta situación: la ve en vía libre y, salvo estas excepciones —que era el caso—, el maquinista acelera. Esto es lo que puede haber ocurrido en la hipótesis número dos.

Termino señalando que, además, se habían producido sucesos similares, es decir, que no es un accidente nuevo, sino que la secuencia de anuncio de precaución y vía libre se dio en otros dos accidentes, ocurridos, uno, en Alcalá de Henares, el 4 de julio de 1994, en el que descarriló el Talgo 947 —el mismo—, y otro, en la estación de Río Záncara, en mayo de 1996, el tren Barcelona-Andalucía 997, con el mismo resultado de descarrilamiento. Incluso, el sindicato ferroviario de Comisiones Obreras, en la comisión de seguridad de circulación celebrada el 28 de junio de 1996, resaltaba esta situación y los continuos partes de incidencias que obran en su poder, llamando la atención sobre la necesidad de corregirla. En aquel momento, Renfe dijo —además, sé que el señor Moreno de Mesa está en la sala— que habría que estudiar alguna fórmula para mejorar esta situación, pero lo cierto es que, al día de hoy, no se ha efectuado.

Por tanto, termino por donde empezaba también mi compañero, creo que hay que seguir insistiendo en la necesidad de corregir y de complementar las medidas de seguridad, ya que desgraciadamente en todos los accidentes siempre concurre toda esta serie de hechos. A mí me gustaría que se tomaran actuaciones complementarias para tratar de evitar que se produzcan estas posibles confusiones en las indicaciones percibidas por los maquinistas, o incluso posibles defectos técnicos, para que se intenten recuperar las indicaciones normales de las señales y que no se llene el código de circulación de Renfe de excepciones, que hace que uno no sepa si está en doble vía balizada, si está en vía única o en qué está.

Por tanto, creo que es muy importante reflexionar sobre esta serie de elementos complementarios que podrían, quizá, evitar accidentes en un futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra la señora Lasagabaster.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Quiero agradecer también la celeridad con la que ha comparecido, a petición propia y a petición de otros grupos parlamentarios, el Presidente de Renfe, señor Corsini, para informarnos de las circunstancias de estos dos trágicos accidentes que han conmocionado a la opinión pública.

En primer lugar, como lo han hecho los grupos que me han precedido, quiero expresar aquí la condolencia a las familias, aunque ya lo hemos hecho fuera de esta sede, porque en el fondo estamos hablando de una tragedia para las personas que han sido las víctimas y también de sus familiares.

En segundo lugar, quiero expresar públicamente el agradecimiento, no sólo a los servicios de Renfe sino a todos los voluntarios —y ha habido muchos—, a todos los vecinos de Uharte-Arakil y de otras zonas que se movieron rápidamente, lo que demuestra la capacidad humana de ayudar a los ciudadanos en los momentos trágicos, cosa que, a veces, no resaltamos y es importante, y, cómo no, a los maquinistas que nunca se escondieron, y hay que decirlo, al menos así se dice en las informaciones, y que ayudaron también.

¿Por qué es importante esta comparecencia? Es importante, en primer lugar, porque hay que conocer qué es que es lo que ha ocurrido o qué existe realmente en materia de seguridad que, como ha señalado el Presidente de Renfe, debe ser uno de los pilares capitales en el transporte ferroviario.

Por supuesto, ninguno de los que estamos aquí, al menos yo, pretendemos dilucidar responsabilidades, que no nos corresponde, ni determinar un juicio claro y final porque eso compete a los juzgados y tribunales, ya que serán éstos quienes determinen, sobre la base de los informes que pueda ofrecer la compañía de Renfe, y sobre otra serie de pruebas que consideren oportuno y pertinentes, cuáles han sido las causas o, al menos quiénes han sido los responsables, si es que finalmente se puede determinar. Por tanto, no es mi intención entrar en este tema. Solamente quiero escuchar cuáles han sido, según la compañía de Renfe, las posibles causas y la situación que existe en este momento.

En relación a Uharte-Arakil se ha señalado que la causa ha sido un error humano. Evidentemente los errores humanos existen, incluso con los medios más sofisticados de sistemas de seguridad, y todos los podemos cometer. Pero lo que yo creo que es importante establecer en este momento es si podemos mejorar los sistemas de seguridad y si en la zona de Uharte-Arakil debería haber mejores sistemas de seguridad en relación a las prestaciones o al funcionamiento de ese sistema ferroviario, de esa línea o de ese trayecto y si eso permitiría —en cuanto al pasado poco podemos hacer— que en futuro se mejoraran o subsanaran los posibles errores humanos. Esto creo que es lo importante tanto en este accidente como en el de Azuqueca de Henares.

Como ya se ha dicho, me gustaría saber si se les transmitió al maquinista y a su ayudante que iba a haber un cambio sustancial respecto a la estación de tren en la cual tenían que hacer la desviación. Digo esto porque las posibles causas para hacer la modificación ese día, al parecer, deberían haber sido conocidas con bastante más antelación que los diez minutos con los que se produjo la llamada de teléfono; o si, por el contrario, el hecho de que se llamara a la estación de Uharte-Arakil con diez minutos fue porque no respondía al hecho de que en Etxarri-Aranaz hubiera

habido una serie de desperfectos, sino porque había un retraso en otro tren. A mí me queda la duda respecto de cuál fue la causa por la que se produjo la desviación en otra estación de tren y si no se podía haber realizado esa advertencia con mayor antelación, con lo cual se hubiera podido tener un elemento más de precaución y de seguridad.

En segundo lugar, según los gráficos —yo no soy experta, como el señor Santiso, en estas cuestiones— parece que desde que se produce la primera señal de precaución hasta el momento en que para el tren una vez que ha chocado, transcurre solamente un minuto, de 19-41-52 a 19-42-52, por lo cual el tiempo es muy corto. Por lo que se refiere al error humano de estas dos personas ¿por qué tienen este error humano, si, al parecer, según se señala por parte de Renfe, es imposible que ambas señales sean diferentes? Es decir, no hay tiempo en un minuto de cambiar ambas señales. ¿Qué se produce para que esas dos personas tengan ese error humano?

Aquí no se ha dicho, pero en los medios de comunicación y en la propia rueda de prensa en la que Renfe informó de este informe —y valga la redundancia— se habló de un posible deslumbramiento por el sol. Yo no lo sé. Lo digo porque así se señaló en esa rueda de prensa. Pues bien, eso sorprende. Y sorprende porque quien conozca el trayecto sabe que es una recta muy larga, y a esa hora de la tarde, de este a oeste, cuando el cielo está limpio, suele haber un pequeño deslumbramiento. Por lo cual, si ésa es la razón, o pudiera ser una de las razones, no digo que lo sea, sorprende que no se hayan tomado las medidas adecuadas para subsanarlo, porque eso ocurre, no día tras día, pero muy frecuentemente en ese trayecto.

En tercer lugar, me gustaría conocer las razones por las cuales se modifica ese trayecto en el año 1982-1983; modificaciones y modernizaciones que suponen que la velocidad avance sustancialmente, es decir, que se puede ir a una mayor velocidad y que se alcancen hasta los 140/hora. También me gustaría saber si en esa modernización se incluyeron los sistemas de seguridad porque a mí me parece que las modernizaciones, que me parecen bien y que se hacen para dar más eficacia y celeridad al sistema ferroviario, al transporte por tren, tienen que ir acompañadas de una necesaria modernización de los sistemas de seguridad. Es verdad que puede haber un error humano, pero también es cierto que ese error humano, con otros sistemas de seguridad, hubiera sido muy matizado, por lo cual es importante hacerse esta reflexión.

Señala usted que la línea Pamplona-Alsasua está en el número 309 de un listado total de 377. Muy bien, esto será por número de pasajeros, por número de utilización, pero eso no vale en mi opinión, para descuidar, no en el sentido de que haya habido una actuación incorrecta sino por no haber tenido un mayor sistema de seguridad. Quiero que se me entienda mis palabras porque no pretendo decir más que la modernización en celeridad, eficacia y rapidez vaya acompañada de la seguridad. Creo que esto no es óbice para que un tren que va a 140 kilómetros/hora, se mantenga con los mismos sistemas mecánicos de seguridad que hace tiempo. Por eso creo que hay que reflexionar sobre el tema. Señalar, como ha hecho, que los sistemas de

seguridad son adecuados a las prestaciones y que estamos al mismo nivel de seguridad que el resto de los homólogos europeos me parece muy bien a nivel general, pero hay que entrar a detallar y ver en qué zonas puede haber un desfase entre esa modernización, celeridad y rapidez en los trayectos y los sistemas de seguridad. En principio puede ser correcta esa opinión genérica, pero en estos temas no nos vale porque lo que tenemos que hacer todos, tanto Renfe como el resto de los ciudadanos, es tener en mente que todos los sistemas de seguridad son mejorables y que hay que hacer lo posible para que los errores humanos sean los menos posibles. En este caso, los sistemas de seguridad, y así lo han hecho constar desde 1993, eran mejorables. Hay que hacer una reflexión muy concreta y profunda para ver si las velocidades que en este momento puede alcanzar el tren pueden seguir manteniéndose con esos sistemas de seguridad.

Respecto al accidente de Azuqueca de Henares, es una cuestión bastante más compleja de lo que ha aparecido en los medios de comunicación y bastante más compleja de lo que nos ha explicado. Quizá lo ha querido sintetizar y nos lo ha transmitido así. Sorprende que unas personas que tienen un sistema de alarma ASFA se lo salten y hagan lo contrario. Tiene que haber algo más. En este sentido, aparte del informe que emite Renfe, sería muy interesante conocer todas las pruebas que estimen oportunas el juez, el fiscal, las acusaciones particulares y la defensa.

La reflexión que quiero transmitir sobre este tema es que están bien esas opiniones generales y me alegro que estemos al mismo nivel de seguridad que nuestros homólogos europeos, pero no basta. No vale decir, porque corresponde al número 309 o al 337, que modernizamos los aspectos de regularidad y celeridad y que nos quedamos con los sistemas de seguridad igual que estaban hace años. Esto tiene que ser un revulsivo, dicho esto con la mejor intención, para ver en cada momento y en cada lugar cuáles son los sistemas de seguridad. Porque, como dice, el señor Presidente de Renfe, la seguridad es clave. Es bueno que el sistema ferroviario avance porque es un sistema que utiliza bastante gente, un millón de personas, según ha dicho usted, pero no es menos cierto que la gente, en muchos casos, lo utiliza porque considera que es el sistema más seguro. Y lo es, pero tiene que serlo siempre, día a día. Por eso nadie puede decir que, como es seguro, nos quedamos en eso y punto final. Esto tiene que hacer reflexionar a todo el mundo para ver qué es lo que pasa realmente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Gracias, señor Corsini, por su rápida comparecencia a petición propia, además de la de otros grupos, y también por los datos que nos ha facilitado.

En primer lugar, quiero hacer constar que lamentamos mucho el accidente y las víctimas que se produjeron, a las cuales no podemos transmitirles absolutamente nada, aunque sí demostrar nuestra solidaridad con el dolor de los familiares. Su intervención ha tenido dos fases. Una primera,

a la que me referiré luego, en la que ha explicado las causas de los accidentes, y una segunda, en la que nos ha dado mucha información sobre la situación de Renfe, sus inversiones y las del Ministerio de Fomento. Todos esos números los tendremos que analizar con detenimiento. Sería muy interesante conocer el informe, creo que se lo ha pedido otro grupo. Quiero solicitarle además el informe de los accidentes y sobre la situación de Renfe antes y ahora, pero también nos interesa el futuro. Podríamos sacar los datos del «Diario de Sesiones», pero como usted ha manejado unos cuadros, le agradecería que nos los facilitara.

Usted ha dicho que Azuqueca de Henares está en el orden 75, y Uharte-Arakil en el 309, y que tienen distintos tipos de señalización. Sería interesante saber qué planes de modernización tienen, porque usted define estos lugares por las prestaciones que se precisan y en comparación con los distintos sistemas a nivel europeo son correctos. Sin embargo, ¿existe la intención de modernizar estos elementos de señalización? Sería interesante que nos dijera algo al respecto. Comprendo que no pueda hacerlo ahora, porque posiblemente tiene que consultar documentación, pero le agradecería que en el futuro nos diera explicaciones sobre estos temas que motivan los accidentes pero que quedan fuera de los mismos.

Entrando en la explicación que ha dado de los accidentes, también tenemos ciertas dudas. Respecto a Uharte-Arakil, dice que los elementos de señalización funcionaron y que se tiende hacia la causa del error humano. Es difícil saber si los dos conductores estaban conduciendo. Si no fue así, ¿tienen alguna manera de saberlo? Sería bueno que en el futuro se pudiera saber si los dos están en la cabina. Esto no quiere decir que no puedan salir, pero convendría que quedara registrado para saberlo. Las dudas sobre el posible fallo de dos personas se podrían aclarar, ya que el error se produce justamente el día en el que hay un cambio de la estación donde debe efectuarse el cruce. Por lo tanto, son muchas coincidencias y algo ha fallado. Si la incidencia hubiera estado bien anunciada, los conductores habrían estado más atentos. Saben que han pasado la estación en la que debían haber parado y no lo hicieron. Si yo sé que no puedo parar y la próxima vez tengo que hacerlo, ese día estoy más atento porque es el primer día que se produce la incidencia. Todo esto nos produce ciertas dudas.

Respecto a Azuqueca de Henares, dice que el conductor sí contestó, pero que no paró. Habla del conductor y no de los conductores. En consecuencia, parece ser que en cabina había solo uno. ¿Por qué no paró automáticamente el tren? ¿Quién manda? ¿Qué tiene prioridad, ¿la orden automática o la orden humana? Porque si el conductor contesta pero no sólo no disminuye la velocidad, sino que incluso casi acelera, automáticamente debería mandarse la orden al tren de que parase, y debería hacerlo. Aquí también me surge una duda.

Señor Corsini, sabemos que el tema está en manos de la autoridad judicial. Si va por el camino del error humano y se trata de una imprudencia sin dolo, quisiéramos que se analizase muy profundamente todo el tema, pero siempre desde la generosidad, no sólo con los familiares de las víctimas, sino también en este caso con los conductores u

otras personas que hubieran tenido cierta responsabilidad. Lo que se debe pretender es la mejora total y absoluta de la seguridad en Renfe. Ya se sabe que es alta, pero siempre suceden cosas, y hay que sacar conclusiones de los accidentes. Nosotros lamentamos lo que sucedió. Sin duda, con la información que usted nos ha dado y los sucesivos pasos que se van a dar en el proceso, iremos conociendo la realidad de lo que verdaderamente pasó.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Queremos darle las gracias, señor Corsini, por la rápida comparecencia y por la detallada información que nos ha facilitado.

Como consecuencia de lo ocurrido, esta comparecencia tiene dos aspectos: uno, la explicación y, otro, la prevención. Los accidentes producidos el 31 de marzo y el 1 de abril confirman, en mi opinión, en relación con la red ferroviaria y con la seguridad, dos cuestiones. En primer lugar, la aptitud de la vía principal en los dos itinerarios para circular a elevada velocidad. En segundo lugar, que los sistemas de seguridad, ya sean de enclavamiento manual, teléfono, ASFA, el LZB del AVE —que es, evidentemente, el más avanzado y también el más seguro, pero naturalmente el más caro—, no garantizan al cien por cien la seguridad. Los coeficientes de seguridad en los cálculos de obras públicas y medio de transporte son más bien coeficientes de ignorancia que, insisto, nunca aseguran el cien por cien. Tanto en el sistema manual como en el ASFA intervienen personas y entran en juego mecanismos eléctricos, mecánicos, de telecomunicación, cuyo comportamiento en el caso de las personas, y de explotación en el segundo, no es, evidentemente, infalible.

Desgraciadamente, los accidentes en los medios y vías de transportes se pueden reducir, pero no anular; la limitación de recursos económicos impide a los gobiernos y a los parlamentos acometer simultáneamente, por ejemplo —y no se ha citado—, la supresión total de los pasos a nivel, que son un permanente riesgo —como se encargan de recordarnos con bastante periodicidad las crónicas de sucesos—, la doble vía en toda la red ferroviaria, que ha citado algún otro parlamentario, o el sistema de seguridad del AVE en toda la red. Este mismo Parlamento aprobó por unanimidad hace más de un año, tras un año de trabajos, unas recomendaciones para mejorar, que no garantizar, la seguridad de los ciclistas en las carreteras, recomendaciones que todos sabemos que son positivas, que deben realizarse, que afectan a la Administración central, comunidades autónomas y corporaciones locales y que sólo pueden ponerse en práctica gradualmente en función de las posibilidades presupuestarias.

Hecho este preámbulo, que consideraba necesario, paso a comentar la comparecencia y explicaciones del señor Corsini. Quiero ante todo manifestar, como lo han hecho los anteriores intervinientes, nuestro pesar, personal y del Grupo Popular, a los familiares de las víctimas. Quiero también manifestar nuestra felicitación a los vecinos de

Uharte-Arakil y de Azuqueca de Henares, a los viajeros, a todos los que intervinieron en las horas inmediatas colaborando con su extraordinario comportamiento en la adopción de las mejores medidas de protección civil. También quiero resaltar la rápida e inmediata reacción de los servicios de seguridad, de inspección, de Renfe en general, que acreditaron su capacidad de respuesta en situaciones afortunadamente excepcionales —deben serlo— de emergencia. Entonces, inmediatamente después y ahora, no cabe sino felicitar al Presidente de Renfe, y en él a todo el personal que tuvo el protagonismo en los dos accidentes.

Nos parece absolutamente encomiable la información facilitada por altos responsables de Renfe desde el primer momento hasta una vez concluida la investigación y la celebración, finalmente, de esta comparecencia. Por ello, nos parece lógico que Renfe, una vez realizada la investigación interna y trasladada a los respectivos juzgados, haya tomado las medidas cautelares que tiene prefijadas en casos similares a éstos con los conductores de los trenes, pero que no prejuzgue los hechos. La distracción de los conductores es la causa, no la responsabilidad; no prejuzga los hechos de los protagonistas.

Varias son las opiniones vertidas, y aquí se han recordado: fallos humanos, fallos mecánicos, deslumbramiento. Estoy convencido de que la comisión de seguridad de Renfe, que se reúne mensualmente —como nos ha dicho el señor Corsini—, hace revisiones y recomendaciones periódicas para garantizar y mejorar las condiciones de seguridad en el conjunto de la red. Estoy seguro de que dentro de esas recomendaciones se llevan a cabo revisiones periódicas de todos los sistemas de seguridad de la red ferroviaria. También estoy seguro de que en el reciclaje del personal entra, naturalmente, la actualización del conocimiento de los sistemas de seguridad y, desde luego, que la señalización es perfectamente conocida por los conductores, maquinistas y ayudantes.

En el accidente de Uharte-Arakil, en todo caso, hay una realidad: los 1.413 metros de distancia entre la señal avanzada y la señal de entrada, a los 138 kilómetros por hora que circulaba, los recorrió el tren en 37 segundos, operación aritmética fácil de hacer; tiempo superior al necesario, según ha manifestado el señor Corsini, para modificar la señal avanzada de paso directo a precaución. Por el contrario, para cambiar desde que la señal avanzada pudiera modificarse y recoger la de entrada, caso de que la reacción del maquinista fuera inmediata, el tren tendría que ir a menos de 90 kilómetros por hora, cosa que, evidentemente, no ha ocurrido.

Ha comentado el Presidente de Renfe, como un añadido o un lamento, la escasez de los presupuestos inversores de Renfe. Analizando años anteriores habría que contabilizar que gran parte de los presupuestos inversores, al menos hasta el año 1993, estuvo bastante concentrada en el AVE Madrid-Sevilla; en cambio, las inversiones en señalización, en mantenimiento y en seguridad, por los datos que he cogido a vuelapluma, se han mantenido bastante constantes.

Algo podemos decidir próximamente tanto el Presidente de Renfe como los Diputados de esta Comisión:

Renfe estudiando y proponiendo —dentro de sus planes de inversión y, repito una vez más, de las limitaciones presupuestarias— sus prioridades, proponiendo la inversión en seguridad, y nosotros, Diputados de esta Comisión, estudiando el proyecto de ley de presupuestos del Estado para 1998 y siguientes que tiene que presentar el Gobierno, eligiendo las prioridades en inversión para mejorar la infraestructura viaria y la infraestructura de seguridad de Renfe que todos deseamos.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a las intervenciones de los grupos, tiene la palabra el Presidente de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE)** (Corsini Frese): Por las diferentes preguntas formuladas he deducido, en primer lugar, como no puede ser de otra forma, un apoyo al ferrocarril. Independientemente de que nosotros tengamos que hacer una reflexión permanente de nuestro sistema y de nuestro funcionamiento, porque ningún sistema es perfecto, tengo que hacer un canto del ferrocarril, tengo que decir que el ferrocarril es muy seguro, independientemente de que hayamos tenido una trágica coincidencia con estos dos accidentes.

Al principio de mi intervención hacía una referencia a lo que nosotros hacemos día a día. Nosotros operamos diariamente con alrededor de 4.750 trenes, que es una cantidad importante; transportamos del orden de 1.200.000 pasajeros, clientes que nos otorgan su confianza día a día; y estamos en el entorno de 370 millones de pasajeros al año. El ferrocarril es seguro.

En relación con el tema del accidente, creo que ha habido demasiadas opiniones, muchas conjeturas. Deberíamos dejar a los jueces que actúen. Me parece que la postura de Renfe ha sido prudente. Me personé en el lugar de los hechos la noche del accidente e hice unas declaraciones a priori, que no significaron en ningún momento encausar a nadie, ni muchísimo menos; fue una valoración puntual. Nosotros sabíamos, porque lo habíamos constatado, porque la locomotora no había descarrilado y el tacómetro de la locomotora no miente, que la velocidad era de 137 kilómetros por hora en un lugar donde el desvío tenía que producirse a 30 kilómetros por hora. Había una causa que era el exceso de velocidad, y había que, de una forma u otra, descender al detalle de qué es lo que había producido aquel exceso de velocidad. Y a partir de ese momento hemos actuado como lo hace Renfe en todos sus accidentes, no se ha hecho nada distinto de lo que tradicionalmente lleva a cabo Renfe, que es dejar que una comisión de investigación compuesta por un grupo de expertos actúe para estudiar las causas que han motivado ese accidente. Ese informe es el que se ha remitido a los dos juzgados, en este caso al de Pamplona y al de Guadalajara, y en él sencillamente hablamos de causas probables, pero naturalmente no enjuiciamos comportamientos ni responsabilidades, eso lo tendrán que hacer los jueces. Simplemente ponemos a disposición de los jueces un informe técnico, en la medida de nuestras capacidades y con el oficio que tiene Renfe para

hacer estas cosas. No es el primer accidente que se produce, ya que, como es lógico, tenemos incidentes de forma sistemática, que se analizan de forma también sistemática a través —como ha recordado alguna de SS. SS.— de las sucesivas comisiones de investigación de seguridad en la circulación, en las que se aplican los reglamentos y se estudia cada una de las incidencias que se han producido. Ésta es una empresa que está en renovación permanente desde el punto de vista tecnológico, lo que, naturalmente, lleva consigo una comunicación y un chequeo permanente de nuestros sistemas de seguridad, de nuestro personal, de nuestros sistemas de reciclado, etcétera.

A mí me parece que hemos procedido con prudencia. Ahora corresponderá a los jueces resolver y ellos harán lo que estimen oportuno, que puede ser desde una contrapericia hasta hacer los análisis correspondientes de esta situación. Por tanto, creemos que a partir de este momento no debemos manejar sólo conjeturas sino hechos probados, y nosotros hemos dicho lo que teníamos que decir en el informe técnico de Renfe. No tenemos otra opinión sino ésa y los jueces resolverán al respecto.

En relación a la pregunta sobre las inversiones, creo que si le preguntan al Presidente de Renfe sobre las inversiones de cada año —a mí o a cualquiera de los presidentes anteriores— siempre dirá que son insuficientes. ¿Por qué? Porque la seguridad infinita requiere inversiones infinitas, lo que supone unas inversiones que muchas veces están por encima de las capacidades económicas de cualquier país y hay que dosificarlas en el tiempo. Qué más quisiera el Presidente de Renfe que tener unos presupuestos lo suficientemente holgados para poder atender todas las necesidades del ferrocarril en un tiempo récord. Eso no se produce así, soy consciente de ello, cualquiera de mis antecesores lo han sido y sabemos que, de una u otra forma, hay que establecer un cierto equilibrio entre las cosas que nos gustaría hacer y las cosas que se pueden hacer, y eso depende de las disponibilidades presupuestarias en cada momento, de acuerdo con las capacidades económicas de cada país. Por tanto, en la medida en que tengamos mayor capacidad económica realizaremos mayores inversiones, con lo que podremos, de una forma u otra, resolver problemas puntuales.

En lo que se refiere al tema de infraestructuras, al que había pasado ligeramente revista, quiero decirle que no han sido distintas las inversiones en Renfe. Si recordamos lo que han sido las inversiones en infraestructuras de Renfe, desglosando lo que han supuesto el AVE y la red convencional, en 1992 han sido 42.000 millones; en 1993, 31.000 millones; en 1994, 33.000 millones; en 1995, 24.000 millones; en 1996, 31.000 millones, y en 1997, 35.000 millones. Son unas inversiones más o menos parecidas, no hay grandes diferencias.

En cuanto a los sistemas de seguridad, tenemos un ferrocarril con unos sistemas de seguridad que tienen de todo, como en cualquier ferrocarril europeo, con unas normas, unos reglamentos de circulación. Tenemos un ferrocarril convencional. Yo creo que la gran equivocación es pensar que la única y exclusiva referencia de Renfe son sus trenes de alta velocidad. Nos pasa a todos y le pasa a cual-

quier otro ferrocarril europeo, a cualquier ferrocarril del mundo. Tenemos referencias tecnológicas de primera punta, tenemos unos magníficos servicios de cercanías, y yo tengo que hacer un canto al ferrocarril. Tenemos un magnífico ferrocarril, probablemente uno de los mejores del mundo. En el caso de cercanías y en el de alta velocidad, podemos decir que probablemente es un ferrocarril que se sitúa entre los dos o tres mejores del mundo, en puntualidad, en eficacia, en limpieza, etcétera, pero también tenemos unas líneas convencionales que tienen sus dificultades, que se irán resolviendo, como pasa con los servicios regionales y de largo recorrido, en la medida en que tengamos mejores infraestructuras.

El ferrocarril tiene un comportamiento notable; es decir, tiene unas tasas de retorno inmediatas. Sin infraestructuras no podemos ser competitivos. Todas las referencias del ferrocarril y el éxito de la alta velocidad se deben a que se han invertido en sus infraestructuras. Y en la medida en que consigamos invertir en nuevas infraestructuras que nos permitan hablar de tiempos competitivos, tendremos tasas de retorno y tendremos un buen ferrocarril, con unos sistemas cada vez más sofisticados de seguridad, pero eso necesita tiempo y muchísimo dinero. Yo sé, como no puede ser de otra forma, que tengo el apoyo de todos ustedes en lo que se refiere a estos planteamientos, pero desde luego está por encima de las capacidades del Presidente de Renfe el poder disponer de las cantidades que Renfe necesitaría para tener un sistema cada vez más sofisticado, lo que se irá haciendo de forma progresiva en el tiempo.

También se ha hecho una referencia al tema de los pasos a nivel. Este es un tema puntual, que está ahí y que supone uno de los puntos negros en el que se ha ido trabajando. Tengo aquí muchísimos datos que están a su disposición —porque no quisiera aburrir a SS. SS.—, lo mismo que el informe del accidente o toda la documentación que, aunque consta en el «Diario de Sesiones», es mucho más fácil de manejar aquí. El problema de los pasos a nivel, repito, es absolutamente puntual y habrá que resolverlo. De momento deben quedar 4.600 pasos a nivel, más o menos, porque se ha actuado en estos últimos años con una cierta celeridad y se han ido reduciendo sensiblemente. En el período de 10 años hemos bajado de 11.000 a 4.600 pasos a nivel; es decir se ha realizado un esfuerzo importante en el que han participado no sólo Renfe, en la medida de su capacidad económica, sino también el ministerio que corresponde, en este caso el de Fomento, y naturalmente las diputaciones y corporaciones municipales, que también ayudan a resolver el problema. Hay que resolver el problema de los pasos a nivel, sin duda, pero si nos quedan 4.600 pasos a nivel y la supresión total de un paso a nivel viene a costar entre 80 y 100 millones de pesetas, piensen ustedes de lo que estamos hablando, de cantidades que hacen que difícilmente se pueda resolver el problema en unas cuantas anualidades. Habría que pensar en la forma de establecer unas prioridades para ver cómo atacamos el problema y acabar con la supresión de los pasos a nivel en un plazo de diez años. En ese sentido, quiero decir que Renfe está obsesionada con el tema de su seguridad. Nosotros ha-

emos nuestras programaciones, pero éstas naturalmente pasan por los Presupuestos Generales del Estado.

Hay una pregunta que quisiera contestar, que es la que se refiere a la hoja de ruta. En el caso concreto de Uharte-Arakil no hay obligación alguna de notificar al maquinista o a su ayudante el cambio que se va a producir. Tradicionalmente el cruzamiento —porque ya saben ustedes que es vía única y, por tanto, tiene que producirse el cruzamiento entre los trenes de largo recorrido y los regionales— se producía indistintamente entre Alsasua o Etxarri-Aranaz. En este caso concreto se produce en Uharte-Arakil porque, como ustedes saben, la noche anterior habían sido quemadas nuestras instalaciones en Etxarri-Aranaz y se había producido lo que en términos ferroviarios se denomina el embridamiento de las mismas, y no estaban disponibles, por lo que había que hacer el cruzamiento en otro sitio. Pero ésa es una práctica habitual de nuestros maquinistas. Tenemos unos magníficos profesionales y los maquinistas están absolutamente acostumbrados a que se produzcan cambios en el recorrido, porque los cambios, sobre todo en vía única, se producen como consecuencia de retrasos. En este caso el que había acumulado un cierto retraso era el tren de largo recorrido, y el tren que se desvía es el de largo recorrido porque normalmente en una explotación ferroviaria, para evitar penalizar a toda la malla ferroviaria cuando un tren va retrasado, lo que se hace es desviar —en vía única, naturalmente— el que acumula el retraso. Pero no es un hecho anormal; éste no es un cambio de rutina que se produce de forma anormal y que obligue a un cierto cambio en las costumbres o en las normas. Nuestros maquinistas están absolutamente acostumbrados a hacer esas cosas y no había ninguna razón para que se hubiesen modificado sus costumbres. Por lo menos de los informes que tenemos no se deduce eso. Entendemos que, por el motivo que haya sido, se ha producido un cierto despiste —si es que se ha producido— de los maquinistas, y ésa es una de las causas que habrá que determinar. No había la obligación de determinar en la hoja de ruta que eso se iba a hacer, sino que se produce en función del fuerte retraso del tren y, además, el cambio del sitio del cruzamiento en el itinerario no debe ser, a mi juicio, ninguna razón que justifique el accidente que se ha producido.

En cuanto al deslumbramiento, en ningún momento han hablado, ni el maquinista ni el ayudante, de un deslumbramiento. Nuestros informes no lo recogen. Además, el tren tiene su correspondiente protección contra el sol. Es verdad que el accidente se produce a esas horas, pero eso les pasa a nuestros maquinistas en los 50.000 recorridos que hace, y para eso cuentan con los parasoles.

En el caso de Azuqueca nos hemos referido al ayudante y al maquinista. El maquinista no ha declarado porque, entre otras cosas, está internado porque resultó herido por causa del accidente y, por lo tanto, la única información que se tiene es la del ayudante del maquinista. Afortunadamente el maquinista podrá incorporar alguna información más al respecto. El ayudante del maquinista dice —y así se ha recogido— que él no vio la señal y que tampoco oyó el pitido. Sabía que se estaba transmitiendo una señal y que iba excedido en velocidad, aunque accionó, pero dice que

no lo oyó. Nos limitamos a lo que han dicho. Creo que con más sosiego, con más tranquilidad, con todos los informes técnicos y con las aportaciones que cualquier persona pueda añadir a este trágico accidente se sabrá la verdad. Los juzgados estarán abiertos a cualquier tipo de sugerencias al respecto. Por tanto, habrá que esperar conclusiones. Yo creo que hay que esperar.

Respecto a las restantes preguntas, ya he dicho que la orden de ruta no existe. La seguridad del tren se basa sistemáticamente en las señales. La interpretación es absolutamente personal, salvo en el caso de los sistemas muy sofisticados del tren de alta velocidad, AVE, donde la interpretación es más de la máquina que del conductor. Se utilizan los sistemas tradicionales de conducción. Cuando, por ejemplo, nosotros llegamos conduciendo a un disco, la interpretación de si tenemos que avanzar o no es una interpretación personal; si está verde se avanza, si está rojo hay que parar y el ámbar nos está anunciando que va a cambiar. Nuestro sistema de seguridad no es diferente. Naturalmente, nuestros sistemas de seguridad son absolutamente eficaces si se cumplen las normas de circulación. Respecto a la duda de si se circula a 140 kilómetros por hora, se puede circular a esta velocidad si está establecida por los servicios técnicos de Renfe, siempre que naturalmente cumplamos las instrucciones de circulación. Y eso es lo que nos blindo. Pero eso nos pasa a nosotros y ocurre también en la carretera. Si cuando llega un conductor a un ceda el paso se lo salta, puede ocurrir un accidente, y si se salta un cruce a distinto nivel o un stop, exactamente igual. Es decir, no hay por qué pensar que nuestros comportamientos vayan a ser distintos. Además, tenemos que pensar que los trenes los manejan personas y que puede haber fallos humanos. Por lo tanto, no les podemos dar un tratamiento distinto al de otros sistemas de conducción.

Yo no sé si de una forma u otra he conseguido responder a las preguntas de SS. SS. En cualquier caso tengo a su disposición los informes del accidente. Dispongo de datos sobre el comportamiento de cada línea, las valoraciones que hacemos, por qué las líneas son A-1, A-2, A-3, A-4, la razón del peso de cada línea y por qué nosotros establecemos esa consideración y en función de qué —puede ser en función del número de circulaciones—, el sistema de renovaciones, las previsiones que nosotros tenemos, etcétera. Todo ello, por supuesto, está a su disposición. No sé si he conseguido contestar a las preguntas de SS. SS.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Presidente, por su detallada exposición. Recogiendo el interés de todos los grupos, le agradezco que nos deje aquí los informes a los que se refería y esta Presidencia se los hará llegar a todos los grupos parlamentarios.

Como es costumbre en esta Comisión, vamos a conceder un turno de palabra, pero les ruego, por motivos obvios —puesto que todavía tenemos que debatir las proposiciones no de ley—, que las intervenciones sean muy cortas no para debatir sobre la comparecencia, sino para esclarecer cualquier punto que a algún portavoz que solicite la palabra le parezca conveniente.

Tiene la palabra el señor García-Arreiciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO:** Quiero decir que me parece mal que una empresa como Renfe no dote a los conductores de los trenes de una hoja de ruta o de una orden de ruta. El caso es similar al de un conductor de autobuses que, aparte de llevar la estación de radio que suelen llevar los autobuses y de suponer que cumple las señales del Código, no supiera en qué estaciones tiene que parar. Digo esto en lo que valga de sugerencia. Si no existe orden de ruta, en mi opinión, debiera existir ese tipo de documento que por lo menos estableciera las condiciones iniciales del trayecto, que después pueden ser modificadas por teléfono, a la luz de los retrasos que se produzcan, etcétera.

Yo, evidentemente, no soy un experto en ferrocarril, pero afortunadamente para mí en este caso, el país no aplica la máxima que parece reivindicar el señor Santiso; la máxima de Ortega, que decía que si en España cada uno hablara de lo que sabe, se haría un silencio sepulcral. He escuchado a una de las pocas personas —no precisamente el señor Santiso— que estaría excluida de esa máxima, por ser el responsable máximo de los ferrocarriles en España, que viene aquí a explicarnos las conclusiones de un informe hecho por los máximos expertos de ferrocarril en España, que son los que están en Renfe, personas que tampoco estarían incluidas en la máxima orteguiana del silencio sepulcral. Y lo que he escuchado me parece creíble. ¿Es la verdad? No lo sé. Algunos ya han dicho que serán los jueces los que establezcan si es verdad o no. Pero en principio me parece una explicación sostenible y creíble, sobre todo en su conclusión final de que, por desgracia, han sido errores humanos la causa última de este accidente. Eso es lo que hemos dicho. No sé si es la verdad, como no lo sabe nadie hasta que lo digan los jueces, únicas personas en el Estado de Derecho con capacidad para establecer lo que es verdad o lo que no es verdad en el terreno jurídico. Por lo tanto, tengo que decir que esas explicaciones —vuelvo a reiterarlo— me parecen creíbles y sostenibles. Y quisiera que nadie me quitase el derecho a hablar.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra, con brevedad, el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Quiero tranquilizar al señor García-Arreciado, porque ni en lo más remoto de mis intenciones está quitarle la palabra a nadie. Simplemente he creído que había un error de percepción por desconocimiento de un tema. Yo puedo desconocer las cuestiones relacionadas con las telecomunicaciones perfectamente y, por tanto, cometer errores. No significa nada más que eso.

Yo he querido decir que existen otras hipótesis posibles, en el caso de Azuqueca de Henares, que han reflejado distintos expertos y que en la información faltaban algunos datos complementarios que, por lo menos, he constatado y nadie ha desmentido. Por tanto, creo que son correctos. Lo más importante es que se pueden tomar medidas y que se reflexione sobre lo que ha sucedido, para tratar de que en un futuro no sucedan incidentes similares y que la seguridad

no descansa sólo en la percepción personal de un maquinista o de un trabajador de Renfe.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Lasagabaster.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL:** No se trata de lo que es obligatorio en sistemas de seguridad, sino de lo que puede ser mejorable. Mi intervención es constructiva. Creo que no nos podemos quedar donde estábamos si pensamos que hay cuestiones que pueden ser mejorables. Si se puede advertir con anterioridad al maquinista y a su ayudante de un cambio en un momento determinado, mucho mejor. Confiamos en la capacidad técnica de los maquinistas —nunca hemos dudado de los maquinistas, aunque habrá de todo—, no obstante, si podemos mejorar su conocimiento, creo que no está de más. No se trata de lo obligatorio, sino de lo mejorable. Agradezco de todas formas sus explicaciones. No he querido preguntar antes, para no alargar esta comparecencia, cuáles eran los porcentajes de inversiones en sistemas de seguridad en los distintos sistemas ferroviarios, las inversiones que se han realizado en sistemas de seguridad, por ejemplo, para el AVE, su propio sistema de seguridad, el sistema de seguridad del CTC, el mecánico, o del ASFA, el automático, y ver dónde se han realizado. Ya lo he solicitado por escrito para algunas zonas y territorios. Creo que es importante saber dónde se está invirtiendo, en qué lugares, en qué trayectos, en sistemas de seguridad, y podríamos determinar si nuestra opinión es correcta o no, o si se puede mejorar en otros sistemas.

Por último, cuando he hablado del deslumbramiento, no me lo he inventado. Otra cosa es que sean correctas o no las informaciones que han aparecido en las que se decía que en el informe oficial de Renfe, que leeré con sumo gusto y a lo mejor veo que no es así, se señalaba que los maquinistas pudieron hacer una interpretación errónea y se establecía alguna situación por la que pudiera ser así. Hacemos conjeturas, no hemos estado en la piel de esas personas y la verdad jurídica será la que digan los tribunales. Eso es lo que podría ser, lo que me llevaba a esa reflexión, porque ese suceso de deslumbramiento se produce un día sí y quizá otro también.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Sedó, tiene la palabra

El señor **SEDÓ I MARSAL:** En primer lugar, señor Corsini, me queda una duda sobre una pregunta que le había hecho respecto a Azuqueca. El conductor recibe la señal y la contesta, pero no la cumple. Me gustaría saber si el sistema automático tiene prioridad o debería tenerla para parar el tren. Si el sistema automático no la tiene, se tendría que buscar una solución para que en el futuro se parase el tren, si no cumple la automaticidad que se le exige.

Y desde luego nosotros creemos que hay que ir a buscar la verdad. Lo que nos ha explicado, como decía también el señor García-Arreciado, es creíble, por tanto, dejemos trabajar a los jueces y, en todo caso, por lo que decía antes de

la generosidad, hay que pedir que, en la búsqueda de esa verdad, trabajando los jueces, nadie se ensañe con nadie.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a estas intervenciones, tiene la palabra el Presidente de Renfe.

El señor **PRESIDENTE DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES** (Corsini Frese): Me parece que todos estamos de acuerdo. Por lo menos he creído recoger el sentir de SS. SS. en el sentido de que vamos a dejar que los jueces actúen con tranquilidad. Los informes de Renfe pueden ser enriquecidos con cualquier otro informe complementario; parece lógico. Nosotros no tenemos nada que decir y nos parece bien.

En relación con la posibilidad del deslumbramiento, es verdad que se ha dicho, pero también lo es que el ayudante y el maquinista no han hecho alusión a ello en sus declaraciones. Ésa es la razón por la que no hemos podido tomarlo como dato objetivo, aunque pudiera ser, porque los propios interesados no lo han planteado en sus declaraciones. Los maquinistas lo podrían haber dicho, pero no ha sido así, y nosotros no lo podemos valorar como un dato objetivo, independientemente de que nuestros maquinistas están muy acostumbrados a conducir en esas condiciones y tienen, además, los correspondientes parasoles para quitar los efectos del sol.

Respecto al sistema de seguridad, en el caso de Azuqueca me parece que el maquinista está todavía ingresado y no ha hecho declaración. Lo que no sé es si ha sido citado por la jueza, pero por el momento no hay declaración. Es cierto que recibe la señal de que está excedido en velocidad, reconoce la señal y sigue. Eso es así y tenemos que constatar el hecho porque está grabado; no podemos decir otra cosa. Las razones no las sabemos. Es lo que ha dicho el señor Santiso, conocido ferroviario, como todo el mundo sabe, y un viejo amigo.

Damos por bien recibidas todas las sugerencias. ¡Cómo no! Tenemos que sacar de esto muchas enseñanzas y no nos podemos quedar dormidos en los sistemas tradicionales de funcionamiento del ferrocarril. El ferrocarril, por su sistema de seguridad, que es tecnología punta, y por la renovación que se va a ver obligado a realizar en el futuro, necesita ser considerado un tema vivo y todas las experiencias se debaten. No es un hecho aislado; nuestras comisiones de seguridad en circulación se reúnen de forma permanente, están presentes todas las personas y responsables afectados y pasamos revista a todas nuestras incidencias, que no es solamente ésta.

Quiero decirles que el porcentaje de fallos humanos en relación con otro tipo de incidencias del ferrocarril es pequeño y además ha descendido sensiblemente. Los accidentes debidos a fallos de conducción han disminuido, en 1994 fueron 18; en 1995, 16 y, en 1996, 11. Algo se está haciendo mejor, aunque estamos absolutamente sensibilizados con las opiniones de sus señorías.

Tengo aquí los dos informes, el de Uhart-Arakil y el de Azuqueca, a disposición de ustedes y haremos las oportunas fotocopias sobre el resto de la documentación para enviárselas. Hay un dato que no he traído, que es más prolijo,

que es el caso de las comparaciones entre lo que son nuestras inversiones en seguridad en estos ferrocarriles y en el resto. Tenemos los datos de seguridad que tenemos, pero no las inversiones a nivel europeo, aunque podemos recabarlos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Vamos a suspender la Comisión durante tres minutos, para despedir al Presidente de Renfe e inmediatamente reanudamos.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a reanudar la sesión.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA AL CURSO CORRECTO DE LA TOponimia GALLEGA EN EL NOMENCLÁTOR OFICIAL DE CORREOS Y TELÉGRAFOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000058.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar con el debate, y votación al final, de las proposiciones no de ley.

Punto de 5 del orden del día, primera proposición no de ley, relativa al uso correcto de la toponimia gallega en el nomenclátor oficial de Correos y Telégrafos. Esta proposición no de ley se presentó en una comisión anterior, pero por distintas razones no se pudo discutir entonces, por lo que la Presidencia y la Mesa de la Comisión pensaron en traerla en la primera oportunidad posible, que ha sido ésta.

Para su defensa, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Esperemos que, después del debate que va a tener lugar, los señores Diputados y las señoras Diputadas tengan una idea más clara de lo que significa la toponimia en la historia y en la realidad actual del Estado español y que, por tanto, vean en la propuesta que hacemos no un capricho ideológico-político, sino sencillamente un poner las cosas en el sitio de la naturalidad, de la que nunca debieron salir.

Empezaré por aludir a una obra de Valle-Inclán, *Divinas Palabras*, que seguramente muchos de los señores Diputados y señoras Diputadas conocerán, bien porque la leyeron o bien porque la vieron representada, donde hay un personaje deforme, que se llama Laureaniño, que nos lo pasean continuamente por el escenario pronunciando solamente una interjección, que no se sabe lo que es, pero que sí huele a gallego: ¡Ou! ¡Ou! Es una especie de deforme, de hidrocefalo, que tiene la cabeza enorme, de quien vive todo el mundo, se ríen a cuenta de él y sacan sus buenos dineros en las ferias exponiéndolo a la burla pública.

Les invito a pensar en un viaje por la toponimia de Galicia y a ver qué conclusiones sacan ustedes de los siguientes datos puramente empíricos. Si van a la capital de una de

las provincias del sur de Galicia, observarán que se llama legalmente Pontevedra, que se corresponde con el nombre originario que se dio a esta ciudad desde que existe y es el nombre legitimado para cualquier tipo de uso social o político. Pero ustedes van a otras villas de Galicia y observarán que lo que vale para Pontevedra no vale para ellas. Resulta que, por lo que fuese, en lo que ahora no vamos a entrar, a una villa de la provincia de A Coruña, la llaman Puentedeume; a otra, de la provincia de A Coruña, Puenteceoso; a otra, de la provincia de A Coruña, Puentes de García Rodríguez. Cuando menos, admitirán que no existe lógica alguna. Hubo un momento histórico en que todo el mundo, no solamente el pueblo, llamó a Puentedeume, Pontedeume, como se le llama a Pontevedra, y llamó a Puenteceoso, Ponteceso, y llamó a Puentes de García Rodríguez, Pontes de García Rodríguez. Podrán comprobar cómo lo que tenía un sentido en la toponimia originaria, por ejemplo en casos como Melide, que es *a terra do mel*, la tierra de la miel, lo sustituyen, con ortografía y traducción castellana, con algo que no significa nada, y que es una auténtica deturpación, incluso con fonología no gallega: Mellid. Todo el mundo sabe que ningún gallego pronunciamos ningún tipo de «z» ni de «t» cerrando sílabas. También pueden ver que hay una hermosa villa en el norte de la provincia de A Coruña que se llama Ortigueira, hablese en lo que se hable. Pues a nadie le sorprende que Ortigueira suena a gallego y, sin embargo, los españoles, todos, dicen: Vamos este verano a Ortigueira. No se les cae la dentadura por decir eso, pero saben que es gallego total. No se les ocurrió poner Ortiguera; si siguieran la misma norma que se siguió con el pobre Puentedeume y el pobre Puenteceoso, estaríamos hoy con Ortiguera, no con Ortigueira, como todo el mundo acepta. Podemos ver topónimos donde se hace una mezcolanza. Abeleira, que todo el mundo sabe que es gallego, como Eira y la muñeira; pero Abeleira de Bocija. Si, además, el traductor es muy militaroide, puede convertir una planta vegetal, que se llama Ordes, nada menos que en Órdenes y popularizado a nivel social, quedando convertido Ordes en Órdenes, que nunca tuvo que ver con nada de esto. Podríamos seguir enumerando continuamente.

Está claro, señorías, que la toponimia original en la lengua del país se debió respetar, aunque curiosamente se respetó en unos casos y en otros no, por ignorancia o por capricho, y otros son deformaciones, deturpaciones, sinsentidos, incoherencias, contradicciones, a capricho del primer españolizador o castellanizador de turno que metió fonemas de la lengua oficial del Estado, o tradujo conforme a lo que pensó que significaba —Ordes; debe significar órdenes, pues adelante—, o se confundió, o hizo híbridos que nos recuerdan el hidrocéfalo Laureaniño. Se llega al colmo con un topónimo, que se llama Niño Daguia, y hoy tenemos que aguantar que pongan Niño de la Guía. Por ejemplo, Monte d' Aguiz, en Vigo, es el monte de la Guía, y cosas de este tenor. O que *Verdux*, que se refiere a verdor, un sustrato de cierta oscuridad, se convierta en castellano en Verdugo. ¡Esto es acojonante! Yo creo que uno se da cuenta de que si hubiese un mínimo de sensibilidad, estas cosas, al margen de los gustos lingüísticos de uno o de la

ideología política, no sucederían. Es una deformación sobre un país. Es la conversión del país en una burla. Muchos veraneantes que van a Sanxenxo saben que Sanxenxo no es nada, porque si fuéramos correctos tendríamos que traducirlo por San Ginés. Los veraneantes españoles deben ir a San Ginés. Poner Sanxenxo es una brutalidad, una deturpación que no se puede consentir.

Ésta es la razón real, pero es que además hay una cuestión clara que es la legalidad constitucional y, por ley de normalización lingüística que nadie discutió y que se aprobó por unanimidad, los únicos nombres válidos para los topónimos de Galicia son los originales en gallego, porque todos los legisladores tuvieron en cuenta que no se podía legalizar semejante deformación y entonces dijeron: la única forma originaria legal es la gallega. Pero es que es más, en la ley de usos del gallego para los ayuntamientos todos aceptaron por unanimidad que el nombre de los ayuntamientos era el topónimo original y así hoy, no sólo por ley autonómica sino por admisión unánime de las corporaciones locales, se llama Ferrol; no El Ferrol. Nunca se llamó El Ferrol. ¡Es que es Ferrol! No es que lo mío sea un capricho de un loco que viene a enfrentarse con todo el mundo. Es que Ferrol fue Ferrol en la época de la República, hablando español, hablando gallego y hablando la marimorena. No fue El Ferrol. Resulta que ahora nos tenemos que aguantar continuamente con El Ferrol. No me refiero a las señoras estenotipistas, que lo hacen muy bien, que además son muy correctas, que admiten todo, sino a Correos, que unas veces pone Ferrol, otras El Ferrol, cuando nunca existió esto de El Ferrol; en todo caso no sé si fue en la época del Caudillo, pero ahora mismo y antes en absoluto. O un municipio como Punte Arenas o Punte Areas, no sé cómo era, que ya acepta Punte Areas. Ourense está aceptado como tal y también Vilagarcía de Arousa. Todo el mundo acepta que éste es el nombre oficial, al margen del uso social o individual. A nadie se le cae tampoco la dentadura porque un ciudadano llegue al ayuntamiento y diga que le den de alta en el padrón de Punte Arenas, y se le atiende y no pasa nada. O que una carta llegue con el topónimo de turpado y no pasa nada tampoco. Pero una cosa es eso, el uso social, que por supuesto no va a cambiar en mucha gente si no hay una práctica coherente por parte de la administración, respetuosa con la ley y con la realidad cultural y lingüística; no es ningún capricho político.

Además este Parlamento, aparte de toda esta legislación que tiene el aval constitucional, también dio el visto bueno a la declaración universal de derechos lingüísticos que, en su artículo 32, reza algo elemental. Dice: Toda comunidad lingüística tiene derecho a hacer uso de los topónimos en la lengua propia del territorio, en los usos orales y escritos y en los ámbitos privados públicos y oficiales. Toda comunidad lingüística tiene derecho a establecer, preservar y revisar la toponimia autóctona y ésta no puede ser suprimida, alterada o adaptada arbitrariamente, como tampoco puede ser sustituida en el caso de cambios y coyunturas políticas o de otro tipo.

Señorías, yo les quiero decir que qué pensaría un señor de Cuenca, de Valladolid o de León si yo, como legislador

o caprichosamente como individuo, llegase y dijese, no, es que, como yo soy gallego, a mí eso de Cuenca me suena muy extranjero. Yo le voy a poner Conca o Cunca, porque realmente a mí me va. Esto es la galleguización y sí tiene sentido para mí. Y llego a Valladolid y como esa terminación me provoca mucha reacción en la boca, yo digo que a partir de mañana Valladolid va a ser Valladolid, porque es mi caprichito fonológico, porque yo soy gallego. E incluso León; León me suena a un animal de la selva; a partir de mañana León sea Leão o Meu Leão. Como yo estoy muy caprichoso, confundo la legión con el león y lo traduzco al gallego y digo Lion. Y llego a Cádiz y ya no sé lo que puedo decir, desde traducirlo a mi gallego foz o decir Cadí, que me suena a una cosa musulmana y árabe. A partir de mañana Cádiz puede ser Cadí. Ustedes comprenderán que estos disparates son intolerables. Pues esto es lo que se hizo con la toponimia gallega. Esto no es un capricho político, no es un capricho ideológico, no es atentar contra el español, no es prohibir a las personas individualmente que lo sigan diciendo como quieran, sino que es instar a la administración pública, autonómica, estatal y de todo tipo, a que cumpla con una cosa que es normalita, que es devolvernos el rostro real. Nosotros no tenemos por qué hacer de Laureaniño ni de deformes ante nadie.

Quiero decir que, desgraciadamente, lo que es el nomenclátor de Correos en el caso gallego especialmente es intolerable. Es cierto que en el caso de Euskadi y Valencia utiliza a veces dobles, muy minoritarios por cierto, y en el caso catalán hay alguno, sólo uno o dos. Pero es impresentable en el caso gallego, porque es ilegal. Da la casualidad de que —vuelvo a repetirlo— la Oficina Técnica que sirve a entidades de población no es Puentes, es As Pontes de García Rodríguez; no es Órdenes, es Ordes; no es Puenteceso, es Ponteceso; no es El Ferrol, es Ferrol. Incluso llegan en el disparate total a rectificar en 1996 lo que pusieron en 1993. En 1993 pone Ferrol y en 1996 hacen un nuevo nomenclátor y ponen El Ferrol. Yo creo que lo mejor es decir, en este caso a la administración de Correos, que adapte su nomenclátor oficial, no quiero decir uno u otro, que a lo mejor hay dos, tres o cuatro; que lo adapte a lo que son el nombre de las entidades de población que, por cierto, las conoce perfectamente porque lo tiene en un listado de entidades de población y tiene casi todas correctas, menos algún caso. Que en 1996 se nos descuelguen llamando El Pindo o A Pindo —que, por cierto, tiene un nombre muy griego—, cuando lo tienen bien en un listado de entidades de población que le pasó la administración autonómica, y que es lo correcto, no tiene justificación.

Hay una etapa de transición que puede durar 20 ó 30 años, los que sean, en la que los ciudadanos van a poner las cosas como quieran y eso nadie lo va a discutir, pero lo que es la documentación oficial con la que se juega en la administración pública no es una cuestión de política, es una cuestión de burla y yo creo que las burlas y las deturpaciones en un contexto democrático lo menos que se puede hacer, al margen de cuáles sean sus criterios lingüísticos, es eliminarlas, porque les vuelvo a repetir que es un poco duro.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Popular.

La señora **SAINZ GARCÍA**: No.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sainz. Hay una enmienda presentada, otra cosa es que se retire. La Mesa tiene conocimiento de una enmienda.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Habrá sido en una ocasión anterior, porque ahora, que yo sepa, no se ha presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene razón la señora Sainz. Es una enmienda de la ocasión anterior y está retirada.

Procedemos a la intervención de los grupos por orden de menor a mayor.

En nombre del Grupo Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra la señora Aguirre.

La señora **AGUIRRE URIBE**: Intervengo muy brevemente para anunciar nuestro voto favorable a la iniciativa del Diputado galego.

Él ha dicho en su intervención que no es un capricho político, que no es un capricho ideológico, sino que solicita, insta y exige a la administración que se cumpla con las leyes, con la ley de normalización lingüística, con la ley autonómica, y además con los usos y costumbres sociales. Por eso nosotros vamos a apoyar esta iniciativa, para que se rectifiquen los errores cometidos y que la administración a la que se refiere la iniciativa del Bloque Nacionalista Galego adapte su nomenclátor a las leyes aprobadas en la comunidad gallega.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por el Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Voy a anunciar nuestro voto favorable a la propuesta del Bloque Nacionalista Galego por un hecho muy concreto, por nuestra conocida sensibilidad sobre los temas de normalización lingüística y las leyes aprobadas por los respectivos parlamentos autonómicos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: También quiero anunciar nuestro voto favorable. Nos parece una iniciativa con la cual no solamente coincidimos sino por la cual, además, felicitamos al Bloque Nacionalista Galego, porque supone de alguna forma ligar lo normativo con lo cultural y, por lo tanto, asegurar el respeto a las personas. Creo que es importante resaltar esto junto a los elementos estrictamente de recuperación. Cuando hablamos de una lengua, estamos hablando también de respeto a personas, respeto a su historia y, al fin y al cabo, de la recuperación de elementos de identidad que suponen un vínculo entre la identidad indivi-

dual y la identidad colectiva. De alguna manera, los nombres, la toponimia, son el rostro de una comunidad y, en ese sentido, es un elemento absolutamente constitutivo del hecho democrático que se recupere y se actualice lo que ha sido el fruto de esa vivencia colectiva a la que aludía.

Sin más, quiero reiterar ese voto favorable, deseando que se multipliquen las iniciativas como ésta —incluso, que pudieran venir iniciativas del Gobierno—, que permitan conocer la situación en todos los ámbitos de la Administración central en los que ésta viene obligada, por la propia Ley de normalización de las comunidades autónomas, a normalizar la toponimia, etcétera, en todas las comunidades autónomas y en todos los ámbitos de la Administración general del Estado.

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

La señora **HERAS PABLO**: El Grupo Parlamentario Socialista, esta mañana, cuando ha visto la presentación de una enmienda, se ha quedado un poco descolocado porque no era ésa la impresión que teníamos; luego ya se ha explicado en la Comisión que esa enmienda se había hecho en otra época anterior.

Ante esta proposición no de ley, presentada por el Bloque Nacionalista Galego, creo que todos los miembros de esta Cámara estamos suficientemente sensibilizados debido a que, en fechas muy cercanas al día de hoy, se han discutido en la Cámara una serie de iniciativas de distintos grupos políticos sobre la publicación de leyes y otras disposiciones estatales de carácter general en las diferentes lenguas propias de las comunidades autónomas. Estas iniciativas han dado lugar a varios debates —todos ellos interesantes—, que nos parece que pueden tomarse como punto de referencia en este momento. Evidentemente, no es la misma cuestión, pero sí creemos que el fundamento es el mismo, porque radica en la Constitución, en las leyes de normalización lingüística y en el reconocimiento de todos de que España, nuestro país, es un Estado de las autonomías. La Constitución remite expresamente a los estatutos de autonomía como garantes de las lenguas oficiales en las distintas comunidades autónomas. Entendemos, por tanto —ya se ha dicho también—, que es interesante facilitar la cooperación de las comunidades autónomas con la Administración general del Estado en aquellas cuestiones que tengan que ver con distribución y con edición de textos legales. Los estatutos de autonomía —entre ellos el de Galicia— atribuyen a sus órganos de gobierno potestad y deber de garantizar el uso de dos lenguas: el español y la propia, aunque no hay ningún precepto legal de rango constitucional que diga lo mismo del Estado. Sin embargo, creemos que el concepto global del Estado de las autonomías nos lleva sin duda al planteamiento coherente de que el Estado sí que debe dar impulso al conocimiento y uso de las diferentes lenguas oficiales de las distintas comunidades, que son patrimonio de todos. Evidentemente, si un texto oficial, como puede ser un nomenclátor, se publica en la lengua propia, esta lengua adquiere un valor jurídico y social no solamente en el territorio afectado más directa-

mente, sino en todo el territorio nacional, un territorio que, como decíamos, es plural en su estructura y fundamento.

Las referencias existentes a las cuestiones jurídicas señalan que se ha impulsado el uso de estas lenguas en el Senado y que hay una serie de leyes —la del Poder Judicial y la del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y de Procedimiento Administrativo— que nos sirven para permitir y regular el uso de las lenguas propias y oficiales. A su vez, el Tribunal Constitucional ha emitido sentencias referentes a leyes de normalización lingüística en Galicia, entre otras comunidades autónomas, sentando principio sobre el concepto de oficialidad lingüística. Por tanto, entendemos que esta cuestión es importante para la comunidad autónoma, pero también para la convivencia y normalización de todo el territorio, al poder coexistir las distintas lenguas oficiales.

Está claro que una comunidad lingüística tiene derecho a que sus disposiciones y nombres que les afecten —como, por ejemplo, en este caso— se publiquen en la lengua oficial del territorio y también a que se den pasos progresivos en la dirección que marcan los estatutos de autonomía, porque si se protegen usos administrativos —también se ha dicho en los debates y así lo creemos nosotros— se están protegiendo las situaciones de igualdad de todas las personas de las comunidades autónomas que tengan lengua propia.

Para terminar, la Ley de normalización lingüística de Galicia es muy clara en este terreno. Señala que el gallego es la lengua propia de Galicia y que, además, los topónimos de Galicia tendrán como única forma oficial la gallega, siendo responsabilidad de la Junta de Galicia la determinación de los nombres oficiales de municipios, núcleos de población, vías de comunicación interurbana, etcétera. Además, la Ley de normalización lingüística de Galicia señala que, en cuestiones relativas a normativa, actualización y uso correcto de la lengua gallega, se estime como criterio de autoridad lo establecido por la Real Academia Gallega, que revisará la normativa en función de ese proceso de normalización.

Señorías, nosotros hemos observado que en la guía que ahora mismo maneja la dirección general de Correos y Telégrafos, donde se establecen los códigos y nombres de las localidades, aparecen ya los nombres en gallego. Creemos que hay otra serie de guías, más bien dedicadas al uso interno de los funcionarios de correos y telégrafos, donde aún no están puestos todos los nombres en gallego, pero pensamos que es únicamente un problema de que no ha dado tiempo aún a la completa actualización, pues son otros criterios —los técnicos y no los lingüísticos— los que se manejan en ello.

En todo caso, señorías, nuestro grupo político quiere dar su voto a esta proposición no de ley del Bloque Galego, en el sentido de urgir al Gobierno a que inste a la dirección general de Correos y Telégrafos para que, en el plazo más breve posible, actualice completamente los nomenclátor de códigos postales, etcétera, y también, de alguna manera, urgir a la Junta de Galicia para que, de acuerdo con sus competencias, también regule lo más pronto posible la normalización del uso del gallego.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Sainz, a la que esta presidencia pide disculpas por haber interpretado que había una enmienda presentada por su grupo.

La señora **SAINZ GARCÍA**: Muchas gracias, señor Presidente. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Intervengo para fijar la posición en nombre de mi grupo y, en principio, conviene señalar que el organismo autónomo de correos y telégrafos cumple realmente con lo establecido en las leyes, en la Constitución y en los estatutos de autonomía, y, por supuesto, contempla de alguna manera la realidad social, ya que dispone de una guía código postal en la que aparece el nombre de las localidades y el código. Esa guía, que se edita por el Ministerio de Fomento, tiene carácter oficial, yo la tengo —además, la he contrastado con todos los portavoces de los distintos grupos políticos—, y en la última edición, de 1996-97, ya figuran los topónimos con las denominaciones oficiales, que, en el caso de Galicia, son dictaminadas, primero, por la comisión de toponimia, y aprobadas, después, por la Xunta de Galicia. Todas las localidades gallegas aludidas por el señor Diputado aparecen con la denominación ya oficial, que es única, que obliga a todas las administraciones y que ha sido aprobada por la comunidad autónoma gallega, como aparece también todas las denominaciones oficiales aprobadas por las distintas comunidades autónomas que tienen una lengua propia. Así, en lugar de los topónimos que ha señalado el Diputado proponente de la proposición no de ley: Órdenes, Mellid, Puente deume, Puentece, Puerto del Son, Noya, Puentes de García Rodríguez, Caldas de Reyes, las denominaciones son ya Ordes, Melide, Pontedeume, Ponteceso, Porte do Son, Noia, Pontes de García Rodríguez, Caldas de Reis, etcétera. Es decir, que ya, afortunadamente, el Ministerio de Fomento ha cumplido con lo que está estipulado en las leyes, en ese marco general, y, por supuesto, aparecen ya las denominaciones oficiales, que son las únicas, puesto que es competencia de la comunidad autónoma el fijarlas.

Hay que señalar que el organismo de Correos y Telégrafos es consciente de la necesidad de incluir las denominaciones de las localidades en las lenguas oficiales que se aprueban por cada una de las comunidades autónomas. No podría ser de otra manera, por lo que se ha señalado, y porque, además, está la Ley de Normalización Lingüística de 1983 en donde se establece en su artículo 10 que los topónimos de Galicia tendrán como única forma oficial la gallega. Por tanto, la única forma oficial es esa que se dictamina a través de esa Comisión de Toponimia, que es el instrumento que se ha utilizado en Galicia, y luego ya la publicación mediante la propuesta aprobada en Consello de la Comunidad Autónoma de Galicia.

Es verdad que esa Ley de Normalización Lingüística fue recurrida por el Gobierno Socialista, pero afortunadamente el Tribunal Constitucional rechazó sus pretensiones. Por tanto, es lógico que en la publicación de la guía Código Postal se vayan insertando los nombres de las localidades de acuerdo con ello.

También es verdad que en el caso de Galicia las denominaciones de estos topónimos oficiales no se han terminado. Se ha acabado la revisión de la provincia de Orense y falta todavía por terminar la de La Coruña, Lugo y Pontevedra. Se están agilizando los trabajos para finalizar lo más pronto posible.

Al mismo tiempo hay que señalar, en segundo lugar, que hay un nomenclátor de uso interno, fundamentalmente de apoyo a los funcionarios que están en las oficinas que prestan servicios de telegramas y de fax, que se hizo en el año 1996 y que ya ha incorporado también los topónimos oficiales que se han comunicado desde la comunidad autónoma. Es decir, tenemos otro segundo nomenclátor en donde aparecen también incorporados los topónimos oficiales que se han dictaminado. Hay que señalar también que es bilingüe en muchos casos para apoyo, como herramienta interna de trabajo, de unos funcionarios que a lo mejor no saben que Alicante es Alacant. Todas esas cosas al final ayudan, y lo han hecho en bilingüe para apoyo precisamente de los funcionarios. Este segundo nomenclátor es el que hace servicios de telegramas y de fax.

Hay un tercer nomenclátor, que es al que alude en concreto la proposición no de ley, que se utiliza para apoyo a servicios de giro postal, de uso también exclusivamente interno —hay que decirlo—, para servicios de giro, y que periódicamente sufre modificaciones, como muy bien se señalaba en la proposición no de ley, pero simplemente para eliminar una oficina porque ya no es operativa, o añadir otra que ha surgido nueva, o modificar la adscripción de algunas otras localidades a una determinada oficina. En él se han ido incorporando variaciones de tipo técnico, pero fue hecho en el año 1993. En el caso de la Comunidad Autónoma de Galicia no tenía incorporados los topónimos oficiales, porque solamente esas modificaciones de ese código eran de tipo de ajuste técnico, de distribución de las localidades. Es cierto que en este caso en concreto no existe y que se da, por tanto una diferencia en cuanto a lo que es la denominación oficial de los topónimos de la guía de Código Postal, que es la que tiene carácter oficial, en donde sí están incorporados los topónimos oficiales; la otra es de carácter interno, porque se hizo a finales de 1996 y ya se incorporaron; y la que queda del año 1993, que aunque sufrió modificaciones las únicas que se hicieron fueron de este tipo técnico.

Señorías, es lógico y conveniente que esa circunstancia sea subsanada y que se proceda a realizar —que en el fondo sería la conclusión importante de la proposición no de ley—, una nueva edición del nomenclátor del servicio de giro postal para que los topónimos que aparezcan se adecuen a esa guía de Código Postal oficial, que es la publicación del Ministerio de Fomento, incorporando ya los topónimos de las localidades en la denominación oficial aprobada por cada una de las comunidades autónomas.

Nuestro Grupo apoya la propuesta, si bien consideramos que hubiera sido mejor hacer esa matización que señalábamos de petición de una nueva edición, una vez que se ha aclarado cuál es el procedimiento que se ha seguido, de ese nomenclátor, pero al fin y al cabo lo podemos sobrentender de este texto.

Debemos manifestar nuestra satisfacción por el hecho de que el Gobierno esté, en primer lugar, cumpliendo rigurosamente con la norma en lo que se refiere a las publicaciones oficiales y, por tanto, con respeto a las leyes y a esa realidad social y política que habla de una lengua propia en una serie de comunidades autónomas. Nos satisface también saber que hay voluntad, como mostró ya en la revisión que hizo de ese código de herramienta interna de trabajo, de que en las nuevas reediciones de los documentos de trabajo se incorporen también las denominaciones oficiales de los nuevos municipios que cada autonomía ha señalado como tales.

— **RELATIVA A DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-620, TRAMO SALAMANCA-TORDESILLAS, COMO AUTOVÍA LIBRE DE PEAJE. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000184.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Debido el primer punto de las proposiciones no de ley, vamos a pasar al segundo, que es proposición no de ley relativa al desdoblamiento de la carretera N-620, tramo Salamanca-Tordesillas, como autovía libre de peaje.

Esta proposición es del Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa y exposición tiene la palabra el señor Caldera. (**Rumores.**)

Señorías, agradecería que guardaran algo de silencio, que desapareciera, en la medida de lo posible, el murmullo que se oye de vez en cuando, porque a los oradores no se les oye muchas veces lo que dicen y resulta un poco dificultoso el debatir de esta manera.

Señor Caldera, tiene usted la palabra.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Me permitiré que le indique que el título de la proposición no de ley contiene un error, que he corregido el día 8 de abril, porque, como se ve en la parte dispositiva del texto, en el *petitum* de la proposición no de ley, se refiere al desdoblamiento al tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, no Salamanca-Tordesillas. Ruego disculpas tanto a la Mesa como a SS. SS. por ese error que es imputable a mí.

Señorías, en las resoluciones que se aprobaron con ocasión de la presentación del PDI se decía que éste constituye una respuesta adecuada a los problemas que tiene España planteados para incorporarse a la nueva dinámica territorial europea.

Igualmente, el debate en el Congreso de los Diputados del Plan Director de Infraestructuras le concedió un carácter estratégico, flexible, e indicaba que constituía el instrumento básico de la política de infraestructuras a largo plazo, susceptible de obtener un adecuado consenso social y político. No creo que le quepa la menor duda a ninguna de SS. SS. de que ese consenso político se alcanzó de forma abrumadora con ocasión de aquel debate y de las resoluciones que con un masivo apoyo se obtuvieron por parte de la Cámara.

Pues bien, en ese Plan, señoras y señores Diputados, se definen con claridad absoluta y meridiana los tramos de cierre de la red de autopistas y autovías y otros con elevada intensidad de tráfico del conjunto del país. De tal modo que cuando el PDI, que ya hemos definido como estratégico y flexible, quiere o desea desarrollar un tramo cuya explotación ha de hacerse en régimen de peaje lo indica de modo expreso. Puedo poner un ejemplo. El itinerario Benavente-León, de 70 kilómetros, se establece en el PDI que lo será como autopista de peaje.

Es verdad que también el PDI establecía en sus resoluciones 6 y 7 la posibilidad de que algunos objetivos concretos, previstos en el mismo, pudieran ser modificados o redefinidos a lo largo del ámbito temporal de ejecución del Plan —eso sí—, para lo cual el Gobierno —y eso fue lo que aprobamos todos en esta Cámara— debía informar a la misma —a la Cámara—, a través de la Comisión de Infraestructuras, lo cual excluye una intervención unilateral del mismo —del Gobierno, me refiero— en la modificación del PDI.

Pues bien, lo que el PDI denomina como vías de gran capacidad, autopistas y autovías, se dividen, según el documento aprobado, en varios apartados: tramos con elevada intensidad de tráfico, por lo cual se aconseja directamente su desdoblamiento; un segundo apartado que recoge los itinerarios estructurantes al servicio del desarrollo regional y que dotan a la red de una estructura más mallada; y una tercera alternativa que contempla los itinerarios que contribuyen a la integración en la red internacional europea. Éste es justamente el caso de la propuesta que el PDI formula para la Nacional 620, en el tramo Tordesillas-Salamanca Salamanca-Fuentes de Oñoro, para el cual en ningún momento se indica la posibilidad de que su régimen de explotación sea el de peaje, lo que significa, consecuentemente, que la propuesta del PDI lo contempla como autovía libre de peaje.

Esto que ha sido claro desde aquel momento, se ha venido a oscurecer a través de manifestaciones del Gobierno de la Nación, y no me invento nada, señorías, sino que exhibo la respuesta que el 10 de septiembre dio el señor Ministro de Fomento en el Senado, por cierto, a una pregunta de un Senador del Grupo Parlamentario Popular, en la que indicaba: Existe la posibilidad de que el tramo entre Salamanca y Fuentes de Oñoro pase a ser parte de lo que el Gobierno presentará en su momento a la Cámara como programa de autopistas de peaje de toda España. Es decir, que el Gobierno concedía posibilidad al hecho de transformar lo contenido en el PDI como autovía libre de peaje en otra actuación que para este tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro debería desarrollarse, o posiblemente se podría desarrollar, como autopista de peaje.

Preocupado por esa circunstancia, solicité, en pregunta escrita al Gobierno, definición o pronunciamiento acerca de este hecho: el Gobierno, efectivamente, con fecha 24 de octubre de 1996, me explicaba que hay que buscar y desarrollar nuevas fuentes de financiación de infraestructuras y que el futuro de este tramo de carretera dependería de la determinación de las fuentes de financiación y de los estu-

dios del grupo de trabajo sobre financiación extrapresupuestaria de infraestructuras.

Es verdad que el Gobierno ha presentado un programa de autopistas de peaje cuya primera fase no contempla este tramo, y podría entenderse de este hecho que despeja definitivamente la posibilidad de que el mismo se pueda convertir, en subsiguientes fases de este programa de autopistas de peaje —y dado que se habla de la primera fase—, en autopista de peaje.

Pero para que quede meridianamente claro que respetamos el pronunciamiento y el contenido del PDI, nosotros queremos presentar esta proposición no de ley que ratifique el debate y el mandato que aprobó la Cámara a finales de 1995, porque de momento no está, es verdad, en el programa de autopistas de peaje, pero podría, de acuerdo con las manifestaciones del Gobierno, tanto en comparecencia ante el Senado como en contestación a una pregunta escrita que le formulé, albergarse esa posibilidad.

Señorías, con la propuesta de este primer plan de autopistas de peaje el Gobierno rompe con la política de autopistas libres de peaje —valga la redundancia— desarrollada durante más de una década por los gobiernos anteriores. Esta modificación, además —ésta es nuestra grave preocupación—, se formula sin el correspondiente debate e información precisa en el Parlamento y de algún modo esto contraviene las resoluciones del Plan Director de Infraestructuras.

Esta cuestión no sólo es formal, porque dada la negativa experiencia de buena parte de las autopistas de peaje en nuestro país, y las características actuales de nuestra red, en la que apenas quedan corredores rentables para concesiones privadas, nos tememos que el hecho de que no se incluya este tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro en la primera fase del plan de autopistas presentado por el Gobierno tiene más que ver con la ausencia de interés de la iniciativa privada en la financiación de esta infraestructura que con la voluntad del Gobierno de garantizar y respetar lo aprobado en la Cámara en 1995, con ocasión del debate del PDI.

Para despejar definitivamente estos problemas, para que no se dé la circunstancia que denunciaba ayer mismo en la Cámara mi compañero señor Pérez Touriño con ocasión del debate de la moción consecuencia de interpelación del Grupo Socialista sobre esta iniciativa del Gobierno de autopistas de peaje, para que podamos evitar una privatización encubierta a través de aportaciones de fondos públicos para los tramos en que se propone la colaboración con la iniciativa privada para el desarrollo de autopistas de peaje, es absolutamente necesario que la Cámara se pronuncie —en este caso así lo propongo— en su Comisión de Infraestructuras, acerca de particular. Y me gustaría, señorías, llevar a su sensibilidad la necesidad de que pidamos al Gobierno mantener los objetivos y previsiones contemplados en el PDI con respecto al tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, en la N-620, como itinerario que contribuye —no lo olviden ustedes— a la integración en la red internacional europea, cuyo desdoblamiento debe reunir la característica de autovía y cuya explotación será en régimen libre de peaje.

Dado que la presentación de esta iniciativa se realizó el 25 de septiembre de 1996, estaría dispuesto a admitir que el Gobierno ha de incluir este tramo en el anunciado plan sectorial de carreteras. Yo decía que se presentará en la Cámara en el primer trimestre del próximo año, es decir, de este año 1997, porque así lo indicó el señor Ministro en el Senado. Esto ya no tiene razón de ser, pero sí que cuando se presente el plan sectorial de carreteras, repito, lo sea como autovía libre de peaje, con las dotaciones necesarias para su ejecución.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Efectivamente, en la proposición no de ley figura Salamanca-Tordesillas y por una confusión en el orden del día así se hizo constar. No obstante, queda aceptada la rectificación que propone el señor Caldera y, por tanto, la proposición no de ley se debate sobre el texto que figura en el Boletín Oficial de las Cortes, que hace referencia a Salamanca-Fuentes de Oñoro.

¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intentaré ser lo más breve posible, para expresar nuestro apoyo a esta proposición no de ley, con la introducción, incluso, de esta corrección técnica, por llamarla de alguna manera, que se hace ahora, porque Izquierda Unida tiene una filosofía muy clara en el tema de las autovías y autopistas. Entendemos que las autovías tienen que estar al servicio de los usuarios, siempre que sea posible, libres de cargas, y más en una comunidad como Castilla y León que tiene ya suficientes problemas estructurales como para incrementarlos con una penalización a los usuarios de una red que, además de ser una red de integración internacional, es también necesaria para el propio desarrollo regional y, sobre todo, la conexión Salamanca-Tordesillas-Fuentes de Oñoro.

Creo que incluso el propio Gobierno en los anuncios que ha hecho ha caído en esta actitud; es decir, por ejemplo a Ávila o a otras capitales de provincia ahora se les ofrecen siempre autopistas de peaje como alternativa, en lugar de intentar desdoblarse o mejorar las comunicaciones que tienen por carretera que, en general, son todavía bastante deficientes. (**El señor Presidente ocupa la Presidencia.**)

Entendemos que las autopistas de peaje, en nuestra filosofía, como Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tienen que quedar reservadas para aquellos corredores alternativos que la iniciativa privada considere rentables y en los que, por tanto, quiera arriesgar al construirlos y hacer inversiones para mejorar algunas comunicaciones, pero siempre porque estén aseguradas, en primer lugar, las comunicaciones por la red nacional de carreteras.

Por tanto, Izquierda Unida apoyará esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Bermúdez de Castro.

El señor **BERMÚDEZ DE CASTRO FERNÁNDEZ:** Para fijar la posición en nombre de mi grupo y decir, en primer lugar, que esta proposición no de ley, al tiempo de su discusión en esta Comisión, ni va a despejar ninguna incertidumbre, sencillamente porque no existe, ni, desde luego, va a suponer la incorporación de una nueva actuación a los planes del Gobierno respecto a la Nacional 620, toda vez que continúan sin modificación los trámites precisos para su conversión en autovía.

Si la base sobre la que en su momento se registró esta iniciativa fue la posibilidad que se suscitó como consecuencia de la respuesta del Ministro de Fomento a pregunta formulada por un Senador del Grupo Popular, hoy esa duda se ha disipado por cuanto en el programa de autopistas de peaje presentado por el Gobierno el pasado mes de febrero la Nacional 620, en su tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, no aparece incluida dentro de los 441 kilómetros de autopista susceptibles de aprovechamiento en régimen de concesión, por lo que se mantiene como un proyecto libre de peaje.

Si la base sobre la que se mantiene esta iniciativa era que el Gobierno viniese obligado a modificar, consecuencia de la aprobación de esta proposición no de ley, sus planes respecto a las características futuras de esta importante vía de comunicación, le diré que igualmente esa base carece de fundamento, y no sólo porque su desdoblamiento aparecía reflejado en nuestro programa electoral, sino porque también en el propio mapa de presentación del plan de autopistas de peaje aparece diseñado, dibujado, el tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro como autovía libre de peaje. Y si eso no fuera suficiente, el pasado 7 de enero han sido adjudicados los concursos para la redacción del proyecto de trazado y construcción en cada uno de los tramos de Salamanca-Fuentes de Oñoro, y en el propio «Boletín Oficial del Estado» se hace referencia a la autovía de Castilla, es decir, doble calzada y libre de peaje, lo que define bien a las claras la posición del Gobierno en orden a la voluntad de desdoblamiento de la N-620 hasta la frontera portuguesa; desdoblamiento que, como ha manifestado el señor Caldera, estaba previsto en el Plan Director de Infraestructuras como un itinerario que contribuía a la integración en la red internacional de cooperación.

Por cierto, la primera vez que se plantea la posibilidad de convertir la N-620 en autovía fue precisamente en el Plan Director de Infraestructuras, es decir, en diciembre de 1995. Ni en el plan de carreteras de 1984 a 1991 —que, por cierto, no se cerró hasta el año 1993 y con un coste muy superior al previsto—, ni en el plan puente o plan de actuaciones prioritarias se contemplaba esa posibilidad, lo que demostraba que para el anterior Gobierno no era una actuación prioritaria.

Y hablando de proyectos, señor Caldera, usted me puede decir que, efectivamente, en el Plan Director de Infraestructuras aparecía contemplado el desdoblamiento como autovía libre de peaje del tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, pero me imagino que esta reflexión que voy a hacer se habrá planteado en más ocasiones en esta Comisión. ¿A quién hay que atribuir la paternidad de una obra, a quien la proyecta o a quien la ejecuta y la paga? Porque hablando de

la autovía de Castilla, ustedes se atribuyeron el proyecto de conversión en autovía del tramo Tordesillas-Salamanca y esa obra aparece contemplada en los Presupuestos Generales del Estado con un coste superior a los 20.000 millones de pesetas. ¿Sabe cuántos fueron los pagos realizados durante 1993 y 1995? Ascendieron a 872 millones de pesetas. No llega ni al 5 por ciento del coste total de la obra y, por tanto, el verdadero esfuerzo inversor lo está realizando ahora el Gobierno a partir de 1996 y, fundamentalmente, en los ejercicios presupuestarios de 1997 y 1998 como usted habrá podido comprobar en el propio anexo de inversiones de los Presupuestos Generales del Estado. No olvide que eran épocas de bonanza económica, que se hacían muchas obras sin que pareciera importar que el coste de alguna de ellas fuera a engrosar el saco del déficit público, y ahora precisamente, porque hay que cumplir el programa de convergencia, hay que controlar mucho el déficit público.

De manera que no me hable con ese énfasis del Plan Director de Infraestructuras, entre otras cosas porque, como ya se ha manifestado en varios debates, para nuestro grupo no deja de ser un punto de referencia, un marco general, porque el Gobierno no va a verse obligado a cumplir todos los objetivos que en él se contemplaban ni, por tanto, todas sus actuaciones, sino que lo que vamos a hacer es desarrollar nuestros propios planes. Y es precisamente en esos planes y en los presupuestos de cada año donde vamos a establecer las prioridades, los compromisos concretos y las dotaciones necesarias para ejecutar las obras. Le tengo que recordar que ustedes no destinaron una sola peseta, cuando gobernaban, a este proyecto.

En todo caso, al margen de cualquier reflexión o disputa, el Grupo Popular considera necesaria esta actuación. ¿Por qué? Precisamente por las propias características de la N-620. Expondré algunas. La N-620 es una vía de comunicación que soporta un elevado volumen de tráfico. En ese sentido cabe recordar que las cifras de intensidad media diaria revelan que son usuarios de esta vía entre 7.000 y 8.000 vehículos diarios, de los cuales un 20 por ciento son vehículos pesados, lo que reduce la velocidad media de circulación hasta los 75 kilómetros/hora, llegándose a superar en épocas estivales incluso la cifra de 15.000 vehículos/día. También tiene un acusado índice de siniestralidad, por lo que tristemente se la conoce en nuestra provincia como la carretera de la muerte. Y si las anteriores razones no fueran suficientes, se trata, además, de una importante vía de comunicación europea, pues es una de las vías naturales de enlace entre Portugal, España y el resto de Europa.

Nuestro grupo considera que la realización de este proyecto, encuadrado en la red transeuropea de carreteras, supondrá importantes mejoras no sólo para el tráfico nacional, sino también para el internacional; aumentará decisivamente la seguridad viaria y se limitarán a su vez los efectos ambientales negativos, consecuencia de las emisiones y la contaminación acústica e igualmente se creará un enlace directo y no congestionado entre Portugal Oeste-Norte de España con el resto de Europa, que facilitará el flujo por la red de carreteras alternativas y, algo también muy importante, en las regiones afectadas estimulará el

desarrollo económico, contribuyendo con ello a la cuestión económica y social.

Por todo ello, nuestro grupo, en coherencia con las actuaciones que viene desarrollando ya el Gobierno, va a votar favorablemente esta proposición no de ley, si bien, como ya ha manifestado también y parece que ha aceptado el señor Caldera, presentamos una enmienda transaccional de actualización del texto consistente en suprimir la referencia al tiempo en que debe presentarse el plan sectorial de carreteras, por lo que propongo que en la proposición en su segundo párrafo desaparezca el término: el primer trimestre del próximo año. También quiero hacer constar que si nosotros no enmendamos el término: objetivos y previsiones contemplados en el Plan Director de Infraestructuras, es precisamente no porque aceptemos la totalidad de los objetivos y previsiones y todas las actuaciones contempladas, sino porque en esta proposición se hace referencia a los objetivos y previsiones exclusivamente con respecto al tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro.

Termino diciendo, por tanto, que para nuestro grupo es una actuación necesaria que se complete la conversión en autovía de un corredor que puede llegar a convertirse en un eje de desarrollo, por lo que sin duda tendrá efectos muy positivos para la revitalización de la provincia de Salamanca y de Castilla y León en su conjunto, por lo cual nosotros vamos a apoyar dicha proposición.

— **SOBRE RESERVA PARA UTILIZACIÓN PÚBLICA DEL EDIFICIO CONOCIDO COMO «TERCERA FASE DEL MELIÁ», UBICADO EN EL PUERTO DE ALICANTE. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000267.)**

— **EN RELACIÓN CON EL EDIFICIO DENOMINADO «TERCERA FASE DEL HOTEL MELIÁ» EN EL PUERTO DE ALICANTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000204.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la discusión de este punto del orden del día, el número 6, pasamos a la discusión de los puntos número 7 y 8, que trataremos conjuntamente. El punto número 7 es el correspondiente a la proposición no de ley sobre reserva para utilización pública del edificio conocido como «Tercera fase del Meliá», ubicado en el puerto de Alicante, presentada por el Grupo Socialista del Congreso, y el punto número 8 es el correspondiente a la proposición no de ley en relación con el edificio denominado «Tercera fase del Hotel Meliá» en el puerto de Alicante, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para defender su proposición no de ley, tiene la palabra por el Grupo Socialista el señor Beviá.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Señorías, intervengo en nombre de mi grupo para defender la proposición no de ley

sobre reserva para utilización pública del edificio conocido como «Tercera fase del Meliá», ubicado en el puerto de Alicante.

Efectivamente, me parece oportuna la tramitación conjunta con la proposición no de ley que hace referencia a la misma cuestión, presentada por el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tal como se desprende de las dos proposiciones no de ley, se verá claramente que este asunto plantea básicamente dos cuestiones: por un lado, la que hace referencia a la adquisición por parte del Ente público Puertos del Estado y la autoridad portuaria de Alicante de este edificio, la adquisición y el procedimiento a seguir en su compra, y por otro, el destino que entendemos que debe darse a ese edificio y las razones que puedan existir para ello.

Es evidente que toda la operación de compra del edificio denominado «Tercera fase del Meliá», en Alicante, desde el primer momento estuvo abierta a la polémica. Yo creo que no es ahora el momento de hacer un relato de las vicisitudes de esa polémica. Basta con decir que en estos momentos, en torno al procedimiento de la adquisición del edificio, hay unas diligencias abiertas en el Juzgado número 7 de la ciudad de Alicante. Como algunas de SS. SS. conocen, el Grupo Socialista en el Ayuntamiento de Alicante apoyó en su día —debió ser a finales de noviembre, primeros de diciembre— una moción de Esquerra Unida-Els Verds para que dicho Ayuntamiento se personara en las diligencias abiertas en ese juzgado. Entiendo que, al menos en esta primera intervención, convendría dejar que sigan su curso las investigaciones judiciales y la actuaciones administrativas, y ellas —unas y otras— determinarán la existencia o no de irregularidades, la existencia o no de responsabilidades.

Pero ahora nos encontramos con un hecho incontestable: la autoridad portuaria de Alicante, un organismo público, posee la tercera fase del Meliá. Este edificio es, hoy por hoy, un edificio de propiedad pública y es verdad que se encuentra fuera de ordenación. También me parece que tanto a nivel de los grupos parlamentarios representados en esta Cámara como en el propio ayuntamiento de Alicante, es una cuestión pacífica, y cualquier decisión que se adopte sobre él ha de tener en cuenta el planeamiento urbanístico. Sin embargo, el hecho de que el edificio esté declarado fuera de ordenación, como el propio Gobierno respondía a una pregunta del señor Alcaraz el 17 de junio de 1996, no impide, decía, su utilización para usos como a los que actualmente se destina al resto del edificio, que son usos hoteleros residenciales, y ahí cabe toda la gama de posibilidades: residencias de estudiantes, etcétera, siempre que presten un servicio público y una utilidad social.

Señorías, el complejo hotelero del Meliá se construyó y se privatizó en terrenos ganados al mar a finales de los sesenta al amparo de una legislación preconstitucional entonces vigente. Apareció terminada la construcción del edificio completo del Meliá como un dique enorme, surgió como un murallón que interrumpía agresivamente la continuidad puerto-playa de Alicante; se cortaba bruscamente la línea tradicional de mar, la perspectiva. Por ello, cuando en marzo del año pasado se recuperó esa tercera fase del

Meliá, una parte importante del edificio total, el primer impulso de muchos alicantinos y el de representantes políticos fue pensar en su demolición para recobrar de nuevo el perfil marítimo de nuestra cosa. A nadie se le escapaba ya entonces la dificultad de llevar a cabo el derribo del inmueble, ¿por qué? Por una parte, por la importancia del gasto efectuada y, por otra, el posible establecimiento de agravios comparativos dado que en virtud de aquella legislación preconstitucional se construyeron otra serie de edificios en Alicante.

Si hay que ser sincero, quizá el grupo municipal que más insistió en la demolición fue el de Izquierda Unida de Alicante, pero a mediados de noviembre ya planteaba que su destino último sería el derribo, aunque reconocía: no somos insensibles al gasto realizado. En cualquier caso, añadía, no somos partidarios de que pase a manos privadas. Sin embargo, más o menos por aquellas fechas, a principios de noviembre, el Consejo de administración de la autoridad portuaria de Alicante tomó el acuerdo de enajenar el edificio mediante subasta. Afortunadamente, al menos para el momento en que estamos discutiendo esta cuestión, la subasta ha quedado desierta y estamos debatiéndolo a tiempo. Es decir, es un momento óptimo para instar al Gobierno a que trate de buscar acuerdos con el Ayuntamiento de Alicante, con la Generalitat Valenciana y con otras instituciones públicas, para que, conjuntamente con ellos, intenten encontrar, respetando la legislación, el uso más adecuado, un uso público y de utilidad social a este edificio adquirido.

¿Cuáles pueden ser los motivos de nuestra propuesta? En primer lugar, que Alicante y los alicantinos sientan que han recuperado un espacio, algo que era suyo; en segundo lugar, que las enormes plusvalías generadas por una actuación pública tengan también una reversión pública.

Señorías, el Plan especial del puerto, del que se han culminado ya muchos de los proyectos que incluía, ha hecho una transformación sustancial en aquella parte que es el símbolo de la ciudad de Alicante. Si a partir de los años cincuenta la explanada de Alicante era el logotipo, el símbolo, creo que en este último tercio del siglo lo es la realización de la plaza del Puerto, del largo paseo marítimo, de abrir a la ciudad una zona comercial lúdica, de ocio, etcétera. Todo eso ha hecho que el mar no sea ya el costado de la ciudad, sino que sea su aliento vivo, que todo el puerto, la dársena interior, esté integrada en la ciudad. Es una obra que genera una transformación importante en ese elemento nuclear de la ciudad de Alicante, al menos a efectos de símbolo, y toda esa obra que ha generado una plusvalía importantísima, debe revertir en beneficio de los alicantinos. Ése fue el motivo que llevó a mi grupo a presentar esta moción.

Pero teniendo en cuenta la iniciativa de Izquierda Unida, voy a pasar a la Presidencia una enmienda transaccional que acercaría la postura de las dos proposiciones no de ley que van en este debate conjunto. Algunos de los grupos ya lo conocen, pero en cualquier caso diré que tiene cuatro apartados. El primero es: promover las medidas oportunas para que, sin perjuicio de las investigaciones en curso sobre su adquisición, esa tercera fase del hotel Meliá

sea de uso público y utilidad social. En el segundo se insta al Gobierno a entrar en contacto con el ayuntamiento y el Consell de la Generalitat Valenciana para definir, por un lado, la utilización a la que debe ser destinado, y, por otro, la participación de cada una de las instituciones en las inversiones que se deben realizar. El tercero, insistir en asegurar que cualquier decisión que se adopte sobre el mencionado edificio tenga en cuenta el planeamiento urbanístico existente. El cuarto, adoptar siempre las medidas oportunas para que en ningún caso aquella compra de la tercera fase del hotel Meliá pueda incidir negativamente en las inversiones públicas para la gestión ordinaria del puerto de Alicante.

En consecuencia, si se confirma que el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya acepta también, como hemos hablado antes, esta enmienda transaccional, el Grupo Socialista daría por retirada su proposición no de ley inicial para que se sometiera a votación esta propuesta que paso al señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Recibimos en la Mesa esta propuesta para que, dado que ningún grupo se opone, sea admitida como enmienda transaccional de las dos proposiciones no de ley. Al darle la palabra al señor Alcaraz para que defienda la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida, le ruego se posicione sobre la misma.

Tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ RAMOS**: Nos encontramos ante un tema muy importante para la ciudad de Alicante y para Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, pues como el señor Beviá ha tenido la amabilidad de reconocer, ha sido nuestro grupo quien ha mantenido levantada la bandera de la necesidad de aclarar lo que sucedió.

El señor Beviá también ha dicho que hay abierto un proceso judicial, esta Cámara aprobó la investigación por parte del Tribunal de Cuentas y hay un informe muy preocupante de la Intervención General de la Administración del Estado e incluso un informe interno de la nueva autoridad portuaria de Alicante en el que se dice —creo que esto sintetiza todo— que en todas las fases del procedimiento de compra, también en la fase de 1.874 millones, se había cometido alguna irregularidad desde el punto de vista jurídico.

Es cierto que hemos insistido mucho en esta materia y veíamos con preocupación actuaciones o medidas que se pudieran producir posteriormente a los hechos, que no les voy a narrar por no aburrir. El señor Beviá ha utilizado el eufemismo de que estuvo siempre abierto a la polémica —yo hubiera utilizado otras expresiones—, pero no es el momento de mirar hacia atrás, sino de buscar una solución a un problema planteado de primera magnitud por su cuantía económica, por su simbología en la ciudad y por la implicación en otras actividades de la vida política y la vida ciudadana que es bueno despejar cuanto antes.

La proposición no de ley que ahora definiendo se efectuó al hilo del anuncio por parte de la autoridad portuaria alicantina de la subasta de aquello que había sido comprado por la misma bajo la dirección de otro presidente en una

etapa anterior. Para entendernos, lo que se había hecho era comprar por 1.874 millones de pesetas un edificio, no haber encontrado utilidad manifiesta, no saber qué se iba a hacer y luego subastarlo, lo cual era una tarea bastante complicada, y que pasara a manos privadas. Nosotros planteábamos que eso podría incluso alterar las condiciones mismas de aquello que está sujeto a investigación judicial y administrativa. Por tanto, defendíamos en la proposición que no se hiciera nada sobre ese edificio que pudiera alterar la situación existente sometida a investigación, porque en la práctica, desde el punto de vista de la utilidad pública, no iba a servir de nada esa investigación. Avatares reglamentarios han impedido que hasta el día de hoy se debata. Esta subasta se produjo, no presentándose ningún comprador. De alguna manera podríamos pensar que la proposición no de ley dejaría de tener sentido. Sin embargo, entendemos que la filosofía que subyace sigue haciendo vigente este planteamiento. Creo que hoy sería una buena ocasión para que las principales fuerzas políticas, al menos aquellas que estando aquí presentes también están representadas en el Ayuntamiento alicantino y en las Cortes valencianas, llegaran a un principio de acuerdo que pudiera ser trasladado a todos los niveles y que permitiera mirar al futuro. Es la primera ocasión en la que se está de acuerdo, porque también por primera vez se está en condiciones de mirar al futuro y no tanto en fijarse en las investigaciones abiertas. Obviamente vamos a mantener el énfasis en que se investigue, en que se depuren responsabilidades, pero eso, insisto, es otra cuestión.

En resumen, apoyamos esta enmienda transaccional presentada conjuntamente por el Grupo Socialista y por Izquierda Unida, porque lo que se pretende en ella es establecer un marco en el que sea posible el acuerdo de todas las fuerzas políticas para dilucidar qué hacer con la tercera fase del Hotel Meliá.

Hay que tener en cuenta, por ejemplo, que en una reciente visita a Alicante del señor Osorio, presidente del organismo Puertos del Estado, creo recordar que el pasado 6 del mes en que estamos, dijo que no es el momento oportuno para vender el Meliá a intereses privados. Por tanto, la posibilidad de reabrir el proceso de subasta u otro similar parece que el señor Osorio la rechaza.

La verdad es que no entenderíamos, y creo que difícilmente nadie en Alicante lo va a entender, que se vote en contra de esta proposición no de ley, porque establece la prioridad de lo público sobre lo privado, establece la necesidad de que las tres administraciones implicadas colaboren y negocien y establece también la necesidad de que aquello que fue un disparate, como fue la adquisición, no repercuta en las aportaciones que el Estado haga al puerto de Alicante para la gestión ordinaria del puerto de Alicante. Por tanto, con la información disponible por todos los grupos políticos, tanto aquí como en el Ayuntamiento de Alicante, es muy difícil entender que alguien pueda oponerse al texto literal que hoy se somete. Si existen otro tipo de negociaciones ocultas que desconocemos los otros grupos, el partido que las conozca, el gobierno municipal que las conozca o la autoridad portuaria que las conozca, tendrán que explicarlas, pero ya advertimos que dema-

siado antecedente de oscurantismo hay en esta cuestión como para que sigan queriendo jugar a ocultar alguna información a los ciudadanos en un tema tan susceptible.

Con esto concluyo, no sin pedir disculpas de antemano porque inmediatamente que acabe me tengo que levantar para acudir a hacer de portavoz en otra Comisión y no voy a poder ni siquiera seguir un debate en el que SS. SS., sobre todo los alicantinos, saben que he puesto un especial empeño durante muchos meses.

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

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ:** El Grupo Popular, como no podía ser menos, comparte la sensibilidad y los sentimientos de los alicantinos por conservar su frente marítimo, pero está intentando resolver un problema heredado de la mejor forma posible y viable. El objetivo primero es defender los intereses públicos, porque, señorías, el único interés público ahora quebrantado es el de la autoridad portuaria por la adquisición, en los primeros meses del año 1995, de unos 223 apartamentos —digo unos porque no está muy claro cuántos se compraron— y entre 110 y 200 plazas de aparcamiento, porque tampoco está claro cuántas se compraron. Dentro de ese objetivo de defender los intereses públicos, el primero es rentabilizar el puerto de Alicante, entendiéndolo que ese puerto es un motor económico de la ciudad y beneficia a los alicantinos con la solución que se le dé a su rentabilidad y al no estar hipotecado, porque, señorías, se dice que no perjudique a la autoridad portuaria, pero es que ya le está perjudicando. La autoridad portuaria tiene hipotecado su presupuesto y su futuro por lo que un Diputado, en una intervención a la mía, calificó como un desastre.

Señorías, la subasta que se ha anunciado no cerraba la posibilidad de que se presentara el ayuntamiento o la universidad en la adquisición de una parte del Meliá, 233 apartamentos y algo más de 100 plazas de aparcamiento. ¿La mejor solución posible y viable, de acuerdo con la aptitud del edificio —y hago una serie de preguntas— sería derribarlo? Bien, sería un beneficio para los alicantinos que todos compartimos, pero ¿es viable esa postura? Entendemos que no en las actuales circunstancias. Recordemos que la autoridad portuaria es un miembro de una comunidad de propietarios en la que existen otros 800 comuneros de la fase 1 y 2 de un hotel en explotación. ¿La mejor solución posible y viable es dedicarlo a hotel? Bien, Alicante necesita plazas hoteleras y podría ser una solución. ¿Es dedicarlo a oficinas? Habría que volver la vista atrás y recuperar en la historia en qué términos se hizo la concesión para la construcción del edificio y probablemente habría que hacer una novación de esa concesión para adaptar los usos y llegar a una modificación puntual del plan especial aprobado, lo que exige reformar los términos de la concesión y el planeamiento urbanístico existente.

¿Otra solución sería dedicarlo a residencia universitaria? Es posible; no está negado con la realidad. ¿Sería posible dedicarlo a viviendas? Bien, es posible con la aptitud

del edificio, pero tiene unas ciertas dificultades de planeamiento. ¿Se podría dedicar a palacio de congresos, auditorio o institución ferial? Es más complejo, porque el edificio no tiene aptitud para ello; requiere una inversión superior a los 3.000 millones. ¿Se podría dedicar a residencia de nuestros mayores? Bien, sería posible, es decir, que existen muchas posibilidades abiertas y la autoridad portuaria no está negada a ninguna; está buscando la mejor solución posible y viable, repito, para defender unos intereses públicos de alguna forma quebrantados por un error o por una actuación calificada como desastrosa en los primeros meses del año 1995.

La autoridad portuaria está actuando con prontitud y mucha sensibilidad con el problema, está actuando el ente público, está actuando el Tribunal de Cuentas, está actuando la Intervención General del Estado y está actuando la Fiscalía. No queremos entrar en por qué tantas actuaciones, pero se deduce que esa calificación de desastre —no hecha por nosotros, sino, como he dicho, por un Diputado que ha intervenido antes que yo— da lugar a ello.

Parece oportuno no mediatizar las actuaciones en curso y dejar que la solución se adopte con la tranquilidad y el sosiego de un problema tan complejo, a fin de resolverlo con objetividad y rigurosidad. Y perdonen, señorías, pero entendemos que esta Comisión y el Congreso no tienen la varita mágica para alumbrar una luz en esta ceremonia de confusiones. Debemos confiar y ser respetuosos con la autonomía de la autoridad portuaria, la autonomía del ayuntamiento, la autonomía de la universidad si tiene interés, la autonomía de la Generalitat, la autonomía y libertad de la empresa privada, y no condicionar, en este momento del procedimiento, con un pronunciamiento que en todo caso restringe su operatividad y su capacidad de maniobra.

El problema es muy complejo, señorías. Repito que la autoridad portuaria, ahora mismo, es miembro de una comunidad donde hay 800 propietarios más. La inversión realizada de 1.874 millones está hipotecando el puerto de una forma grave para su desarrollo. Existen problemas de propiedad con la adquisición que se ha hecho, existen muchos problemas legales, y no debemos asustar a la iniciativa privada, que es muy sensible a aportar una solución al problema —una de las soluciones posibles y viables—, porque supongo que todos esperamos ver un edificio, sin uso desde hace veinte años —señorías, no olvidemos que el problema es el edificio—, dando productividad a la sociedad y a la ciudad de Alicante o prestando una función social. En ningún momento el Partido Popular ni las instituciones que de él dependen han cerrado la posibilidad de que el edificio preste una función social, sin olvidar —claro está— el aspecto económico de recuperar para el puerto de Alicante los 1.874 millones de pesetas necesarios para su funcionalidad y eficacia. Y hay que hacerlo rápido, porque cada día que pasa la carga para la autoridad portuaria y los costes que le supone el mantenimiento de ese edificio son cuantiosos, señorías.

La autoridad portuaria —como digo— está actuando con celeridad, eficacia y pulcritud; no tiene ninguna negociación oculta. Negocia con la Generalitat, con la universidad y con la empresa privada a partir de una subasta, hecha

con legalidad, que resultó desierta, pero a la que podía concurrir cualquier persona.

El Grupo Socialista y el Grupo de Izquierda Unida han presentado una propuesta conjunta que tiene cuatro puntos. Evidentemente, no estamos de acuerdo con el primero porque restringe la capacidad de movimiento de la autoridad portuaria —entendemos que es el interés público actualmente vulnerado y quebrantado—, porque sólo quiere que el edificio se dedique a uso público y social. No está negado, pero ¿por qué le tenemos esa fobia a la iniciativa privada? Señorías, creemos que es una solución posible y viable, y además útil y beneficiosa para Alicante y los alicantinos. Lo rechazamos porque restringe capacidad de maniobra a lo que entendemos como objetivo número uno.

El segundo punto dice: Establecer los contactos necesarios con el Ayuntamiento de Alicante y el Consejo de la Generalidad valenciana para definir la utilización concreta. Está relacionado con el punto anterior, porque de alguna forma restringe las conversaciones con dos instituciones públicas. En el tercero se señala: Asegurar que cualquier decisión que se adopte sobre el mencionado edificio tenga en cuenta el planeamiento urbanístico existente. Bien, puede ser el vigente, eso es evidente. Y en el último punto se dice: Adoptar las medidas oportunas para que en ningún caso la compra de la tercera fase del hotel Meliá incida negativamente en las inversiones públicas para la gestión ordinaria del puerto de Alicante. Estamos absolutamente de acuerdo, y ése es el sentido de la intervención del Partido Popular.

Si fuera posible votar por separado los cuatro puntos, este cuarto lo aceptaríamos, pero gustosos, porque entendemos que es el reflejo del sentimiento de los alicantinos y que es la mejor solución para Alicante: que no incida negativamente en el corazón económico de la ciudad.

Con esto acabo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beviá, tiene la palabra, a fin de contestar a esa posibilidad que se ha insinuado.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Señor Presidente, aparte de eso, yo solicitaría de la Presidencia que me concediera un turno de acuerdo con el artículo 73 del Reglamento, que permite que cuando uno ha escuchado no solamente la fijación de una posición sino manifestaciones abiertamente contrarias y juicio de intenciones, pueda tener un turno en contra, lógicamente, pudiendo contestar el señor Jiménez después. Además, este turno está vinculado también con la postura que mi grupo va a tener con relación a la posibilidad de votación separada.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beviá, me parece razonable porque, en efecto, ha habido una contradicción, no tanto entre las exposiciones sino con las visiones de cada uno de los intervinientes. Pero como vamos muy mal de tiempo sí le ruego que sea muy breve y que en ningún caso exceda de tres/cinco minutos.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Sin duda alguna, señor Presidente, gracias. No pasaré de ese tiempo.

El señor Jiménez anuncia que va a votar en contra de las tres cuestiones fundamentales, tanto para el Grupo Parlamentario Socialista como para el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya —creo que también puedo hablar en su nombre, porque lo hemos tratado en muchas ocasiones—, que hacen referencia al uso público, al destino público y a la utilidad social del edificio, y plantea solamente su apoyo a un apartado que nosotros habíamos puesto como, diríamos, banderín de enganche para que el Partido Popular pudiera asumir más fácilmente los otros apartados. Por tanto, estoy absolutamente en contra de que se vote por separado. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

El señor Jiménez dice que esa compra ha hipotecado el presupuesto de la autoridad portuaria de Alicante y las posibilidades del puerto de Alicante. Señor Jiménez, cuando se tuvo conocimiento de la compra del edificio en marzo del año pasado —dejémosnos ahora de calificaciones—, cuando se inician las denuncias de posibles irregularidades, cuando se abre esa polémica, nadie en aquel momento, absolutamente nadie señaló que los fondos destinados a adquirir la tercera fase del Meliá se restaban de las inversiones previstas en el puerto; llegó a hablarse gráficamente por parte del entonces presidente de la autoridad portuaria de que era un regalo de Madrid a Alicante. Y cuando el señor Alcaraz pregunta al actual Gobierno —no al anterior Gobierno, a éste— qué hay que entender por ese regalo, este Gobierno contesta: La consideración de Alicante como beneficiaria de la operación tiene su justificación en el hecho de que esta operación de compraventa abre diversas posibilidades de utilización de un edificio que estaba en desuso desde hace veinte años, lo que beneficiaría el entorno, el conjunto de uso público que se ha creado en el puerto y, en definitiva, a los ciudadanos de Alicante. Es el propio Gobierno, este Gobierno, el que en ningún momento habla de que se detraiga ese dinero que costó la tercera fase del Meliá de las inversiones previstas para realizar los proyectos del puerto de Alicante.

Pero todavía hay más. En la visita a la que hacía referencia del presidente del Ente Público Puertos del Estado a Alicante, hace unos días —yo tengo las declaraciones aquí—, el presidente decía: Las dificultades que pueden surgir al disminuir los ingresos previstos por no adjudicarse la subasta tendrán una incidencia mínima, y las actuaciones previstas hasta el año 2000 no se verán afectadas, tan sólo pueden sufrir un retraso de uno o dos años. Y el señor Flores, actual presidente de la autoridad portuaria, en el diario Información de Alicante de fecha muy reciente, del sábado 12 de abril, matizaba la intervención del señor Osorio y decía que seguramente había habido una interpretación equivocada, o no bien entendida, de los periodistas, porque la no privatización del Meliá no iba a incidir, en absoluto, en las obras del puerto. Dice el titular: Flores no cree que las obras se retrasen por no enajenar el Meliá. Entonces, no veo yo esa hipoteca que usted apunta tanto y sobre la que pesa la parte central de su argumentación.

En consecuencia, el Grupo Parlamentario Socialista no puede aceptar, señor Presidente, que se desligue el único

apartado que poníamos sólo para facilitar la posibilidad del encuentro, pero del encuentro en todo, no del encuentro en algo que pueda significar que haya habido una hipoteca —y, por tanto, que haya una imposibilidad de desarrollo del puerto de Alicante—, cuando hace tres días, el propio presidente de la autoridad portuaria de Alicante reconoce que no va a afectar, si acaso mínimamente; pero él matiza que la no subasta no va a afectar a las posibilidades de desarrollo del puerto de Alicante y a la realización de sus proyectos.

Por tanto, de acuerdo con lo que establece el Reglamento, aceptada una enmienda de aproximación entre dos proposiciones no de ley, entendemos que debe ser votada en su totalidad, señor Presidente, y no por partes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Jiménez, también brevemente, por favor.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Su señoría cita unas declaraciones de prensa, pero la realidad es la que es y no podemos desvirtuarla.

La memoria de la autoridad portuaria de 1996 indica que en ese año el puerto de Alicante, de los 6.255 millones de los Fondos de Compensación para todos los puertos españoles, se llevó el 30 por ciento, 2.100 millones para poder hacer frente a esa venta.

Tampoco podemos olvidar la realidad de que muy próximamente —ya está aprobada por el Consejo de Ministros— llegará a esta Cámara el nuevo proyecto de ley de puertos, en el que prima la autonomía de los puertos, la libertad de tarifas y la competitividad de los puertos. El puerto de Alicante tiene seriamente amenazado su futuro, y no podrá subirse al tren de la modernidad si sigue con el lastre de una deuda cercana a los 2.000 millones. No olvidemos, señorías, que el puerto de Alicante en los últimos años siempre ha sido deficitario, con deudas de más de 100 millones de pesetas y, o moderniza sus infraestructuras e invierte para ponerse a la cabeza de los puertos, como se merecen Alicante y los alicantinos, o tendrá hipotecado su futuro. El Partido Popular entiende que es objetivo prioritario quitar lastre al puerto de Alicante y resolver el interés público ahora quebrantado, que es su hipoteca.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ENVIAR, CON CARÁCTER TRIMESTRAL, UN INFORME SOBRE LAS APORTACIONES PATRIMONIALES QUE, CON CARGO AL CAPÍTULO 8 DE LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO, SE REALICEN A PROMOTORES DE INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS Y DE TRANSPORTE FERROVIARIO, Y POR LA QUE SE ACUERDA LA COMPARECENCIA TRIMESTRAL DEL MINISTRO DE FOMENTO ANTE LA COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000360.)**

El señor **PRESIDENTE** (Morlán Gracia): Debatidos los puntos números 7 y 8 del orden del día, pasamos al punto número 9, que es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a enviar, con carácter trimestral, un informe sobre las aportaciones patrimoniales que, con cargo al capítulo 8 de los Presupuestos Generales del Estado, se realicen a promotores de infraestructuras de carreteras y transporte ferroviario, y por la que se acuerda la comparencia trimestral del Ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras.

Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, para cuya defensa tiene la palabra doña Cristina Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: La proposición no de ley que formula el Grupo Socialista es coherente con la preocupación que manifestamos en el momento es que en esta Cámara se debatía el proyecto de presupuestos para 1997, en el que aparecían dos rasgos diferenciadores, nítidos, de la acción del actual Gobierno en lo que se refiere a la inversión pública. Por una parte, el proyecto de presupuestos para 1997 recogía una voluntad de reducción drástica de la inversión pública en infraestructuras, tanto las correspondientes al Ministerio de Fomento como las correspondientes al Ministerio de Medio Ambiente; una reducción que cabe estimar en el entorno de los 160.000 millones de pesetas respecto a los niveles de inversión realizados por los dos departamentos en 1996. Esa drástica reducción en la inversión pública se veía —según el Gobierno— más que compensada por la existencia de recursos comprometidos a través del capítulo 8, recursos procedentes de los procesos de privatización de empresas públicas, que en el caso del Ministerio de Fomento —que es el que esta mañana nos ocupa— ascendían a 100.000 millones de pesetas. Se anunciaba también una posible asignación en cuanto al uso de estos recursos del capítulo 8 para que aproximadamente 40.000 millones fueran destinados a carreteras y 60.000 millones a infraestructuras ferroviarias.

Pues bien, este planteamiento que se hizo mereció por nuestra parte una crítica severa, no tanto porque el Grupo Parlamentario Socialista no considere oportuna la financiación extrapresupuestaria. En este país existe financiación presupuestaria desde hace mucho tiempo en un campo tan vital para la economía y para las necesidades sociales de este país como es la política de vivienda, donde, a partir de subsidios de tipo de interés en préstamos convenidos, se aporta de hecho financiación a la iniciativa privada para que se cumplan determinados objetivos en materia de política de vivienda. Por tanto, no tenemos ningún inconveniente en que también en materia de infraestructuras se establezcan procesos de concertación con la iniciativa privada, pero, eso sí, que conduzcan a la resolución de los problemas que tiene este país en materia de infraestructuras del transporte. Eso requiere, señorías, entre otras cosas, que se sepa efectivamente cuáles son los objetivos de la política de infraestructuras de este país. Yo creo que entre ayer y hoy podemos llegar a la conclusión de que el Gobierno todavía no tiene muy claro cuáles son en su

conjunto los objetivos a medio y largo plazo en materia de infraestructuras.

Ayer pudimos escuchar en el Pleno del Congreso que el PDI está jubilado, que es simplemente un documento de referencia para el actual Gobierno, plan que fue objeto de un debate muy amplio en el Parlamento pero al cual no tiene por qué sujetarse este Gobierno. Yo creo que es legítimo que este Gobierno no tenga por qué sujetarse a un Plan Director de Infraestructuras elaborado por un Gobierno de signo político distinto, pero me parece absolutamente necesario reclamar del actual Gobierno un nuevo escenario de planificación de las infraestructuras del transporte a medio y largo plazo que dé sentido a las actuaciones puntuales que empiezan a producirse con un carácter segmentado, precisamente en aplicación de las previsiones del capítulo 8.

Hemos tenido en fecha reciente la comparencia del Ministro de Fomento, precisamente para explicarnos el uso de una parte —una parte todavía no demasiado importante— de los 100.000 millones de pesetas asignados en el capítulo 8 bajo la rúbrica de: aportaciones a promotores privados de infraestructuras, en el Ministerio de Fomento, y destinados al primer pequeño paquete de autovías de peaje aprobado por el presente Gobierno. El problema es que no sabemos si ese pequeño paquete de autovías de peaje es pequeño en relación con un gran plan de infraestructuras del transporte previsto a medio o largo plazo, y si la articulación de las comunicaciones terrestres que quedan por rellenar en el territorio español es un mapa del cual conoceremos algo más que lo que se nos va avanzando de una manera parcial.

Por tanto, hay una primera preocupación por parte del Grupo Parlamentario Socialista en la que quiero insistir, que es esta respuesta parcial y opaca del Gobierno en materia de infraestructuras del transporte. Respecto de esta parcialidad y de esta opacidad tiene sentido nuestra proposición no de ley presentada esta mañana aquí, que es análoga a la que hemos presentado en relación con el capítulo 8 del Ministerio de Medio Ambiente.

El Ministro de Fomento decía el otro día en el Pleno que la mayor coherencia de la que se veía dotado en su acción de Gobierno al presentar el primer programa de autovías de peaje era que el mismo compensaba la disminución de la inversión pública en términos de impulso a la actividad privada en el sector de la construcción y que, más que ningún otro test de coherencia, entendía que ese programa de autovías de peaje respondía al necesario impulso de la actividad económica y, por tanto, de la generación de empleo en nuestro país.

Comprendo que al Ministro le preocupe esa coherencia y ese objetivo de la acción del Gobierno a través del capítulo 8. Ayer mismo Seopan, en su informe anual, comunicaba a la opinión pública que, durante 1996, la actividad del sector de la construcción ha caído en un 1 por ciento, que estima que este año se va a producir como mínimo un estancamiento de la actividad del sector y que las perspectivas son inciertas para el año 1998. Todo eso tiene mucho que ver, por supuesto, con la acción del Gobierno Aznar ya durante 1996, antes de aprobarse los presupuestos de 1997.

Durante 1996 solamente se ejecutó un 75 por ciento del capítulo 6 de los ministerios inversores, 15 puntos menos de la tasa media de ejecución que se ha registrado durante los últimos años, y eso se ha traducido en algo muy evidente: el sector de la construcción ha registrado una caída de actividad del 1 por ciento. Este año no se sabe lo que sucederá. Ciertamente ya hay de entrada una menor inversión pública, y ese mecanismo de compensación vía capítulo 8 parece que tardará en dar resultados.

A nosotros nos interesa, por supuesto, ese aspecto, pero nos interesa también de forma prioritaria saber cuál es el escenario en el que debemos ir situando las distintas acciones puntuales en materia de infraestructuras. Creemos que esta Comisión es el lugar adecuado para que los Diputados de todos los grupos parlamentarios conozcan la evolución en el empleo de ese capítulo 8 del Ministerio de Fomento. Por tanto, solicitamos que el Gobierno tenga a bien informarnos con periodicidad y de forma detallada, suficientemente omnicomprensiva, de cómo va empleando esos recursos y de cómo va complementando esa fuerte disminución en la inversión pública.

El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda, que supongo que el señor Ortiz defenderá, y, aunque por supuesto rebaja bastante el contenido de nuestra propuesta —la rebaja en términos de periodicidad de la información, de trimestral a semestral, y no entra en el detalle que nosotros solicitábamos, al menos no en el enunciado—, entendemos que significa la búsqueda de una posición de encuentro por parte del grupo que sustenta al Gobierno, y también creemos que debe compartir con nosotros las preocupaciones que he enunciado en mi intervención. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** Por tanto, aunque no nos satisface plenamente esa enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, la consideramos una respuesta —aunque insuficiente— necesariamente aceptable por parte de nuestro grupo. En ese sentido, votaremos a favor, no sin insistir, para que quede constancia, en que esa información que recibirá esta Comisión será analizada por parte de este grupo con el máximo rigor y con la máxima exigencia respecto de problemas que consideramos que para este país siguen siendo vitales, y que difícilmente podrán resolverse con la suma de decisiones puntuales por parte de la iniciativa privada, necesitada de una rentabilización clara de sus inversiones.

El señor **PRESIDENTE:** Para la defensa de la enmienda, tiene la palabra el señor Ortiz, en representación del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ:** Estamos asistiendo al aspecto instrumental o de periodificación de información de un debate evidentemente más de fondo que ya ha sido objeto de análisis en esta Comisión y en Pleno. Por tanto, estamos caminando sobre terreno ya trillado, y no solamente en el foro de esta Cámara, el primer foro del país, sino también en otros donde algunos representantes del Grupo Parlamentario Socialista y yo hemos tenido ocasión de debatir, de coincidir y discrepar, sobre esta materia.

La política inversora del Gobierno del Partido Popular se incardina, como se ha dicho hasta la saciedad —particularmente por el señor ministro—, en el cumplimiento de unos objetivos básicos de política económica. En estos momentos todos los países de la Unión Europea, y España también, estamos embarcados en la aventura de cumplir unos criterios, los famosos criterios del Tratado de Maastricht, e inevitablemente todas las economías europeas —y esto lo han reconocido portavoces ilustres del propio Grupo Parlamentario Socialista— utilizan la inversión pública como elemento de ajuste. Esto, desgraciadamente, ha sido así por la rigidez del recorte de los gastos corrientes, singularmente de los gastos sociales, que hacen inapelable —repito— en toda Europa la utilización como elemento de ajuste presupuestario, en una etapa de espectacular rigor presupuestario, de las políticas inversoras.

En este orden de cosas y en esta línea, la política del Gobierno del Partido Popular, que ya se plasmó en la Ley de acompañamiento, se orientó a intentar compensar, incluso en alguna medida a superar en un porcentaje pequeño, del orden del 5,8 por ciento en términos de presupuesto consolidado del departamento, la inversión específicamente presupuestaria mediante la apelación a las fórmulas de financiación privada de infraestructuras y también desde una concepción del destino del patrimonio del Estado, intentando sustituir recursos hasta ahora asignados a sectores menos productivos o menos necesarios a otros sectores más productivos, más necesarios, como es el caso de las infraestructuras.

Se arbitraron unas fórmulas que van desde el contrato llave en mano, del que se va a hacer uso —según declaraciones del señor ministro a los medios de comunicación— en breve, a la fórmula de anticipos reintegrable para autopistas, en un orden de magnitud de 40.000 millones, y a la creación del órgano gestor de infraestructuras ferroviarias, por un total de 60.000 millones. Se van a utilizar esas fórmulas; se están rematando los aspectos reglamentarios que requiere afrontar este tipo de fórmulas, singularmente en lo que se refiere a la gestora de infraestructuras ferroviarias; se ha presentado ya —como ha recordado la señora Narbona— un primer modesto programa —como lo calificó el ministro— de autopistas, y en otro ámbito más amplio un futuro plan de autopistas, en el que será de aplicación esta fórmula de anticipos reintegrables. Por consiguiente, quiero eliminar la preocupación que expresa la portavoz del Grupo Socialista en esta materia; no tenga la menor duda de que estas fórmulas se están estudiando y se empezarán a aplicar en breve plazo.

En lo que concierne ya a los aspectos instrumentales o de fondo de su iniciativa, efectivamente creo que hemos acordado —supongo que con la retirada de los términos estrictos de la proposición del Grupo Socialista— una enmienda transaccional en la que se parte de que es muy numerosa la información que reciben estas Cámaras, sobre todo en el área presupuestaria, del grado de ejecución de los presupuestos. Es cierto que es bueno que esta Comisión de Infraestructuras haga un seguimiento específico, no sólo en los términos estrictamente presupuestarios, de utilización de créditos, de créditos extraordinarios, de ejecu-

ción de los distintos capítulos, sino también de los programas específicos de actuación del Gobierno que afectan al área de la que es responsable parlamentaria esta Comisión de Infraestructuras. Entendemos que basta con que el informe sea semestral, no necesariamente trimestral, y que el objeto del informe debe ser la ejecución del capítulo 8 del presupuesto correspondiente al Ministerio de Fomento, y que no tiene sentido acotar a priori los aspectos y los renglones específicos, concretos, de esta información que se solicita inicialmente en la proposición no de ley. Según cuál haya sido la ejecución sobre la que se informe tendrán que ser unos u otros los renglones de información, sin extenderla —repito— a priori necesariamente a todos y cada uno de los capítulos que se mencionan principalmente en el apartado primero de la proposición no de ley. Entendemos que la mecánica operativa debe ser la que se aplica en otras Comisiones, singularmente en la de Presupuestos, y es que sobre la base de este informe se produzca, también semestralmente, una comparecencia de la autoridad del ministerio que pueda dar información puntual, precisa y tan detallada como se quiera en ese momento, sobre la base —repito— del informe previo a que hace referencia el apartado primero de la enmienda que proponemos.

Creemos que de este modo se da satisfacción en lo esencial —estoy seguro de que de un modo no completo— a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, sin agobiar a esta Comisión y al propio Gobierno con la reiteración de informaciones constantes que luego, con demasiada frecuencia, se revela que no son de especial utilidad.

Agradezco a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista su posición receptiva respecto a esta enmienda y entiendo que el señor Presidente, o la Mesa, en todo caso, deberá proceder a la lectura de la enmienda en el momento previo a la votación.

El señor **PRESIDENTE**: En efecto, como se han presentado varias enmiendas a las dos proposiciones anteriores, esta Presidencia procederá a leer la enmienda para que se conozca en sus estrictos términos cuando procedamos a su votación.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Voy a intervenir brevemente, señor Presidente, para fijar nuestra posición.

Al conocer en este momento la existencia de una enmienda en la que el punto principal, desde mi punto de vista, es el plazo de tiempo de presentación de informes, nuestro grupo anuncia que, si es aceptada —que parece ser que sí—, votará a favor de la misma. Este voto no hubiera sido favorable si se hubiese mantenido el texto de la proposición no de ley, por cuando nosotros creemos que mandar a que cada tres meses se realice un informe y además comparezca el ministro previamente a la remisión del informe es demasiado, teniendo en cuenta además que el Ministro Arias-Salgado nunca es reacio a comparecer ante la Cámara, ya sea en Comisión o en Pleno. En Pleno está más obligado, pero ante la Comisión no ofrece, al menos por lo

que yo conozco, ningún inconveniente en comparecer. Por lo tanto, el que venga cada seis meses nos parece positivo, así como en sus informes nos dé toda la documentación que sea necesaria para que haya una diáfana información sobre la actuación del Gobierno en los temas que en esta Comisión tratamos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Quiero manifestar nuestro apoyo a esta iniciativa. Por supuesto, nos gustaba más la redacción inicial, pero también comprendemos —porque igual nos sucederá a nosotros con otra proposición no de ley— que la voluntad de que al menos se avance conduce a este tipo de situaciones.

Aquí se han abordado dos o tres problemas de fondo. Creo que el problema fundamental es precisamente el cuestionamiento en este momento del Plan Director de Infraestructuras como tal. Esto, por una parte, viene a constatar una posición sistemática de Izquierda Unida, y es que en este tipo de planes, llámese plan director o tenga la denominación que tenga, sería necesario siempre conseguir un gran consenso para evitar que sucesivos cambios de gobierno modifiquen las prioridades en planes tan a largo plazo, entrando en un debate inacabable y con iniciativas que sistemáticamente van retrasando su entrada en vigor o la realización de determinadas obras.

Creemos que es importante la transparencia en la autorización de estos instrumentos presupuestarios, que, como aquí se ha dicho, lo que han intentado es paliar la insuficiencia presupuestaria para acometer diversas obras públicas. Nosotros dudamos de su eficacia, entre otras cosas porque la iniciativa privada lógicamente tiene la necesidad de sacar sus rendimientos económicos, y lo que se está haciendo en el fondo, en nuestra opinión, es dilatar en el tiempo el problema. Como la propia denominación de la partida dice, son instrumentos que lo que hacen es garantizar a los promotores privados su entrada en este tipo de iniciativas, teniendo que revertir lógicamente sus beneficios después. Los inversores privados, como su propio nombre indica, están para obtener beneficios y, en todo caso, para buscar fórmulas que posibiliten que a la larga el Estado, vía presupuestos, complemente y haga frente a estos compromisos.

Por último, nos preocupa también el destino del famoso miniplan de autopistas presentado y, como decíamos en una intervención anterior, nos preocupa la solución que se ha buscado para algunas comunidades o algunas capitales, entre otras Ávila. Porque ahora sistemáticamente se les coloca una autopista de peaje cuando no tienen resuelto todavía el problema de sus comunicaciones. Las autopistas de peaje, como decía antes, las dejaríamos a la iniciativa privada en aquellos corredores que ellos consideren que pueden ser rentables y, por tanto, que puedan libremente apostar por sacar rentabilidad a esos corredores. En todo caso, hay que garantizar, primero, mediante autovías, el servicio público, al menos en las capitales de provincia.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PRESENTAR EN EL PLAZO DE SEIS MESES UN PLAN URGENTE DE MOVILIDAD A DESARROLLAR JUNTO CON LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS PARA LOS PERÍODOS VACACIONALES Y DE DÍAS DE OPERACIÓN SALIDA MASIVOS QUE SUPONGA LA SOLUCIÓN A LOS PROBLEMAS DE CONGESTIÓN, CONTAMINACIÓN, USO MASIVO DEL COCHE EN TRAYECTOS LARGOS Y AUMENTO DE ACCIDENTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000011.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, punto número 10, por la que se insta al Gobierno a presentar en el plazo de seis meses un plan urgente de movilidad a desarrollar junto con las comunidades autónomas para los períodos vacacionales y de días de operación salida masivos que supongan solución a los problemas de congestión, contaminación, uso masivo del coche en trayectos largos y aumento de accidentes. Es autor de esta iniciativa el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

En su nombre, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Esta iniciativa trata de responder a una realidad que sufrimos todas las ciudadanas y ciudadanos cuando se producen sobre todo salidas masivas como consecuencia de las vacaciones, sean de Semana Santa, sean de verano —es decir, los famosos días punta—, e intenta estimular al Gobierno para que, estudiando el conjunto de problemas que concurren en esos días en los que las infraestructuras se ven imposibilitadas de absorber toda la demanda de tráfico que tienen, ayude a hacer más fluido el tráfico e incluso para que incida en la propia seguridad.

Básicamente contiene tres puntos que son apuntes, no soluciones mágicas. Habría bastantes más, entre otras, lógicamente, la potenciación del transporte público. Se hace una reflexión también sobre el problema de las autopistas de peaje. Hay zonas de nuestro país que en esos días tienen una muy baja ocupación, mientras que las carreteras nacionales están saturadas, y también hay puntos negros en las propias autopistas de peaje que son masivamente utilizadas como puede ser la N-VI, donde se producen grandes aglomeraciones. Por ello, insinuamos la posibilidad de que para esos días y en determinadas horas, a través de acuerdos a futuro con los concesionarios de autopistas, se contemple la posibilidad de levantar el peaje en días determinados. Es una reflexión que dejamos ahí.

Hay una propuesta del Grupo Socialista, que lógicamente explicarán, que hubiéramos aceptado si hubiera sido posible. Por otra parte, respecto al texto que plantea el Grupo Popular (que no es contradictorio y que, a pesar de que no nos gusta en el sentido de que es muy general, nos parece importante que al menos quede constancia de la voluntad del Gobierno de intentar estudiar estas medidas

conjuntamente con las comunidades autónomas, incluso con el Ministerio de Educación en lo que se refiere a medidas complementarias de calendario escolar, etcétera), vamos a votar favorablemente esa propuesta. También queremos hacer una pequeña recomendación humildemente. El Ministerio de Fomento tiene a su frente a una persona con un talante bastante abierto y reconocido por todos, y a veces no conviene ser más papista que el Papa, como ocurre con determinadas personas que trabajan en el ministerio. Esto sucede como en la mili: cuando el coronel manda cortar el pelo, a medida que va descendiendo la orden, al final no dejan ningún margen de maniobra. Yo creo que para los propios grupos parlamentarios es conveniente tener un cierto margen que permita maniobrar entre lo que al Gobierno le gustaría que propusiéramos y lo que finalmente se propone.

Por ello termino diciendo que, en todo caso, aceptaremos esa enmienda, que viene simplemente a eliminar los plazos y algunos de los puntos que nosotros ahí enunciábamos no como determinantes, sino como objeto de reflexión.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia no tiene conocimiento más que de una enmienda *in voce* del Grupo Socialista. Como supongo que ningún grupo se opone, paso ahora a darle la palabra al representante del Grupo Socialista, señor Díaz Sol, para que defienda su enmienda y se posicione.

El señor **DÍAZ SOL**: Nuestro grupo considera que la proposición no de ley que presenta el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya es oportuna y necesaria porque incide en un problema que sufrimos millones de españoles cuando nos incorporamos a nuestros merecidos períodos vacacionales. En las grandes ciudades sobre todo se produce una saturación de tráfico que a veces provoca problemas realmente serios y que afectan no sólo a la duración de los viajes, sino incluso a la seguridad vial. Nosotros apoyamos la proposición no de ley porque creemos que plantea de una forma razonable y con una amplitud suficiente los puntos básicos sobre los que habría que incidir, aunque consideramos que había un apartado que no estaba contemplado en la proposición no de ley, y de ahí nuestra enmienda *in voce*. Incentivar el escalonamiento tanto de las salidas como de las llegadas en los días cresta de los períodos vacacionales o en los llamados puentes que se producen a lo largo del año produce unos beneficios que se han podido constatar en aquellas ocasiones en que el escalonamiento ha sido realidad. Nosotros incluíamos una sugerencia de incentivar a través de medidas de todo tipo —publicitarias u otras que pudieran estudiarse— para que ese escalonamiento pudiera llegar a ser una realidad.

Tenemos noticia de que hay una enmienda del Grupo Popular que descafeína esta propuesta amplia y flexible que hacía el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y que completábamos con la sinceridad de intentar ayudar en un problema y sin buscar ningún tipo de obligación que pudiera volverse contra el Gobierno, pero coincidiendo con el señor Santiso creemos que a veces la falta de cintura

obliga a que salgan propuestas tan descafeinadas que su realización luego va a ser difícil de seguir. De cualquier forma, si la enmienda del Grupo Popular supone que el Gobierno se va a poner a trabajar sobre este problema, aunque sólo sea con esa buena intención, la apoyaríamos para que fuera un mandato con el que se empezara a corregir este asunto que consideramos preocupante.

El señor **PRESIDENTE**: Como hay una enmienda transaccional de la que se habla —y que ya la tiene la Presidencia—, le rogaría que con mucha brevedad —porque estamos en la hora que estamos— la leyera para que esta Comisión sepa qué va a votar, sobre todo si, como parece, se va a aceptar la misma.

Tiene la palabra el señor Seco como representante del Grupo Popular.

El señor **SECO GORDILLO**: Además de para dar lectura a esa enmienda transaccional que proponemos, intervingo, entiendo para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular en relación con esta iniciativa de Izquierda Unida en la que se pretende que en el plazo de seis meses el Gobierno presente un plan urgente de movilidad cuyos criterios básicos sean potenciar el transporte público y mejorar el sistema de peajes.

En relación con la potenciación del transporte público, debemos señalar que el plazo de seis meses propuesto en la iniciativa por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya para presentar un plan de movilidad para períodos vacacionales que solucione los problemas de congestión, contaminación, etcétera, resulta extraordinariamente corto por la gran cantidad de situaciones a considerar y por la diversidad de organismos que deben entrar en su análisis y en su desarrollo. La experiencia que en este sentido tiene ya la Dirección General de Tráfico en la preparación y desarrollo de procedimientos operativos durante las operaciones especiales desde hace ya bastante tiempo evidencia que no existen recetas mágicas que puestas en práctica en breve plazo resuelvan un problema tan complejo como el que se plantea, a causa de las desfavorables consecuencias del movimiento masivo de vehículos.

Respecto de la potenciación del transporte público, no cabe ninguna duda sobre su conveniencia, todos los grupos coincidimos en ello, pero no debemos olvidar la dificultad que supone conseguir un cambio modal en el sistema de transporte del vehículo privado al transporte público que tenga una magnitud apreciable. Sólo mejoras sustanciales del transporte público en relación con la calidad, la comodidad, la puntualidad y la disponibilidad y el tiempo total de recorrido —medidas todas ellas que pueden llegar a exigir inversiones elevadísimas, como el caso del AVE, el bus-VAO, etcétera, y que están difícilmente justificadas para resolver problemas puntuales que sólo se producen en períodos muy concretos del año— harán posible el cambio modal, pero su cuantificación a priori, por otra parte, es absolutamente imposible.

Respecto de las medidas propuestas en relación con los peajes, permítame decir, señor Presidente, que tras unas breves consideraciones generales analice las que concreta-

mente se proponen en el texto de Izquierda Unida. Creo que una vez superado afortunadamente el debate sobre la necesidad o la conveniencia de este sistema de peaje en las vías de comunicación, el futuro va hacia la extensión a gran escala de los sistemas llamados de peaje dinámico que permitan realizar la transacción de una manera automática y sin que el vehículo se detenga. Así se observa ya en la mayoría de los países europeos.

En relación con la gratuidad del peaje o el establecimiento de un peaje *blando*, debemos señalar que en España sólo una parte de la red de gran capacidad está sometida al régimen de peaje y precisamente los problemas de congestión del tráfico en momentos punta de desplazamientos masivos no se producen en esta red de gran capacidad, sino que afectan con mayor reiteración y extensión a otro tipo de vías. De los grandes países europeos como Francia, Alemania o Italia, España es el único país en el que la mayor parte de la red de gran capacidad está libre de coste directo para el usuario. En Francia y en Italia toda la red de gran capacidad está constituida por autopistas de peaje, y en otros como Italia, Alemania u Holanda determinados tipos de vehículos han de abonar una tasa por el uso de la infraestructura. Resulta conveniente ir a una reducción del importe del peaje con el fin de fomentar la utilización...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Seco, creo que éste no es el momento de hablar de los peajes en general. Vamos a centrarnos en la propuesta.

El señor **SECO GORDILLO**: A ello iba, señor Presidente.

En relación con las propuestas que se plantean por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya para la fecha de salida y retorno masivos, que son: potenciar el uso de aquellos tramos de autopista que sin tener una gran intensidad de tráfico sus itinerarios alternativos se congestionan, y acelerar el cobro de los peajes en los tramos que se saturan en las mencionadas fechas, debemos señalar que la cuestión se pretende resolver abaratando o suprimiendo incluso el cobro de peaje en los períodos señalados, solución que es de difícil adopción dado que las autopistas de peaje están reguladas por una normativa específica que forma parte de los contratos de concesión suscritos por las respectivas sociedades concesionarias y la Administración; normativa que establece una serie de derechos y obligaciones tanto para la Administración como para la entidad concesionaria, entre las cuales se encuentra el derecho al cobro de un peaje con arreglo a las tarifas aprobadas. La supresión o modificación de este derecho al cobro del peaje conforme a las tarifas aprobadas vendría a provocar el pago de cuantiosísimas indemnizaciones por parte de la Administración, si es debido a su culpa la reducción de las mismas, que serían absolutamente inasumibles. La única alternativa que parece viable es la llevada a cabo en algunos casos como con Acesa, en la autopista Montgat-Malgrat, y con Eurovías en la de Burgos-Armiñón, que consiste en negociar una reducción del peaje a cambio de un alargamiento en el plazo de la conce-

sión, actuación que se encuentra en la actualidad en fase de análisis en relación con otras sociedades concesionarias como Aumar, en las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz, y con Avasa en la de Bilbao-Zaragoza.

En cuanto a la segunda cuestión, la posibilidad de acelerar el cobro del peaje en las autopistas en las que se produce congestión, lo primero que debemos hacer constar es que no siempre se producen las retenciones por el cobro más o menos rápido del peaje, sino porque en esos momentos la infraestructura general de la vía resulta absolutamente insuficiente. Esta situación es difícilmente subsanable toda vez que no se puede dimensionar una obra para un volumen de demanda que solamente se produce en contadas ocasiones. En los casos en que se produce una congestión por falta de capacidad, tenemos constancia de que las sociedades concesionarias hacen lo posible y toman las medidas oportunas habilitando vías alternativas e implantando sistemas de prepago.

Sin embargo, de la iniciativa y de las anteriores intervenciones podría deducirse que se trata de un problema nuevo y que el Gobierno no ha adoptado ninguna medida en relación con la misma, pero debemos hacer constar muy brevemente, señor Presidente, cuatro actuaciones fundamentales de las cuales se deduce la preocupación del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Seco, por favor, le ruego que no entremos en las cuatro actuaciones y haga usted la propuesta, que parece va a ser bien recibida, y podremos pasar a la siguiente proposición no de ley.

El señor **SECO GORDILLO:** Perdón, señor Presidente, no tengo inconveniente, pero si me hubiera dicho con anterioridad que no entrara en el debate de fondo, sino que me limitara a leer la enmienda transaccional, con gusto lo hubiera hecho atendiendo a su indicación.

La enmienda transaccional que proponemos sería la siguiente en virtud de esta proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que culmine, en el plazo más breve posible, el estudio de los problemas derivados del incremento de movilidad en los períodos vacacionales y de días de operación de salida y entrada, como consecuencia del cual presente a esta Cámara un plan para mejorar los problemas de congestión, contaminación, uso masivo del vehículo en trayectos largos y aumento de accidentes, que contemple actuaciones específicas en esta materia.

El señor **PRESIDENTE:** Por *Convergència i Unió*, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Señor Presidente, voy a ser muy breve.

Curiosamente, esta iniciativa se presentó el 16 de abril de 1996 y se solicitaba que el informe se presentara en el plazo de seis meses; contando desde abril, dicho plazo no cumplía en el verano de 1996. Se debate en la fecha en que estamos, otra vez en abril, de 1997, y en el texto original

también se piden seis meses, con lo cual el informe vendría en octubre; en todo caso, estas medidas entrarían en vigor el verano de 1998. Concretando la temática con la enmienda que se hace, nos parece lógico que haya unos informes.

Quisiera apuntar sólo un detalle muy rápidamente sobre los peajes. El portavoz del Grupo Popular ha hablado de que no hay problemas en las redes de gran capacidad. Al menos en Cataluña, las que están congestionadas son las redes de gran capacidad y las de menor capacidad en los días vacacionales con entradas y salidas masivas. No tiene sentido quitar el peaje u ofrecer un peaje *blando* a los que quieren entrar, concretamente en Barcelona, en los días festivos. El automovilista que se mete en la autopista ya sabe que ese día aquélla está sumamente saturada. Quizás el que se mete en una autopista no lo hace por motivos de rapidez, sino por seguridad. Anecdóticamente, hay otro tema que no se ha estudiado nunca y es que a quien deberían reducir el peaje es a aquel señor que sale de Barcelona el día en que se produce una gran entrada a esta ciudad. A este automovilista sí que no se le ofrecen las condiciones básicas de una autopista, que serían velocidad y seguridad, porque dos de los tres carriles de salida de la autopista se habilitan para la entrada a Barcelona y, entonces, el señor que se dispone a salir tiene que hacerlo por un solo carril, con el peligro que además comportan los conos que se instalan en él.

Quiero terminar diciendo que el tema a analizar el peaje de las autopistas en los momentos de operación de entrada o salida masiva es mucho más complejo de lo que se está hablando.

En realidad, nosotros nos alegramos de que sea aceptada la enmienda transaccional, por cuanto la vamos a votar favorablemente.

— **SOBRE ELABORACIÓN DE UN CATÁLOGO DE VIVIENDAS VACÍAS PARA SU POSTERIOR EXPOSICIÓN PÚBLICA Y ADQUISICIÓN, SEGÚN BAREMO DE NECESIDADES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000012.)**

El señor **PRESIDENTE:** Debatida la proposición no de ley y admitida la enmienda transaccional del Grupo Popular que ha expuesto el señor Seco por el señor Santiso, vamos a pasar al último punto del orden del día, en el que ruego a todos los intervinientes que sean lo más concisos posible. Es una proposición no de ley sobre elaboración de un catálogo de viviendas vacías para su posterior exposición pública y adquisición, según baremo de necesidades.

Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y para su defensa tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Intentaré ser lo más breve posible.

Creo que la propia proposición no de ley lo explica todo. En un momento en que tenemos graves déficit de viviendas, sobre todo en régimen de alquiler, esta situación continúa coexistiendo en las grandes ciudades, sobre todo y por poner un ejemplo, en Sevilla, donde se estima que hay un censo de viviendas vacías del orden de las 50.000, según algunos datos, por lo que nos pareció conveniente presentar esta iniciativa para, de cara a un futuro, poder actuar de una manera consecuente, facilitar el conocimiento de este censo de viviendas vacías y para que posteriormente se puedan instrumentar planes complementarios que estimulen la puesta en el mercado de este número de viviendas actualmente vacías.

Nos parece bien la enmienda que presenta el Grupo Socialista, que viene a completar e incluso a expresar de una manera más clara nuestra iniciativa, por lo que sería aceptada sin ningún problema.

Dado que en la exposición de motivos se recoge cuál es el problema y cuál es la medida que apuntamos para intentar solucionarlo, no tenemos nada más que decir.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Santiso, por su concisión y su brevedad.

En efecto, ha sido presentada a esta Mesa una enmienda de sustitución por el Grupo Socialista a la proposición no de ley.

Para la defensa de esa enmienda tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Haciendo caso a su recomendación y también a la brevedad con la que el portavoz del Grupo de Izquierda Unida ha hecho la exposición de la proposición no de ley, igualmente voy a intentar ser breve, en el sentido de defender esta enmienda de sustitución bajo la premisa de considerar que viene a clarificar o a marcar la pauta de cómo conseguir que este número importantes de viviendas vacías que existen en España vean la luz, salgan al mercado y se incorporen a lo que ha de ser el uso y disfrute de una vivienda por parte de aquellas personas que tienen necesidad de acceder a la titularidad o al alquiler de una vivienda.

Nosotros completamos esta proposición no de ley que plantea el Grupo de Izquierda Unida, que habla de un catálogo de viviendas vacías, con una serie de medidas encaminadas a que sea un hecho que estas viviendas salgan a la luz, partiendo de unos datos censales que existen en el Instituto Nacional de Estadística. Creo recordar que desde 1991 hay un censo que ha tenido que sufrir modificaciones. En ese censo se hace constar, en función de los propietarios que existen en este país, cuáles son las viviendas actualmente vacías y que no están ocupadas por sus propietarios y que tampoco están alquiladas, viviendas que, por diversas razones, pensamos nosotros que tienen que ir incorporándose al mercado de la vivienda. Uno de los objetivos de la Ley de Arrendamientos Urbanos era intentar que los contratos de arrendamiento que se firmaran a partir de ese momento garantizaran ese equilibrio que tiene que haber entre el propietario y el arrendatario. Por lo tanto, entendemos que este tipo de viviendas que están ac-

tualmente cerradas, que están actualmente vacías, que no están ocupadas pueden incorporarse al mercado con arreglo a unas condiciones, a unas ayudas o a unos apoyos que tienen que venir avalados no sólo por el conocimiento de las características y de la situación patrimonial de cada vivienda —hay que analizar casi caso por caso para ver en qué situación se encuentran, por las dificultades, o por las necesidades que implica el ponerlas en el mercado—, sino por cómo el Gobierno, en el futuro plan de vivienda que ha anunciado y que me imagino que en algún momento sacará, enfocará de qué manera se incorporarán al mercado estas viviendas vacías y de qué manera se establecerá algún tipo de ayudas o de condiciones beneficiosas que permitan que la gente joven, la gente desempleada, la gente que se encuentre en situaciones de marginalidad, es decir, todas aquellas personas que tienen dificultades para acceder a la compra de una vivienda directa, se encuentren con unas viviendas dignas y que en todo momento tengan unas condiciones que puedan ser afrontadas por los titulares o los inquilinos de las mismas.

Por ello esta enmienda de sustitución que presentamos a la proposición no de ley de Izquierda Unida es una enmienda que viene a establecer una cadencia en la forma de tratar este tema; analiza cuál es el conjunto del problema y trata de buscar las soluciones, que tienen que venir derivadas de los planteamientos que haga el Gobierno en su plan de vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó por Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intervengo para anunciar nuestro voto negativo. No voy a ampliar mi exposición porque ya ayer, en el debate de una moción en Pleno, expusimos nuestros criterios al respecto. En realidad, aquí se nos presenta una proposición no de ley que está basada en la caótica situación que vive Sevilla. En todo caso, estaríamos de acuerdo si en el desarrollo de la proposición no de ley se instase al Gobierno a elaborar un catálogo de viviendas vacías en Sevilla, pero no de forma generalizada. No acertamos a ver cómo se puede hacer una exposición pública del censo de viviendas vacías para la adquisición por los ciudadanos. ¿En qué forma, quién pone a la venta estas viviendas? ¿La propiedad de estas viviendas no existe? Si hay alguien que quiera vender su vivienda, ahora mismo lo puede hacer. Si se elabora el censo, que se haga, pero en realidad hay otros componentes que juegan en este tema.

Por lo tanto, a nosotros no nos convence ni mucho menos la proposición no de ley en su redacción inicial ni tampoco la ampliación con la enmienda que se presenta.

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

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Sabiendo que es tarde y atendiendo a la brevedad con la que han actuado todos los intervinientes, voy a tratar de serlo yo también, además de ser poco duro en la exposición.

Hay que decir que se trata de una proposición no de ley realmente extraña, porque le falta cualquier tipo de rigor. Luego resulta que viene el Partido Socialista y trata de poner el rigor que le faltaba a la proposición no de ley. La proposición no de ley es exclusivamente voluntarista, no se basa en nada, tiene los datos... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marquínez, por favor, un momento.

Ruego silencio para que pueda intervenir el portavoz del Grupo Popular. **(Pausa.)**

Señor Marquínez, continúe.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Decía que la proposición no de ley venía fundamentada en nada, puesto que los datos de los que parte no tienen rigor ninguno. Habla de 50.000 viviendas vacías, cuando en el último censo, en la ciudad de Sevilla, no llegan a 30.000, etcétera, etcétera. Además, los ratios de viviendas desocupadas que se dan en Sevilla van por debajo, incluso, del ratio a nivel nacional y, por supuesto, del internacional. Además, la proposición no de ley invoca el artículo 47 de la Constitución, pero no invoca ni el artículo 10 ni el artículo 33, que tienen más prevalencia en el título I y en el capítulo I de la Constitución. Finalmente —como ya ha dicho un portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra—, presentan la proposición donde no corresponde, porque debía de entenderse que, si habla de Sevilla y pretende solucionarlo con Sevilla, debía dirigirse a la Comunidad Autónoma de Andalucía, que es lo que le recomendamos en este caso.

La enmienda introducida por el Grupo Parlamentario Socialista parece que aporta algo de sensatez y de rigor al tema —lo diré sin que sirva de precedente **(Risas.)**—, pero la verdad es que llueve sobre mojado. Me voy a limitar a leerle al Partido Socialista lo que dice el programa del Partido Popular, porque en este caso coinciden ustedes con el programa del Partido Popular en algo que ya se está haciendo. Si siguen por ese camino, avanzarán mucho. El programa del Partido Popular dice: Desarrollar una política realista en la rehabilitación de viviendas, en coordinación con la Administración estatal, autonómica y municipal, que permita la puesta en el mercado de las viviendas desocupadas. Eso lo decíamos en nuestro programa, eso es lo que está haciendo el ministerio y eso es lo que vamos a seguir haciendo, con la alegría de que ustedes compartan nuestra política y que además se sumen a ella y la apoyen constantemente en este Parlamento.

Por tanto, señor Presidente, no vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley ni la enmienda. La primera no tiene sentido y la segunda porque ya se está haciendo y así lo ha reconocido el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Con esto terminamos la discusión de la proposición no de ley.

Para ordenar la votación, porque hay algunas enmiendas que hay que leer, vamos a suspender la sesión durante sólo dos minutos y reanudaremos la sesión.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

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

Vamos a pasar a la votación de las proposiciones no de ley.

En primer lugar, proposición no de ley relativa al uso correcto de la toponimia gallega en el nomenclátor oficial de Correos y Telégrafos, que se vota en sus propios términos, tal como ha sido formulada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dijo:

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

Proposición no de ley relativa a desdoblamiento de la carretera N-620, tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro, como autovía libre de peaje, suprimiendo —como ya se ha señalado por el propio proponente— del segundo párrafo la referencia a: en el primer trimestre del próximo año del referido tramo. En esas condiciones, vamos a proceder a la votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

Las proposiciones no de ley 7 y 8, relativas ambas a reserva para utilización pública del edificio conocido como tercera fase del Meliá, ubicado en el puerto de Alicante, han sido refundidas, por acuerdo de los autores de las dos proposiciones, en una propuesta de cuatro puntos, que paso a leer: 1. Promover las medidas oportunas para que, sin perjuicio de las investigaciones en curso sobre su adquisición, la tercera fase del Hotel Meliá sea de uso público y utilidad social. 2. Establecer los contactos necesarios con el Ayuntamiento de Alicante y el Consell de la Generalitat valenciana para definir la utilización concreta a la que debe ser destinado, así como la participación de cada una de las instituciones en las inversiones que deban ser realizadas. 3. Asegurar que cualquier decisión que se adopte sobre el mencionado edificio tenga en cuenta el planteamiento urbanístico existente. 4. Adoptar las medidas oportunas para que en ningún caso la compra de la tercera fase del Hotel Meliá incida negativamente en las inversiones públicas para la gestión ordinaria del puerto de Alicante.

Vamos a proceder a la votación de las dos proposiciones refundidas en ésta, tal como está el texto en los cuatro puntos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 21; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las proposiciones no de ley.

A continuación, vamos a votar la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a enviar, con carácter trimestral, un informe sobre las aportaciones patrimonia-

les que, con cargo al capítulo 8 de los Presupuestos Generales del Estado, se realicen a promotores de infraestructuras de carreteras y de transporte ferroviario, y por la que se acuerda la comparecencia trimestral del Ministro de Fomento ante la Comisión de Infraestructuras. A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular que ha sido aceptada y es la siguiente: 1. La Comisión de Infraestructuras insta al Gobierno a enviar, con carácter semestral para su debate en la Comisión de Infraestructuras, un informe con el pormenor y detalle necesarios para el más completo conocimiento sobre la ejecución del capítulo 8 de los Presupuestos Generales del Estado, correspondiente al Ministerio de Fomento. 2. La Comisión de Infraestructuras acuerda, asimismo, la comparecencia semestral de las autoridades del Departamento para informar sobre los extremos del apartado anterior.

Con esta redacción se pone a votación la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo:

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

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a presentar en el plazo de seis meses un plan urgente de movilidad a desarrollar junto a las comunidades autónomas para los períodos vacacionales y de días de operación salida masiva que supongan la solución a los problemas de congestión, contaminación, uso masivo del coche en trayectos largos y aumento de accidentes.

Aunque ha sido leída por el señor Seco una enmienda transaccional hecha por el Grupo Popular y que ha sido aceptada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, voy a dar lectura de la misma para que conste su aprobación en el «Diario de Sesiones». Dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que culmine, en el plazo más breve posible, el estudio de los problemas derivados del incremento de movilidad en

los períodos vacacionales y de días de operación de salida y entrada, como consecuencia del cual presenta a esta Cámara un plan para mejorar los problemas de congestión, contaminación, uso masivo del vehículo en trayectos largos y aumento de accidentes, que contemple actuaciones específicas en esta materia.

Con esta redacción pasamos a votar la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo:

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

Finalmente, proposición no de ley sobre elaboración de un catálogo de viviendas vacías para su posterior exposición pública y adquisición según baremo de necesidades.

Ha sido presentada un enmienda por el Grupo Socialista, que el Grupo de Izquierda Unida ha aceptado. Procedo a leerla porque es una enmienda de sustitución: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar un catálogo de viviendas vacías partiendo de los datos contemplados en el último censo del INE, al que habrán de incorporarse las modificaciones que se hayan producido con posterioridad, a fin de que, tras su exposición pública, les sean aplicables las actuaciones oportunas que con la finalidad de su incorporación al mercado de vivienda se contemplen en el futuro plan de vivienda anunciado por el Gobierno.

Con esta redacción, vamos a poner a votación la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 21.

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

Se levanta la sesión.

Eran las dos y quince minutos de la tarde.