



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 233

---

## INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENTE: DON JESÚS MARÍA POSADA MORENO**

Sesión núm. 23

**celebrada el martes, 20 de mayo de 1997**

---

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

	<u>Página</u>
— Relativa al transporte por ferrocarril de carbón desde el puerto de Ferrol a la central térmica de la Empresa Nacional de Electricidad, S. A. (Endesa) en As Pontes (La Coruña). Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000310) .....	6686
— Sobre medidas para solucionar los problemas del transporte de carbón de Ferrol a As Pontes (La Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000120) ...	6686
— Sobre acceso ferroviario al puerto de Marín. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000313) .....	6690
— Sobre medidas para la construcción de la conexión ferroviaria entre el puerto de Marín y Pontevedra superior a tres años. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000180) .....	6690

	<u>Página</u>
— Relativa a la ejecución del tramo Cervera (Lleida)-Igalada (Barcelona), en la N-II, autovía Lleida-Barcelona. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000461) .....	6694
— Relativa a que en el proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza se contemple la existencia de una estación en Guadalajara. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000496) .....	6700
— Relativa a la adopción de las medidas para hacer operativo el aeropuerto de León. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000459) .....	6703
— Por la que se insta al Gobierno a que impulse la realización de un Plan extraordinario de inversiones en las carreteras de las redes provinciales, comarcales y locales de la provincia de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000005) .....	6706
— Relativa a la ejecución del proyecto de la variante de Bellavista y Dos Hermanas (Sevilla), en la carretera N-IV de Madrid a Cádiz, tramo de circunvalación Sur de Sevilla-Autopista de Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario anterior. (Número de expediente 161/000025) .....	6709
— Sobre instalación de guardacarriles en la autovía del Mediterráneo, tramo de Alcantarilla y Alhama de Murcia. Presentada por el mismo Grupo Parlamentario. (Número de expediente 161/000055) .....	6709

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

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **RELATIVA AL TRANSPORTE POR FERROCARRIL DE CARBÓN DESDE EL PUERTO DE FERROL A LA CENTRAL TÉRMICA DE LA EMPRESA NACIONAL DE ELECTRICIDAD, S. A. (ENDESA), EN AS PONTES (LA CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000310.)**

— **SOBRE MEDIDAS PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS DEL TRANSPORTE DE CARBÓN DE FERROL A AS PONTES (LA CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000120.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de hoy de la Comisión de Infraestructuras.

Como sus señorías saben, y es habitual en esta Comisión, las votaciones no comenzarán antes de las 13,30 horas, según acuerdo de la Mesa y portavoces.

Vamos a empezar con las proposiciones 1 y 2. La proposición número 1 es la relativa al transporte por ferrocarril de carbón desde el puerto de Ferrol a la central térmica de la Empresa Nacional de Electricidad, S. A. (ENDESA),

en As Pontes (La Coruña), del Grupo Parlamentario Socialista.

Existe una segunda proposición, que es la relativa a las medidas para solucionar los problemas del transporte carbón de Ferrol a As Pontes (La Coruña), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Dada la coincidencia del tema de ambas proposiciones, vamos a tratarlas conjuntamente.

Para la defensa, por tanto, de la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Señorías, el caso del transporte del carbón, que deseamos sea por ferrocarril, desde el puerto de Ferrol a la central térmica de Endesa, situada no excesivamente lejos del puerto de Ferrol, en el lugar de As Pontes, es precisamente un caso paradigmático de un transporte que debe ser ejercido a través de un medio concreto, que es el ferrocarril.

La central térmica de Endesa, a partir del momento en que se le ha planteado el problema de la tendencia al agotamiento del yacimiento que venía utilizando en el lugar de As Pontes, se ha tenido que plantear, y de hecho así viene realizándolo ya, el abastecimiento de hulla a través de hullas importadas, en su mayor parte de Estados Unidos y de Indonesia. Estamos hablando de cargas de material de hulla realmente muy importantes. En este momento se sitúan en el orden de magnitud de los 2,5 millones de toneladas anuales, y la previsión es que ese tipo de cargas tenga que incrementarse progresivamente hasta después del año 2000, 2008-2010, y llegue cerca de los 5,5 millones de toneladas.

Estamos hablando, por tanto, de cargas de graneles que es exactamente aquello que en los manuales, cuando se habla de economía del transporte, y para todos es conocido, es una obviedad que debe realizarse precisamente utilizando la ventaja comparativa que introduce el ferrocarril, desde el punto de vista medioambiental, desde el punto de vista de economía del transporte, desde todos los puntos de vista. Es éste precisamente uno de los pocos lugares, de los pocos tipos de cargas y de tráfico en los que el ferrocarril demuestra una ventaja realmente importante, repito, desde todos los puntos de vista.

Por ello, le parece a nuestro grupo político, y les parece así a otros grupos, hasta el punto que existe un posicionamiento entiendo que similar por parte del BNG en esta Cámara, y es un trabajo que han venido realizando en esta línea en el Ayuntamiento de Ferrol, en corporaciones municipales, que yo recuerde, anteriores a la actual; decía que le parece a nuestro grupo que existe una coincidencia relativamente generalizada de que a esto se le debería encontrar una solución.

En este momento, en ausencia de una alternativa ferroviaria, en ausencia de un ferrocarril que pueda cumplir este papel, la carga está siendo transportada desde el puerto de Ferrol hasta el lugar de As Pontes atravesando la ciudad de Ferrol, necesariamente cruzando el área de Ferrol y cargándola de un tráfico insoportable desde todos los puntos de vista, fundamentalmente medioambiental. Está siendo necesariamente transportada por superficie utilizando la red de carreteras de la comarca y de la ciudad de Ferrol. Esto supone una intensidad de tráfico que realmente no tiene ningún sentido que se produzca en estas circunstancias, y por ello (y trataré de ser breve y resumir la idea, que creo que es bastante simple) desde finales del año 1993, en lo que yo creo recordar, en el Ministerio a la sazón de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, se llevaron a cabo labores de impulso, estudiando cuáles podían ser las mejores alternativas para solucionar este problema.

De hecho, recuerdo que habíamos podido disponer de un conjunto de alternativas, propuestas tanto por... (**Ru-  
mores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Pérez Touriño, por favor ruego a sus señorías que guarden silencio.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Se lo agradezco, señor Presidente, porque verdaderamente es que casi ni me escucho yo mismo.

Decía que a partir del año 1993, lo recuerdo bien, estando al frente de la Secretaría General de Infraestructura del MOPTMA, pusimos en marcha una serie de estudios y de trabajos realizados por la propia empresa Renfe y por la empresa FEVE, es decir, en ancho Renfe y en ancho FEVE, en vía estrecha, porque las dos empresas consideraban, desde su punto de vista, como empresas operadoras de servicios de transporte, que les sería de interés la explotación, el dar este servicio para estas cargas. Existen múltiples alternativas ofrecidas, finalmente se seleccionaron algunas de ellas y, por tanto, en estos momentos yo creo que disponemos, y hablo en plural, el conjunto de los grupos,

el conjunto de las administraciones implicadas, de alternativas concretas para la realización de este servicio. Es importante, en todo caso desde la perspectiva de nuestro grupo lo es, abordar la solución de este problema. Difícilmente los ciudadanos de Ferrol y el Ayuntamiento de Ferrol podrá soportar una carga de estas características cruzando este transporte por carretera año tras año e incrementándose de forma tan notoria su coste. Lo que nuestro grupo plantea es que, en definitiva, por parte del Ministerio de Fomento se siga con esta promoción y que se termine construyendo ese ferrocarril entre Ferrol y As Pontes.

Es importante definir, tomar la alternativa concreta adecuada. Sabemos que es vital y decisivo para este tema la posición de la empresa Endesa, de la empresa productora de energía; una empresa que, hay que decirlo, obtiene felizmente cuantiosos beneficios. El área de Ferrol, y Galicia en general, soporta cargas importantes derivadas de la presencia de Endesa precisamente en ese territorio. Por parte de la Administración autonómica existe un plan y unos compromisos concretos en torno a la acción de Endesa y sus costes para la comarca de Ferrol y para la economía gallega también...

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señor Pérez Touriño, por favor, ruego silencio a sus señorías para que el señor Pérez Touriño pueda explicar adecuadamente su postura. Continúe, por favor.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Por todo ello debería de poder suscitarse entre los grupos parlamentarios un consenso en la línea de que el Ministerio de Fomento siga adelante, tome en sus manos la promoción de este proyecto que dé lugar a que finalmente, y en un plazo razonable, pero en todo caso urgente dada la carga extraordinaria que ya está soportando la comarca de Ferrol de este tipo de graneles pasando por su ciudad, promueva y construya este ferrocarril. Para ello, la primera medida, evidentemente, es cerrar el tema de la alternativa, e insisto que a nuestro grupo le parece sintomático que tanto a Renfe como a FEVE les pareciera, en sana competencia, que era típicamente un tipo de servicio de transporte de operación que correspondería o que sería razonable que lo hicieran, desde la perspectiva comercial, cualquiera de ambas empresas.

Éste es el motivo de nuestra proposición no de ley. Posteriormente tendrá ocasión de fijar la posición de nuestro grupo en relación con la propuesta que hace el BNG, pero que ya adelanto que estimamos que podemos coincidir con ella.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Touriño, la costumbre en esta Comisión, cuando se defienden conjuntamente dos proposiciones, es que en su misma exposición, y de una forma breve, tome usted ya postura, puesto que conoce la iniciativa del BNG.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Nuestra posición es que entiendo que la proposición no de ley del BNG la compartimos, es decir, nos parece que va en la misma línea que la

nuestra, es totalmente razonable, está planteando realmente la misma posición. Introduce un punto, el primero, que en nuestra proposición no estaba, y hace referencia a la necesidad de acelerar la construcción de la segunda fase del acceso norte, un acceso carretero que estaba previsto y que se está desarrollando en la ciudad de Ferrol; nos parece bien que en la medida de lo posible se acelere. Es obvio que eso no va a solucionar el problema, y por eso el propio punto 2 del BNG encierra, en definitiva, el mismo planteamiento que hace nuestra proposición no de ley.

Por tanto, señor Presidente, no será difícil llegar a un acuerdo a lo largo de la mañana elaborando una proposición no de ley quizá única. En todo caso, nuestro voto será también favorable a la proposición del BNG.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el Diputado señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Tendremos que volver a hablar de un medio natural gravemente agredido. Es impresionante comprobar cómo en un puerto como el de Ferrol, en una ría con unas posibilidades grandes desde el punto de vista portuario, se ha construido un puerto carbonero en su centro mismo por parte de Puertos del Estado, autoridad portuaria, y por supuesto con dinero público, que consistió en más de 2.000 millones de pesetas. Sin duda, un puerto carbonero que vino a provocar gravísimos males de tipo medioambiental y respecto al ecosistema de la ría, cuando había mucho espacio portuario que pudo ser utilizado para esta finalidad.

Pero este sin duda daño ecológico innecesario, para el que sí se contó con dinero público, no fue acompañado efectivamente por la realización de una red viaria en la comarca, apropiada para las funciones y los servicios de las grandes empresas, muchas de ellas públicas, que hay en esta parte de Galicia. Una de ellas, en concreto Endesa, es la que se beneficia de esta red de carreteras para el transporte de una hulla bituminosa que, como ya se indicó por parte del señor Diputado portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, proviene por mar de los Estados Unidos y de Indonesia para poder cumplir la normativa medioambiental de la Unión Europea, por cierto, para reducir las emisiones de dióxido de azufre de una de las centrales térmicas más contaminantes de las existentes en Europa.

Cabe recordar que durante muchísimos años, aún hoy, los beneficios de Endesa, por tomar como ejemplo un año clave como puede ser 1994, ascendieron a 132.728 millones de pesetas netos de ganancias, correspondiendo gran parte de todo el período, casi un tercio, por lo menos hasta 1994, a la central térmica y a la mina de As Pontes-García Rodríguez, en Galicia.

Lógicamente, y con este panorama, hubo desde prácticamente el año 1992 una cierta preocupación por parte del Gobierno autonómico y unos acuerdos de colaboración con Endesa para que se construyese antes de 1996 una vía férrea Ferrol-As Pontes, que estaba ya en estudio por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes desde el año 1989, precisamente para buscar estas soluciones por ferrocarril. Cuando el estudio se concretó, en 1993, se con-

templaron dos opciones: o bien el ancho vía FEVE, o bien el ancho de vía Renfe. De todas maneras, desde 1989, la paciencia ciudadana fue enorme, porque las concreciones nuevamente fueron claras en cuanto al muelle para el carbón, para dar efectivamente atraque a barcos de 60.000 toneladas de registro bruto y con un calado de 12 metros en el muelle, y el parque de carbón, ya en la central térmica de Saa, que puede albergar 150.000 toneladas de carbón de hulla bituminosa importada.

Para que se den cuenta sus señorías de la gravedad del problema, en 1992, es decir, ya hace más de cuatro años, cinco años prácticamente, se transportaban 800.000 toneladas de carbón bituminoso desde el puerto de Ferrol hasta el parque de carbón de Saa, con 53.000 circulaciones de camiones ese año a lo largo de 45 kilómetros, y ello por el interior de núcleos urbanos como Ferrol, Fene y Neda. En 1996, prácticamente fueron dos millones de toneladas, y será muy próximo a cuatro millones de toneladas en el año 2004. Esto quiere decir una frecuencia de camiones en el año 1996 de alrededor de 219 camiones diarios, que pasarán a ser 347 en el 2004, lo que significa, en temporalidad, día y minutos o segundos, lo siguiente: aproximadamente cada cinco minutos, en el año 1996, dos camiones, es decir, uno de ida y otro de vuelta, y en el año 2004, dos camiones, uno de ida y otro de vuelta cada tres minutos. Esto quiere decir que 66.000 horas de ocupación tendrá esta red viaria en el año 1996, y 274.000 horas en el 2004.

Señorías, está claro que hay una red viaria que ni siquiera son autovías, que hoy nada más está construida una parte del acceso norte, que es para conectar con un corredor de alta velocidad, una vía rápida que va de Catabois a San Sadurniño, construida además por la Administración autonómica y que fue planificada como autovía, pero que quedó en corredor rápido, y a partir de prácticamente 20 kilómetros de los 45 se ha realizado solamente un ensanche de la comarcal 641 y con dinero público de Galicia, no con dinero público del Estado, lo cual significaron 4.000 millones de pesetas prácticamente del erario público de la Administración autonómica. Esto es lo que hay para este transporte por carretera.

Y aún así, prácticamente después de acabado el acceso norte, que corrió por cuenta del MOPTMA y que va a correr por cuenta del actual Ministerio de Fomento, aún así, repito, casi cuatro kilómetros tendrían que continuar siendo por vía urbana, es decir, por una red viaria que cuenta solamente con dos carriles y con construcciones a ambos lados de la carretera. Yo creo que es demasiado exigir de la paciencia ciudadana que pueda aguantar una presión de circulación de camiones como la que está aguantando, añadida a todo lo que llevamos soportado de contaminación del carbón, ya que —todo hay que decirlo— se tardó en poner una mampara bastantes años después de la llegada de este carbón al puerto de Ferrol, con una grave contaminación atmosférica que provocó daños en los edificios y, por supuesto, en la salud de muchos ciudadanos de Ferrol y de la comarca.

El señor Pérez Touriño hizo referencia a dos posibilidades para el transporte por ferrocarril: el transporte de FEVE y el transporte de Renfe, y en todos los estudios rea-

lizados hasta el año 1993 iban los costes de ambas alternativas, que oscilaban entre 12.000 y 16.000 millones de pesetas. En todo caso está demostrado que es una alternativa válida a la carretera para el transporte, si no de todo el carbón, de una parte importante del mismo; que estaría amortizada esta inversión en treinta años, como un período muy largo de tiempo, el más largo posible, y nadie duda de que en el transporte por ferrocarril es muchísimo más barata la tonelada transportada, en concreto sería prácticamente un consumo de gasóleo de 0,75 litros por tonelada transportada en ferrocarril, frente a 1,75 por carretera.

De todas maneras, pensamos que un gasto como el que necesita la construcción ferroviaria no se puede contemplar solamente por parte de la administración pública, sino que debería colaborar una empresa como la empresa Endesa, que el propio señor Martín Villa reconoció que había contribuido de forma decisiva a convertir a ese grupo empresarial en uno de los más importantes del Estado español.

Solamente quiero añadir que nuestra iniciativa está registrada en junio de 1996 y por eso le dábamos tanta importancia al primer punto: acelerar la construcción de la segunda fase del acceso norte, evitando así el paso del tráfico pesado procedente del puerto de Ferrol en dirección a As Pontes por la travesía urbana de Catabois, que aun así no lo va a impedir en esos tres kilómetros a los que antes me referí. Y en segundo lugar, lo más importante: elaborar el proyecto definitivo para el transporte por ferrocarril de Ferrol a Endesa-As Pontes y ejecutarlo urgentemente contando con la colaboración económica de la empresa eléctrica.

Como quiera que el segundo punto coincide también con el planteamiento del Grupo Parlamentario Socialista, nosotros estamos tanto dispuestos a votar su iniciativa como a que se haga una enmienda que las fusione a las dos.

El señor **PRESIDENTE:** Por Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA:** En nombre de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y en concreto en nombre de Esquerda Unida-Esquerda Galega, quiero manifestar la posición favorable de nuestro grupo a las dos proposiciones no de ley que se han debatido en la Comisión en relación con este tema.

Quiero decir con absoluta claridad que nuestra posición es la pura respuesta lógica a una necesidad planteada desde el punto de vista de los intereses de los ciudadanos, como tales ciudadanos que se ven seriamente afectados en su vida cotidiana por las condiciones en que se está efectuando actualmente el transporte de material entre el puerto de Ferrol y la factoría de Endesa, y también desde el punto de vista de los ciudadanos en cuanto trabajadores de una empresa importante en la economía de Galicia, que están viendo cómo se lleva a cabo ese transporte en las condiciones menos favorables para los propios intereses económicos que están en juego.

La factoría Endesa es una factoría importante en la economía gallega. Sería bueno que la propia dirección de En-

desa asumiera coherentemente esta coincidencia de la importancia que tiene la empresa en esa economía y que, a su vez, asumiera, en términos de generosidad, los importantes beneficios que la empresa ha obtenido de sus factorías y del conjunto de elementos, infraestructuras y capital humano fundamentalmente que Galicia ha puesto a disposición de esta empresa.

Yo creo, por tanto, que la respuesta positiva de nuestro grupo a esta proposición es una respuesta de pura coherencia de una fuerza progresista con las necesidades ciudadanas en relación con la problemática objetiva de hecho que es tratada en estas proposiciones no de ley.

Pero también es evidente, señorías, que es un momento oportuno y adecuado para que constatemos la coincidencia del Partido Socialista con su proposición no de ley, el Bloque Nacionalista Galego con la suya y nosotros, en relación con las dos. Y que asimismo se pueda constatar la oposición del grupo parlamentario que sostiene a la Xunta de Galicia en estos momentos, así como al Gobierno central. Resulta difícil, desde las posiciones de esos Gobiernos, acreditar que se están llevando a cabo actuaciones en el interés de Galicia cuando se vota en contra de este tipo de proposiciones. Yo creo que en los hechos y en la práctica se pone de manifiesto la necesidad, para resolver los problemas de Galicia, de una alternativa que evidentemente se tiene que ir construyendo sobre la base de la colaboración de las fuerzas progresistas.

Por estas razones, y con el deseo de que esta colaboración se pueda concretar en la fórmula más adecuada posible, nosotros, en todo caso, manifestamos, nuestra posición favorable a las dos proposiciones no de ley.

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

El señor **PÉREZ CORGOS:** El Grupo Parlamentario Popular va a oponerse a la aprobación de estas dos proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista y por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, por varias razones.

En primer lugar, respecto del primer punto de la proposición no de ley planteada por el Bloque Nacionalista Galego, porque está ampliamente superada en el tiempo. No olvidemos que se insta al Gobierno a la ejecución urgente de la segunda fase del acceso norte a Ferrol, y esa segunda fase ya ha comenzado, están las obras de caja abiertas y van a buen ritmo.

Respecto a la esencia de las dos proposiciones no de ley que se presentan, relativas al transporte de carbón desde el puerto de Ferrol hasta el municipio —que no lugar como ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista— de As Pontes, es cierto que en la actualidad, y desde hace ya unos años, este transporte se viene realizando por carretera por medio de camiones, y que ha sido necesario que la Xunta de Galicia, la Administración autonómica, que no la Administración central, haya procedido a la realización de una serie de importantísimas inversiones en la zona.

El corredor que une Catabois con Espiñaredo, ya en el municipio de As Pontes, está rematado, se ha inaugurado y

está en pleno funcionamiento. Por él circulan en la actualidad una media de 200 camiones diarios, lo que supone una inversión en este transporte, por parte de Endesa, de mil millones de pesetas anuales. Mil millones de pesetas anuales que revierten directamente en la economía de la zona, en la economía empresarial y en las economías domésticas, no solamente de estos doscientos camioneros y sus familias, sino también de los puestos de trabajo y las economías que inducen este tipo de transportes, como los servicios: gasolineras, ventas de neumáticos, talleres de reparación de vehículos, hostelería, etcétera.

Es cierto que la infraestructura que hoy se pide a través de ambas proposiciones no de ley es una infraestructura muy importante, y así lo entiende también el Grupo Parlamentario Popular y la Administración autonómica. Sucede que se insta al Gobierno en este momento a que con urgencia recupere el irrecuperable tiempo perdido durante la etapa de la Administración anterior.

En la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista se nos dice que desde el año 1989 hasta 1993 el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las empresas Renfe y FEVE han realizado diversos estudios de viabilidad, pero lo que no nos consta es lo que ha sucedido a partir de 1993. Durante estos cuatro años este proyecto parece que ha quedado paralizado, quizá porque su viabilidad económica no estaba clara. Si utilizamos la memoria política veremos que en aquellos libros blancos que en 1989 servían de base al programa electoral del Partido Popular en las elecciones autonómicas se configuraba un objetivo muy importante, que era el del establecimiento o la constitución de lo que denominábamos el eje industrial Ferrol-As Pontes, y en ese ámbito habrá que enmarcar la implantación de esta infraestructura.

El transporte por ferrocarril entre As Pontes y Ferrol no debe servir exclusivamente para el carbón, porque la vida del yacimiento de As Pontes se sitúa en torno al año 2009-2012, y a partir de ese momento el transporte, la materia prima que esta central va a quemar tendrá que ser materia prima de importación. Por tanto, aquí no se ha paralizado nada. En este momento, la Xunta de Galicia ha presentado a la Secretaría de Estado de Energía y Recursos Minerales una serie de proyectos y propuestas para la creación de infraestructuras en la zona que articulen de verdad ese eje industrial Ferrol-As Pontes, y dentro de estas infraestructuras está precisamente la línea férrea entre Ferrol y As Pontes para el transporte de graneles y para el transporte de otras mercancías que sirvan de base para la constitución de una infraestructura, no ya de transporte, sino una infraestructura industrial para la zona. Esta preocupación se pone de manifiesto también en el convenio Xunta-Endesa, convenio que fue firmado Xunta, Endesa y sindicatos el día 12 de febrero de 1992 y definitivamente ratificado en As Pontes el mes pasado.

Se trata, por consiguiente, de proposiciones no de ley ampliamente superadas en el tiempo y de una serie de peticiones o de iniciativas en las que el Gobierno no ha tenido que esperar al impulso de los grupos de la oposición, sino que de motu proprio, y sobre todo por el impulso de la Xunta de Galicia y de su Presidente, don Ma-

nuel Fraga Iribarne, son obras e infraestructuras que se van a acometer.

— **SOBRE ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE MARÍN. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000313.)**

— **SOBRE MEDIDAS PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA CONEXIÓN FERROVIARIA ENTRE EL PUERTO DE MARÍN Y PONTEVEDRA SUPERIOR A TRES AÑOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000180.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las proposiciones números 3 y 4, que también van a discutirse conjuntamente. La número 3 es la proposición no de ley sobre acceso ferroviario al puerto de Marín, del Grupo Socialista, y la número 4, proposición no de ley sobre medidas para la construcción de la conexión ferroviaria entre los puertos de Marín y Pontevedra superior a tres años, del Grupo Parlamentario Mixto.

Para defender la proposición del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Estamos de nuevo ante el tema de la relación entre un puerto, en este caso el de Marín, y la necesidad de dar salida y conectar ese puerto a través de un modo de transporte, que es el ferroviario, que es uno de los modos más convenientes, adecuados y fundamentales para el desarrollo de la actividad portuaria. En este caso concreto partimos, además, de la facilidad relativa de la distancia, que es bastante corta, y, por tanto, de la inversión, relativamente no muy alta, que llevaría aparejada la construcción de la vía de ferrocarril entre la ciudad de Marín y la ciudad de Pontevedra.

No quiero extenderme excesivamente, pero sí es necesario, desde la perspectiva de nuestro grupo, plantear o dejar clara alguna cuestión.

El puerto de Marín era un puerto que a la altura de la década de los 80 tenía un tráfico portuario de alrededor de unas 300.000 toneladas/año. Es decir, estamos hablando de un puerto que a mitad de la década de los 80 tenía un volumen de tráfico relativamente bajo, y en aquel momento se planteó la realización de un plan de impulso y desarrollo del puerto de Marín, un plan desarrollado e impulsado a partir del Gobierno socialista de la época, en torno al año 1983. En ese plan se convirtieron en pilares fundamentales, no la construcción del ferrocarril que ahora se plantea —a mi modo de entender de forma muy adecuada—, sino la toma de decisión, la priorización de una serie de inversiones destinadas al impulso de la actividad portuaria, a la recuperación de tráfico y a la expansión del puerto, inversiones que consistieron fundamentalmente en la construcción de nuevas líneas de atraque, en muelles de mayor calado y nuevas zonas de superficie para el almacenamiento de mercancías, que se realizaron entre la se-

gunda mitad de la década de los 80, año 1985, hasta el comienzo de la década actual de los años 90.

Esas inversiones públicas, es decir, realizadas desde los Presupuestos Generales del Estado, han supuesto una aportación de fondos públicos al puerto de Marín que se acerca al entorno de los 4.500 millones de pesetas; ése ha sido el esfuerzo realizado en torno a esa actividad portuaria en ese puerto concreto gallego. Y, por otra parte, se suscitó y se pudieron inducir inversiones acometidas por la propia iniciativa privada en actividades de servicios y equipamientos complementarios a la inversión pública también muy cuantiosas, que se aproximan o tenemos evaluadas en alrededor de los 5.000 millones de pesetas.

En síntesis, ¿qué se ha hecho en el puerto de Marín desde el año 1985 hasta comienzos de la década de los 90? Un esfuerzo inversor propiciado por un plan, que ha permitido y ha posibilitado que el puerto de Marín multiplicara por cinco su tráfico, creo que ésta es la mejor de las cifras, y hoy es un puerto que se sitúa en el entorno del millón y medio de toneladas anuales de tráfico de mercancías. Se multiplicó, por tanto, de manera considerable su volumen de facturación y hoy el puerto de Marín es un puerto que da empleo, de forma directa e indirecta, a un volumen en el entorno de los 4.000 empleos. Es un puerto autofinanciado, con posibilidades de futuro, que tiene una gran rentabilidad social y que, en todo caso, es vital desde el punto de vista de puerto comercial y de puerto pesquero para los intereses de todo el hinterland de la zona.

En ese contexto se planteó históricamente en su momento, y se sigue planteando en la actualidad, la necesidad de utilizar el viejo trazado, los terrenos expropiados y, por tanto, la infraestructura en alguna medida, realizada tiempo atrás, para dar vida, para alumbrar el proyecto de conexión, con la vía de ferrocarril nueva, entre Marín y Pontevedra. Es una obra anhelada por el conjunto de las fuerzas sociales, de las fuerzas políticas y empresariales de la ciudad de Pontevedra y de la ciudad de Marín, por el conjunto de las fuerzas en el área y por el conjunto de los municipios afectados en esa zona de Galicia. Creemos que éste es el momento en que esta iniciativa está madura, porque, efectivamente, el puerto de Marín se ha consolidado, tiene un volumen de tráfico que ahora justifica y puede rentabilizar esa inversión pública; nos parece que estamos justamente en el momento de mirar hacia adelante y poder comprometer un esfuerzo conjunto que, por otra parte, en términos financieros tampoco es excesivamente exagerado, porque estamos hablando de una obra que previsiblemente no cueste mucho más allá de los mil millones de pesetas, entre mil y mil doscientos millones de pesetas. Todos los estudios e informes realizados acreditan la viabilidad económica de esta inversión, una inversión que ahora —entendiendo— está justificada, después del esfuerzo realizado durante todo este período.

El futuro de la actividad económica en la zona de Pontevedra necesita de este esfuerzo, y estoy convencido de la posibilidad de coincidencia del conjunto de los grupos de la Cámara en torno a esta iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista y del Grupo Parlamentario del BNG, que también ha planteado una proposición no de ley en este

sentido. Fijando la posición respecto a la misma, vuelvo a plantear igual supuesto que en el caso anterior. Creo que ambas proposiciones no de ley, obviamente con sus matices, caminan en la misma dirección, por tanto podríamos coincidir, estoy seguro que coincidiremos, si se puede buscar una redacción conjunta. Y también, por supuesto, cualquier otra iniciativa de otro grupo parlamentario que fuese en la misma línea y que recogiese la misma idea de dar luz ya definitiva y urgente, porque éste es el momento de poder hacerlo, a esa conexión ferroviaria, por parte de nuestro grupo podría ser apoyada y podríamos encontrar puntos de coincidencia.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): El pasado 25 de septiembre del año 1996 presentamos esta proposición no de ley que hace referencia a la construcción definitiva del ramal ferroviario que por fin una al puerto de Marín con Pontevedra, para así facilitar la conexión ferroviaria a un puerto que carece de ella, algo, desde nuestro punto de vista, contradictorio con facilitar sus posibilidades de desarrollo.

No voy a insistir a sus señorías en que las infraestructuras viarias en Galicia se realizan habitualmente con retraso, pero en este caso yo creo que supera a la media. Para informarles, quiero decir que desde el año 1903 comienza a hablarse de la construcción de este ramal ferroviario, y teniendo en cuenta la pluviosidad que hay en Galicia, ya llovió, pero abundantemente. En el año 1928 se elabora un proyecto, y desde entonces hasta ahora se elaboraron otros ocho, sin que nunca se llegara a finalizar la obra. Obra que, sin embargo, fue ejecutada en parte y cuya conclusión, por tanto, no debería suponer un elevado coste, teniendo en cuenta, además (y eso lo digo haciendo hincapié en ello, si los informes técnicos no dicen lo contrario), que la infraestructura construida en su día podría ser aprovechable, no habría que pagar expropiaciones, etcétera.

Tampoco me voy a extender en consideraciones sobre los costes, utilidad, etcétera, porque es evidente que es una necesidad ya para todo el mundo acometer esta obra.

Nosotros esperamos que se apruebe esta proposición no de ley porque la obra es necesaria, porque es de una demanda unánime, al parecer, de partidos políticos, instituciones y autoridades portuarias, que así parecen demandarlo, y porque, en fin, ya en el umbral del siglo XXI parece fundamental concretar este proyecto.

Nosotros no vamos a entrar en discusión tampoco sobre quiénes son responsables de que no se llevase a cabo esta obra hasta el momento, aunque desde luego los hubo a lo largo de los tiempos, sino que vamos a centrarnos en que lo fundamental es aprobar esta iniciativa, una iniciativa que, como se ve en la redacción que le damos, es prudente —no sé por qué somos tan prudentes en estas cuestiones, será por experiencia— y, por tanto, planteaba la construcción de este enlace, que no debe llegar a los siete u ocho kilómetros, en un plazo de tres años —la prudencia, digo, nos

lleva a hacer este tipo de consideraciones—, de los cuales, desde el momento en que presentamos la iniciativa ya va uno liquidado. Por consiguiente, esperamos que esta proposición se apruebe, aunque ya sabemos que, por ejemplo, para este año 1997, que sepamos, no hay consignación presupuestaria.

Hay otra proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista que va, en cierta medida, en la misma línea que la nuestra, aunque a mí me parece que hace alguna consideración prolija. Este tipo de consideraciones a veces inducen a la duda, porque tanta prolijidad puede dar lugar a que después se amparen en la no realización, debido, por ejemplo, a que la financiación comprometida por otras instituciones no se ponga encima de la mesa, etcétera. En todo caso, nosotros estamos dispuestos a considerarla. Y también hay una enmienda del Partido Popular que va en la misma línea de prolijidad. Yo la propuesta que hago es que los grupos nos reunamos después y ver si podemos llegar a un acuerdo transaccional antes de pronunciarme sobre la aceptación o no, aunque ya digo que, cuando menos, la del Partido Socialista, si no llegamos a ningún acuerdo, la vamos a votar a favor.

El señor **PRESIDENTE**: En efecto hay una enmienda del Grupo Popular, aunque la Mesa no la tenía, pero parece ser que ha habido algún error en el registro. Si los grupos consideran que está viva, tendría la palabra el señor Rivas, por el Grupo Popular, para defenderla, luego intervendría el Grupo de Izquierda Unida y, finalmente, los grupos proponentes para aceptarla o denegarla.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Si me concede la palabra, señor Presidente, y el grupo enmendante me hiciera el favor, intervendría ahora porque tengo que irme a otra Comisión. Es contrario al Reglamento, pero si no tienen inconveniente yo se lo agradecería.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto que estamos siempre para solventar este tipo de problemas. Tiene la palabra el señor Peralta, por Izquierda Unida.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, en primer lugar, a la Presidencia, y, en segundo lugar, al portavoz del Grupo Popular por su amabilidad.

Muy brevemente decir que en este tema, que es un tema que efectivamente responde a una necesidad constatada hace tiempo, pero que no es menos cierto que en estos momentos tiene mucha más razón por mucho más necesaria, nosotros manifestamos nuestra disposición favorable a las dos proposiciones no de ley planteadas por el Grupo Parlamentario Socialista no de ley planteadas por el Grupo Parlamentario Socialista y por el Bloque Nacionalista Galego. Y al igual que en la anterior, tenemos que constatar con satisfacción que es de estas fuerzas políticas de las que parte el intento de solución a problemas planteados en la realidad y muy justificados en el caso de Galicia.

Nosotros vamos a apoyar estas proposiciones no de ley, y desde luego creemos que esta concreción en la solución de problemas concretos como los que nos ocupan ahora, en

este caso el acceso ferroviario al puerto de Marín y en el caso anterior el acceso ferroviario entre el puerto de Ferrol y As Pontes, no es ni más ni menos que la concreción de esa necesidad que en nuestra opinión se siente en relación con los problemas de Galicia de encontrar una alternativa progresista, que tiene que venir pivotada por la colaboración y por el acuerdo entre las fuerzas también progresistas que existen en estos momentos en Galicia y que se encuentran también presentes aquí, en esta Comisión, defendiendo este tipo de proposiciones.

Sería deseable, sin lugar a dudas, que quienes tienen la mayoría en el caso de Galicia y en la Administración central fueran sensibles a las auténticas necesidades de esta autonomía y que, por tanto, manifestaran su disposición a solucionar estos problemas en beneficio de todos los ciudadanos. En todo caso insisto, nosotros nos situamos claramente en ese conjunto que pretende la solución a los problemas que tiene planteados Galicia.

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

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor Presidente, la enmienda está presentada por registro esta mañana, y yo así se lo he comunicado a los demás representantes de otros grupos por indicación del letrado que ayer asistió a la Comisión de Infraestructuras, puesto que por una razón de tiempo, de minutos, se cerró el registro. Fui esta mañana precisamente a la Secretaría de la Dirección de Comisiones para advertir que entraría, vía registro, esta enmienda, aun cuando me parece que el señor letrado tiene copia de la misma, ya que ayer yo se la entregué, insisto, al otro letrado, al que le agradezco su colaboración en este sentido y a la Presidencia aceptando mi sugerencia de que fuera, en todo caso, una enmienda *in voce*.

Debo referirme escuetamente a la actitud del señor representante del Grupo Socialista, querido amigo y vecino, así como a la del portavoz Bloque Nacionalista Galego, también amigo y vecino. Les agradezco su actitud y, de hecho, mucho más el pensar, como decía don Emilio Pérez Touriño, el mirar hacia adelante en estos casos sin volver la vista atrás al referirme a un proyecto que está lleno y sobrado de hechos tozudos. Yo quisiera en este momento despertar la curiosidad de su señoría, porque es un viejo proyecto que no tiene explicación lógica. Quizás en nuestra tierra las cosas son muy tozudas por querer tener la razón, y nos hemos enzarzado a lo largo de los años en discusiones triviales que a nada han conducido.

Es cierto que éste es un viejo proyecto del año 1928, por cierto, más antiguo que todos los que ocupamos esta Cámara, creo yo, en este momento; que es un proyecto que frustra, desgraciadamente, muchas aspiraciones de los españoles cuando estaba prácticamente ejecutado el trazado, incluso los dos túneles, que fue el año 1936, con motivo de la guerra civil; que se retoma en el año 1959 y se vuelve a retomar en el año 1985. Y existe el último proyecto, hecho por Ineco, que es del año 1991.

El trazado corresponde a un corto trayecto de vía férrea, cortísimo trayecto, que no tiene más allá de cinco kilóme-

tros y medio. La explanación está terminada, incluso están prácticamente terminados los dos túneles. Están hechos los puentes que cruzan la autopista; está hecho el puente que cruza la carretera nacional 550, es decir, que parece absurdo que una obra tan realizada no se haya hecho en la última parte, consumando una vieja aspiración de los pueblos de Marín y de Pontevedra, y se da precisamente la circunstancia, como me parece que se está produciendo en esta Cámara, de que los representantes legítimamente elegidos, representantes democráticos, por tanto, del Ayuntamiento de Marín, del Ayuntamiento de Pontevedra, de la propia Xunta de Galicia y del Parlamento de Galicia, en diciembre de 1995 aceptan el proponer al Gobierno central incluir esta obra dentro de las previsiones que se estaban realizando en aquel momento respecto al tema ferroviario en Galicia. Quizás me quede constatar, por aquel viejo dicho de que lo que es medible no es opinable, unos datos para ilustrar, como digo, a la Cámara.

No me gustaría pasar por alto, por eso insisto en ilustrar a la Cámara, los datos apuntados por el representante del Partido Socialista, y es que la evolución del tráfico total desde el año 1975 al año 1996 ha sido de cuatrocientas a mil trescientas y pico toneladas. Es decir, que en un período realmente corto el puerto de Marín se ha beneficiado de un incremento de los transportes de mercancías y pienso que porcentualmente mayor que el de ningún puerto español.

Tengo en mis manos otro gráfico, que no tengo inconveniente en poner a disposición de la Comisión si ello fuera necesario, que se refiere al incremento del tráfico solamente en seis años en el puerto de Marín —tráfico de mercancías—, que ha sido de 650 toneladas en 1990 a las 1.300 toneladas en 1995. Estos son hechos, insisto, absolutamente constatables. Y quiero hacer referencia muy especial a un fenómeno que como gallego y pontevedrés debo destacar, y es que el puerto de Marín es el único puerto de los que existen dentro de la península, e internacional, que no tiene acceso por ferrocarril; es precisamente, insisto, el único puerto que no tiene acceso por ferrocarril. Creo que hay un pequeño problema en Motril, que sería otro caso similar, pero es concretamente el puerto de Marín, en Pontevedra, el que no tiene acceso por ferrocarril. Y esto no deja de ser chocante, puesto que vemos el gráfico del porcentaje de mercancías transportado por ferrocarril en el año 1995, y porcentualmente el puerto de Marín ocupa en movimiento de mercancías por ferrocarril, sin tener acceso al puerto, el tercer lugar en España. Van por delante Santander y Gijón-Avilés, después está Marín-Pontevedra, continúa Barcelona, Pasajes, Tarragona, Valencia, Bilbao, Vigo, Cádiz, Málaga, Algeciras, La Coruña, Castellón y Huelva. Es decir, que es verdaderamente sorprendente que en estas circunstancias no se haya considerado ni realizado anteriormente el acceso ferroviario al puerto de Marín.

Pero como decía al principio, a lo largo de estos 69 años de intento de ejecutar estas obras, muchos de los que pudieron no quisieron hacerlo, y muchos de los que quisieron no pudieron. Creo que en este momento, si los grupos, y concretamente los compañeros que desde Galicia me acompañan en esta Comisión, llegamos a un entendi-

miento en esta enmienda que se ha presentado al final, podríamos realizar una de las mayores necesidades que un puerto de interés nacional viene reclamando desde hace, como digo, setenta años.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto recojo lo que decía antes el señor Vázquez, y cuando llegue el momento de las votaciones, yo, como Presidente, dejaré claro ante la Comisión qué es exactamente lo que se vota. Pero los representantes de los grupos Socialista y Mixto pueden expresar su opinión al respecto. Señor Pérez Touriño, tiene la palabra.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: A nuestro grupo parlamentario le parece muy positiva la coincidencia y la iniciativa tomada, tanto por mi grupo parlamentario como por el grupo parlamentario del BNG, y que haya posibilitado y haya impulsado el planteamiento que hace en este tema el Grupo Parlamentario Popular, cuyo texto nosotros consideramos que, en definitiva, es una síntesis de las ideas recogidas en la proposición del BNG y en la del Grupo Parlamentario Socialista. Creo que los elementos fundamentales, introducir el plazo para la finalización de dicha obra, los problemas que se deben solventar de tipo financiero para que vaya adelante y los protagonistas institucionales definidos en el primer punto, se recogen adecuadamente en las iniciativas, por lo menos del Grupo Parlamentario Socialista. En ese sentido creo que será factible encontrar una fórmula que nos permita recoger adecuadamente el interés conjunto de los grupos que iniciamos este tema. Por tanto, no será difícil, desde mi perspectiva, encontrar una formulación adecuada sobre la base de lo que aquí se ha hablado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez, tiene la palabra.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Señor Presidente, en la misma línea, estamos dispuestos a llegar a un acuerdo, a una fórmula consensuada.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 5, proposición no de ley relativa a la adopción de las medidas para hacer operativo el aeropuerto de León, que presenta el Grupo Socialista en el Congreso y que defenderá...

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Perdón señoría, el diputado que tendría que defender este tema por nuestra parte está ausente de la sala. No sé si desde el punto de vista procedimental es posible cambiar el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: El problema es que la proposición no de ley número 6 se encuentra en la misma situación. En estos momentos no hay más representante del Grupo Socialista en la sala que el señor Pérez Touriño.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Si le parece bien a su señoría alteramos el orden y empezamos...

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a suspender la sesión estrictamente durante tres minutos y dentro de tres minutos reanudamos.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DEL TRAMO CERVERA (LLEIDA)-IGUALADA (BARCELONA) EN LA N-II, AUTOVÍA LLEIDA-BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000461.)**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión. Como parece que hay dificultades para poder abordar la proposición no de ley número 5, vamos a pasar a la número 6, que es la proposición no de ley relativa a la ejecución del tramo Cervera (Lleida)-Igualdada (Barcelona) en la N-II, autovía Lleida-Barcelona, presentada por el Grupo Socialista en el Congreso. Para su defensa, tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: No es la primera vez que hemos tenido la ocasión de hablar de la autovía Lleida-Barcelona, en su tramos Cervera-Igualdada, en esta Comisión y en otros foros. Le hemos tenido también en otras legislaturas y en ésta, aunque yo creo que ahora tenemos un punto adelantado. Creo que el debate que se planteó en un principio sobre el trazado que debía tener la conversión de ese tramo de la N-II en autovía, tuvo discrepancias entre los diferentes grupos políticos, tuvo diferencias entre instituciones, esas diferencias motivaron un retraso considerable en adoptar la decisión definitiva. Ésta parece que ya está fuera de toda discusión, es la opción norte. Esta decisión, a pesar de algunas declaraciones contradictorias que hubo en tiempos muy recientes, parece superada, y yo creo que, dejando esta discusión al margen, deberíamos centrarnos, y nuestra proposición no de ley va en ese sentido, en la ejecución de las obras. Creo que es absolutamente necesario que esta ejecución se haga con la máxima rapidez posible. En eso sí que estamos todos de acuerdo, no creo que haya ninguna voz discrepante en la necesidad y la urgencia de estas obras. Por tanto, la necesidad o la motivación de la presentación de esta proposición no de ley ha sido la inquietud que generan algunas noticias que, respecto a la necesidad o al inicio de esas obras, se van produciendo. Cuando en octubre de 1996 tuvimos la oportunidad de debatir también sobre esta obra a raíz de una proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, quedó claro que todos los grupos estábamos en este punto de acuerdo: no se puede demorar la realización de esa obra. Nosotros ofrecimos en ese momento desde nuestro grupo todo el apoyo para que hubiera la máxima dotación presupuestaria, que se aceleraran los trámites y se procediera con la máxima

diligencia. Y ahí pudimos ver que la posición del grupo mayoritario, el Partido Popular, era de apoyo a la opción norte y de una necesidad del inicio de las obras; por tanto, un apoyo en ese sentido.

Lo que pasa es que cuando tuvimos la ocasión de debatir los Presupuestos Generales del Estado para este año, nuestro grupo presentó una enmienda a los presupuestos, porque entendimos que la dotación que el Gobierno asignaba a ese tramo de la autovía era manifiestamente insuficiente. Nuestra enmienda siguió el camino de todas las que presentó nuestro grupo, prácticamente todas, es decir, no se tomó en consideración, aunque, eso sí, se nos dijo que esta obra se haría con cargo al capítulo 8 de la Ley de Acompañamiento, financiación extrapresupuestaria. Ésa es una financiación en la que esta Diputada tiene escásima fe, y la verdad es que las pruebas de lo actuado hasta el momento no hacen más que disminuir mi fe en ella. No obstante, podía ser que hubiera una posibilidad de que se contemplara esa financiación, y por ello dirigí una pregunta escrita al Gobierno, que tiene fecha de registro de entrada en la Cámara de 28 de febrero de este año, que no ha merecido la respuesta del Gobierno, pese a haber pedido el amparo a la Mesa del Congreso, en la que yo planteaba unas determinadas cuestiones que me parecía que eran aclaratorias y que eran buenas para seguir la ejecución de esa obra. Por ejemplo, las obras que se incluían para Lleida en esa financiación, plazos de ejecución, de citación, dónde se obtendría el dinero, etcétera. Les he dicho ya que no he tenido respuesta del Gobierno, empiezo a sospechar que porque no la tienen. Pero, aunque no la tuvieran en su momento, cuando decidieron no dar partida presupuestaria a esta obra, se podría haber agudizado el ingenio y haber elaborado un plan de actuación para temas tan urgentes, por ejemplo, como el que nos ocupa.

El señor Ministro de Fomento, en contestación a una pregunta de otro Diputado, Diputado de Convergència i Unió, en el Pleno del Congreso, se comprometió a adjudicar las obras en el primer trimestre de este año, como consta en el debate que tuvimos en octubre de 1996. Estamos a final del primer semestre, no hemos tenido una respuesta y, en cambio, sí que nos encontramos en una situación en que el clima que envuelve toda esta obra vuelve a ser no precisamente de serenidad y de confianza. Siguen ocurriendo accidentes en este tramo de la N-II de la gravedad que todos conocemos; los ciudadanos y ciudadanas exigen una solución ya; se ha podido conocer una recogida de firmas promovida por una asociación ciudadana de Igualada para que se desvíe el tráfico de los camiones de esa carretera a la autopista con cargo a los presupuestos del Estado; hay un pronunciamiento de la Cámara Oficial de Contratistas de Obras de Cataluña que califica a esta obra de urgente y de las de mayor rentabilidad económica y social; se pueden añadir pronunciamientos de instituciones públicas de Lleida, que hicieron ya en el pasado pero que se han ratificado en el presente en el mismo sentido, alguna moción en la Diputación Provincial de Lleida el 28 de noviembre de 1996 a propuesta del Grupo Socialista, apoyada por el Grupo Popular y por el Grupo de Convergència i Unió, destacando la urgencia de las obras y de

que contara con una dotación presupuestaria. Es decir, que el compromiso de los tres grupos en esa Diputación debería corresponderse con un mismo compromiso en esta institución.

De aquella promesa que tuvimos en su tiempo de que el dinero obtenido de las privatizaciones de las empresas públicas se iba a destinar a la obra pública, parece que debemos irnos olvidando, porque aunque el Gobierno no dice en sede parlamentaria lo que se le ha preguntado, para ver cómo va esa financiación extrapresupuestaria, sí tuvimos conocimiento por la prensa de que se iba a aplicar a esa obra, a la licitación del tramo de la autovía entre Cervera e Igualada, una financiación a la alemana que se iba a fijar por decreto ley. Yo creo que ahí todos podemos engañarnos, si queremos, pero no vale decir que se va licitar Santa María del Camí-Igualada en un primer momento, porque precisamente ése es el tramo que no tiene en principio ningún problema de trazado, es decir, sería el tramo fácil; pero si no tiene la continuidad Cervera-Santa María del Camí, no tiene ningún sentido que hablemos de este asunto.

Por tanto, nos encontramos ante varios cambios de opinión del Gobierno en este tema. Primero hubo que ponerse de acuerdo entre ellos en que la opción norte era el trazado definitivo. Luego descubrieron la financiación extrapresupuestaria, que puede entenderse como una manera de hurtar al control presupuestario la financiación de esta obra. Ahora parece ser que iremos por otro sistema de financiación, el decreto ley de lo alemán, que habrá que adecuarlo a nuestras características. Es el compromiso del Ministro, que nos tiene como el avión de *Casablanca*, esperando a que pase.

Yo creo que estamos inmersos en ese eslogan, que le gusta tanto repetir a mi colega del Partido Popular, de que ellos harán en catorce meses lo que nosotros no hicimos en catorce años, pero como no han fijado fecha de partida, esto les puede durar los cuatro años de la legislatura, y esta obra no puede esperar a estas cosas. No puede esperar a una demora nueva, no porque lo digamos nosotros ni porque lo diga cualquier otro grupo, sino porque yo creo que hay una urgencia, puesta de manifiesto en todos los ámbitos, y creo que ese adelanto que se ha producido no se puede dejar pasar en balde.

He tenido conocimiento esta mañana de dos enmiendas presentadas a la proposición no de ley y me voy a referir brevemente a ellas. Es decir, a la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Cunillera, por supuesto que puede usted referirse a ellas, pero quiero decir que las van a explicitar luego los portavoces y usted tendrá un turno para referirse a ellas si le parece oportuno.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Simplemente yo sugeriría a los grupos que votaran la proposición no de ley tal como la ha presentado nuestro grupo, porque quedaría más claro, para la gente que está esperando esta obra, que hay la voluntad de hacerla rápida y, como se ha decidido, por el trazado de la opción norte.

El señor **PRESIDENTE**: En efecto, como muy bien ha dicho la portavoz del Grupo Socialista, se han presentado dos enmiendas del Grupo de Izquierda Unida y del Grupo Popular. Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señorías, nuestro grupo parlamentario desde luego comparte la exposición que ha hecho la Diputada Teresa Cunillera, del Grupo Socialista, en relación a la urgencia de esta obra.

Creo que, como ella ha señalado, es un tema que compartimos todos, aunque realmente tenemos que señalar que es una obra que se ha retrasado muchísimo, estaba prevista en el Plan de Carreteras de 1986, después en el Plan de actuaciones prioritarias de 1992. Y quiero recordar también a SS. SS. que en febrero de 1995, a instancias del Grupo Popular, se presentó una proposición no de ley a la que mi grupo no votó porque no se hablaba del trazado que debería tener esta autovía, pero en la que sí se señalaba que en un plazo de seis meses se produciría la adjudicación. Pasado un año, esta circunstancia no se había producido y nuestro grupo parlamentario, efectivamente, presentó una proposición no de ley instando al Gobierno a que realmente ejecutase esta obra por la opción que nuestro grupo siempre ha defendido, que es la del desdoblamiento de la N-II.

La enmienda que nosotros hoy presentamos a la proposición no de ley del Grupo Socialista tiene dos puntos. Uno, como no podía ser menos, el ratificarnos en señalar la urgencia de la obra y, por tanto, instar al Gobierno su rápida ejecución, pero mantenemos nuestra postura de que el proyecto deba ser realizado mediante el desdoblamiento de la N-II.

Señorías, creemos que nuestro territorio está ya muy surcado por infraestructuras que están debilitando la calidad medioambiental de nuestras comarcas y de nuestros territorios y pensamos que el valle por el que ha de pasar esta autopista, el valle del Sió, es un valle hasta ahora intocado, con grandes zonas agrícolas; por ejemplo, creo recordar que en el municipio de Estaràs, que es una de las localidades por las que atravesaría el trazado de esta autopista, el 40 por ciento sería afectado, y es terreno agrícola. Nosotros creemos que la preservación de los mayores espacios intocados, con toda la racionalidad que sea posible, desde el punto de vista medioambiental, es digna de defenderse.

Por otra parte, esta posición nuestra fue apoyada mayoritariamente por el Parlament de Catalunya en 1993; es cierto que el Grupo Socialista no la votó, pero todos los demás grupos de la Cámara, que están representados aquí, la votaron en este sentido.

Como hemos hablado ya varias veces de este tema, no quiero repetirme, pero los sindicatos de Comisiones Obreras y UGT han señalado la importancia que tiene la zona de la Panadella como generadora de 120 empleos directos más todos los indirectos que se producen en la zona. La Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico ha señalado que el trazado que transcurriría por el barranco de

La Coma, que es la opción norte, sería mucho más proclive a accidentes de tráfico, porque transcurre por una zona umbría, cosa que no sucede por el desdoblamiento de la N-II. Y desde luego los servicios técnicos del propio Ministerio de Medio Ambiente, en la anterior legislatura, señalaron que el trazado que menos impacto ambiental produce es el trazado del desdoblamiento de la N-II.

Por todo eso, nos ratificamos en el primer punto. Creemos que no se ha producido nada que cambie, porque no ha habido adjudicación de obras, los estudios estaban realizados exactamente igual para un trazado que para otro y que, por tanto, es posible todavía que se pronuncie esta Cámara por el proyecto de desdoblamiento de la N-II.

Pero, señorías, el punto que ya nos interesa es el segundo. Como ha señalado la Diputada Cunillera, tenemos suficientes motivos como para poder desconfiar de que esta obra se haga con la urgencia que requiere la situación. Se están produciendo trágicos accidentes, con resultado de muerte, que han afectado a familias de Lleida y de otras comarcas, que, al ser familias muy conocidas en estas localidades, han producido un alto nivel de concienciación. No es que se estén recogiendo firmas solamente en Igualada, sino que se están recogiendo firmas en la provincia de Lleida y en Lleida.

La cuestión es que, si tenemos en cuenta que no hay suficiente dotación presupuestaria para este año y que las previsiones que se establecían también en la ley de presupuestos para el próximo tampoco nos dan grandes motivos para la esperanza, y que, por otra parte, estoy leyendo la enmienda que presenta el Grupo Popular y que habla de: en virtud de la disponibilidad presupuestaria, este tema es lo suficientemente ambiguo para que nos genere realmente una grave preocupación sobre que haya una voluntad política de llevar a cabo esta obra de infraestructura.

Por eso, señorías, de la misma manera que en el País Vasco se ha restringido el tráfico de camiones en un número determinado de días, de la misma manera que en las rondas de Barcelona también se ha restringido el tráfico para los camiones de más de 12 metros, y que en muchos países europeos, como Francia, este tipo de medidas se está realizando, porque nosotros entendemos, señorías, que el tráfico ha de adaptarse a las infraestructuras, y no las infraestructuras al tráfico, por eso, y dado el nivel de responsabilidad de las Administraciones en la no pronta ejecución de estas obras, decimos, en el segundo punto de nuestra proposición no de ley, que se produzca una disposición por la cual los camiones que no tengan destino en alguna población de la zona hayan de pasar por la autopista Barcelona-Lleida, la A-II, asumiendo en este caso la Administración el pago del peaje para no perjudicar al sector del transporte.

Creemos que esta medida, entre otras cosas, además de descongestionar ese tramo de 31 kilómetros en que la situación es verdaderamente complicada y peligrosa, tendrá la virtud, ya que la Administración se haría cargo del peaje durante todo el tiempo que durase la ejecución de las obras, de urgirla todavía más para que se realizara a la mayor brevedad posible.

Quiero decir también, señorías, que esta enmienda, que nosotros señalamos con el número dos, en la que efectivamente recogemos una reivindicación de una plataforma que se ha generado en la zona porque ya la gente está muy, muy preocupada, pensamos que no es un tema cerrado y que podría dar lugar a un acuerdo entre los grupos parlamentarios para establecer en qué condiciones y en qué medida esta circunstancia se podía producir.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, para presentar su enmienda, tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Señoras y señores diputados, yo quiero empezar mi intervención resaltando las coincidencias que han puesto de manifiesto las portavoces que me han precedido en el uso de la palabra.

Hay una coincidencia de todos los grupos políticos resaltando la necesidad y la urgencia de la ejecución lo más rápida posible de la autovía Cervera-Igualada, porque ése es el único tramo que falta por terminar de la autovía Madrid-Barcelona. El trazado actual produce unos estrangulamientos, unos cuellos de botella, que son la causa de dificultades graves en el tráfico y de accidentes numerosos y lamentables, tal como han destacado los portavoces que han intervenido antes.

También estamos de acuerdo, y ahí el acuerdo ya no es unánime, pero estamos de acuerdo todos los diputados por Lleida en que el trazado idóneo es el de la opción norte. Ahí lamento discrepar de la diputada de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que sigue insistiendo en un trazado, de los dos posibles, que es el del desdoblamiento, opinión no compartida por los diputados por Lleida aquí presentes, tal y como vamos a manifestar. ¿Por qué? Porque ése es el criterio que aconsejan los técnicos, el criterio más barato, el criterio que va a suponer una mejor solución, mayores radios, mayor seguridad en la ejecución, mayor facilidad después de desplazamiento y de circulación; es, en definitiva, el criterio que adoptó el Gobierno anterior y los técnicos del Gobierno anterior, que no han cambiado, y el Gobierno actual no ha hecho más que seguir esta solución objetiva.

Por último, también hay una coincidencia, pero ahí digamos que también hay otra excepción, entre las intenciones y las realidades. La portavoz del Grupo Socialista manifiesta un interés, que por otra parte le honra, en apoyar esta propuesta, pero yo no la voy a decepcionar. La Diputada socialista dice que yo siempre utilizo un latiguillo; pues naturalmente: en catorce meses este Gobierno va a hacer lo que el otro Gobierno no hizo en catorce años. Yo lo siento mucho, cada cual tiene la credibilidad que tiene y yo le agradezco a la portavoz socialista esta propuesta que ha presentado y espero que no me la critiquen en Lleida, porque en Lleida se comentan las excelentes relaciones políticas y personales que tenemos la Diputada socialista y el que en estos momentos está hablando. Es una propuesta para lucimiento del que está hablando en nombre del Grupo Popular. Nosotros vamos a poder hacer en catorce meses lo que ustedes no han hecho en catorce años.

Lo que pasa es que yo también quiero disculpar esta propuesta. En primer lugar, porque yo conozco la extraordinaria capacidad de trabajo de la Diputada socialista, y, en segundo lugar, porque realmente ésa es una muestra de la estrategia de oposición del Partido Socialista: no la tiene. Y como no la tiene a escala nacional, como se está viendo, inventando una crispación artificial que no existe en la calle, entonces en Lleida también tienen que utilizar la misma estrategia.

El otro día, y lo comento a título de anécdota, el mismo día que la Ministra de Agricultura adelantaba la concesión de un crédito para todos los afectados del porcino, que, como ustedes saben, es un problema que afecta muchísimo a uno de los sectores más importantes de la economía leridana, a la Diputada portavoz del Grupo Socialista, Mercedes Aroz, acompañada del señor Serra, no se le ocurrió más que en Lleida ese día pedir la dimisión de la Ministra de Agricultura. Y ahora nos encontramos con esta propuesta que, como ha dicho la portavoz de Izquierda Unida, es una propuesta que ya tenía que estar en marcha desde el año 1986, porque ustedes la pusieron en su programa, y porque en la anterior legislatura, cuando la Diputada socialista no estaba aquí, yo tuve la ocasión de pedirla varias veces para acelerar al máximo los trabajos.

Mire, dos precisiones antes que nada, señora Diputada, lo digo porque en su intervención yo creo que ha cometido dos imprecisiones. Una, hay dos proyectos del tramo Cervera-Igualada. Uno es Cervera-Santa María del Camí y otro es Santa María del Camí-Igualada. Pero esos proyectos ya fueron empezados por el Gobierno anterior. No le impute a este Gobierno, que no ha hecho más que continuar los trabajos del Gobierno anterior, que haya dos proyectos. Parece que se quejaba de que había dos proyectos. Por tanto, si hay dos proyectos, habrá dos licitaciones y habrá dos adjudicaciones de obra. Supongo que no se le ocultará que la cuantía del presupuesto, que es de 30.000 millones, 16.000 millones para un tramo y 14.000 millones para el otro, es para una obra de una especial envergadura, que justifica la existencia de dos proyectos distintos.

Segunda cuestión que le quería comentar: dice usted que ha habido indecisiones en el trazado norte: de su Gobierno, que era el que tenía la responsabilidad de decidir el trazado y de hacer la obra. Ahora todos los diputados por Lleida, felizmente, estamos de acuerdo con el trazado norte.

Señora Diputada, no tiene claro tampoco el concepto de financiación. Este Gobierno ha hecho unos esfuerzos muy importantes para cumplir los criterios de Maastricht, en los que todos estamos de acuerdo; lo que pasa es que ustedes presentaban planes de convergencia que no cumplían y nosotros los cumplimos y los tenemos que revisar al alza; es decir, con mejores perspectivas, con perspectivas más optimistas que las previstas. Entonces, usted sabe, señora Diputada, que dentro de los objetivos para reducir el déficit no sólo ha habido sacrificios importantes al congelar el salario de los funcionarios o para reducir los gastos, sino también una menor aportación del Gobierno a la inversión pública, que se compensa con otros mecanismos, que son los extrapresupuestarios. Uno de ellos es el resultado de la

venta de patrimonio del Estado, que nosotros lo aplicamos de forma transparente a esa compensación (en la época anterior no era tan transparente la aplicación de las privatizaciones, que también se hacían), y otra vía es la financiación a la alemana, que es un procedimiento yo creo que también muy hábil para pagar la obra al final; eso se está utilizando en Alemania; esto es lo que estamos diciendo.

Mire, señora Diputada, yo estaría muy conforme, en nombre del Grupo Popular, en apoyar su enmienda, aunque ello podría suponer que ésta cuando se empiece sea gracias al cielo (al cielo en la oposición, porque en el Gobierno no) que está demostrando el Grupo Socialista. Pero realmente yo también entiendo la desconfianza de usted, señora Diputada, sobre todo teniendo en cuenta lo poco que cumplía su propio Gobierno, y la desconfianza de la Diputada de Izquierda Unida, porque realmente ella está acostumbrada a que los Gobiernos no cumplen. Se ha presentado una enmienda, pero en realidad este Gobierno prefiere hacer lo contrario de lo que se hacía antes. Antes se prometía mucho y se cumplía muy poco, y éste es un ejemplo paradigmático, y nosotros ahora lo que queremos es hacer mucho más de lo que prometemos, y lo digo el mismo día o un día después en que el Presidente del Gobierno ha anunciado que los objetivos de inflación previstos para este año, que ya servían para cumplir los criterios de convergencia, se revisan a la baja.

Por tanto, nosotros vamos a modificar la enmienda que tengo el gusto de presentar, y si me lo permite la Presidencia la voy a leer. La enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular como modificación a la que presenta la Diputada del Grupo Socialista, es la siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se sigan adoptando las medidas oportunas a fin de que se aceleren los trabajos referentes a la N-II, autovía de Lleida-Barcelona, en el tramo Cervera-Igualada, opción norte, en virtud de las disponibilidades financieras. Es un concepto mucho más amplio que el presupuestario, que el extrapresupuestario, que a usted no le convence, señoría, y que además parece que le ocasiona algún lío de interpretación; perdón, quería decir alguna dificultad de interpretación. Ésa es la enmienda.

Yo no quiero entrar tampoco demasiado en el análisis de la enmienda presentada por la portavoz de Izquierda Unida, porque francamente nosotros ya hemos mostrado reiteradas veces nuestra discrepancia con el trazado que Izquierda Unida propone, que es el del desdoblamiento, que tiene también sus defensores y sus detractores, pero nosotros entendemos que dificulta la ejecución de la obra. **(La señora Rivadulla Gracia pronuncia palabras que no se perciben.)** Perdone, señoría, yo estoy en el uso de mi palabra.

El señor **PRESIDENTE:** Por favor, no intercambien palabras. Y, señor Llorens, le ruego vaya terminando.

El señor **LLORENS TORRES:** Sí, voy a terminar. No la vamos a apoyar, no la estimamos, porque además nos parece que ese segundo punto de la propuesta de Izquierda Unida de desviar obligatoriamente el tráfico de los camio-

nes por la autovía afecta al libre derecho de circulación, y que lo tenga que pagar el Gobierno, para aumentar el déficit, es una cosa un poco extravagante, ¿no?

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

El señor **COMPANYS SANFELIU**: Hace unos meses tuvimos la ocasión, una vez más, de hablar de este tema a raíz de una proposición no de ley que presentó Izquierda Unida. Pienso que todas las formaciones políticas hemos expresado nuestro sentimiento por activa y por pasiva por lo que se refiere a ese tema. Entrar otra vez en explicar la necesidad de la construcción de una forma inmediata de ese tramo de autovía pienso que es una redundancia. No obstante, ya que me ofrecen esta oportunidad, intentaré, aunque sea de forma muy breve, refrescar la memoria de sus señorías.

Estamos hablando de un tramo de carretera que no llega a los 35 kilómetros de longitud y, como explicaba en mi anterior intervención a raíz de la proposición no de ley de Izquierda Unida, desde el punto de vista de siniestralidad es un punto negro en su globalidad de trayecto. En los años 1994-1995 y hasta septiembre de 1996, se produjeron en esos 35 kilómetros 76 víctimas mortales. Y si analizamos esos accidentes en el conjunto de los 300 kilómetros restantes de la carretera nacional que transcurren por Cataluña y los proyectamos sobre ese tramo, veríamos que el número de accidentes mortales durante el período antes mencionado es un 63 por ciento superior a la media del resto del trazado, con lo cual hace evidente la situación de peligrosidad que comporta el pasar por esa zona.

El tramo en cuestión es un verdadero y extensísimo cuello de botella que produce importantes atascos en situaciones normales y que, en caso de lluvia o algún otro incidente, éstos pueden alcanzar varios kilómetros.

El *eix* transversal, construido por la Generalitat, y que desde Amposta llega hasta las tierras de Girona, atravesando el interior de Cataluña, a su paso por las comarcas de Lleida, estará terminado en diciembre de 1997, y en algunas zonas se apoyará sobre la autovía. Por tanto, si ésta no está terminada, con toda seguridad comportará unos problemas de tránsito importantes, ya que habrá que desviar el importante tráfico que comportaba el *eix* a la antigua N-II. Creemos que éste es otro de los temas que urgen la construcción inmediata de ese tramo.

No entraré a valorar en este momento ni los acuerdos del Parlament de Catalunya ni los diferentes posicionamientos, no sólo de los partidos políticos, sino de los diferentes grupos de presión dentro de los propios partidos políticos, porque hay que recordar que incluso dentro de los propios partidos hay diferentes posiciones. Tampoco entraré a valorar, porque ya lo hice la otra vez, las responsabilidades que el ex Ministro Borrell tuvo en su momento. Tampoco entraré en ese tema.

No obstante, sí que los diputados de Lleida estamos de acuerdo, y creo que la mayoría de la gente está de acuerdo, en varios temas que me parecen importantes. En primer lugar, que ése es el único tramo que queda para construir, no

como ha dicho el Diputado del Partido Popular, desde Madrid hasta Gerona, no, desde Huelva hasta Gerona es el único tramo que queda. Por tanto, entendemos que es necesario e imprescindible hacer esos treinta y pico kilómetros lo antes posible. Que la obra en este momento tiene un retraso de seis años. Que una proposición de ley instó al Gobierno a adjudicarla antes del 1 de septiembre del año 1995, por lo tanto, en teoría y si se cumpliesen las previsiones de las proposiciones no de ley del propio Congreso, ya tendría que estar construido, porque eso tendría que haberse adjudicado antes del 1 de septiembre de 1995. Que el Ministro de Fomento, a una pregunta oral que yo mismo le hice en el Pleno del Congreso de los Diputados, dijo que se adjudicaría en el primer trimestre del año 1997. Somos muchos los que sufrimos los colapsos de esa carretera. Además, el comercio, la industria y el desarrollo de las tierras de Lérida se pueden ver dificultados por la complejidad del transporte, por las colas y por la dificultad que hay para acceder a Barcelona. Por eso yo creo que todos estamos de acuerdo en que la obra hay que hacerla de forma inmediata.

Por tanto, en nuestro grupo estamos en la línea de que hay que adjudicar las obras lo antes posible, que esas obras hay que hacerlas lo más rápidamente posible, que hay que hacerlas con el mínimo coste posible, que hay que tener en cuenta también el impacto ambiental y que hay que dar las máximas facilidades para que durante el período de construcción —que va a ser largo— no se dificulte el tránsito por la carretera. Porque aquí podemos entrar en un período de dos o tres años en el que sea prácticamente imposible pasar por esa carretera, que es el cordón umbilical de llegada desde Lérida hasta Barcelona.

Por tanto, nuestro grupo cree en el compromiso que el Ministro contrajo conmigo en el Pleno del Parlamento de que si no se adjudican en el primer trimestre se hará en el segundo trimestre. Pero estamos convencidos de que en este momento esa obra tiene prioridad en el Ministerio de Fomento y ésa es la impresión que he sacado de diferentes conversaciones que he tenido con el Ministro. Por ello, le vamos a dar un margen de confianza, evidentemente, dentro de que haya posibilidad presupuestaria, para que, de una forma inmediata, se adjudiquen las obras.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar o para mostrar su opinión sobre las enmiendas presentadas, tiene la palabra la señora Cunillera, que me agradecerá el que pueda hacerlo ahora y no antes de que se expresaran los que presentaban las enmiendas.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: En cualquier caso, tendría que haber pedido la palabra por alusiones, porque yo ya tuve ocasión de decir una vez aquí, en esta misma Comisión, que las medallas que te adjudican los adversarios políticos, los colegas de otros partidos políticos, yo las agradezco, pero no las quiero, sobre todo porque suelen estar no pensionadas, y con una medalla no pensionada tampoco ganas gran cosa.

El señor Llorens, como estamos hablando de autovías, ha seguido derrapando, ¿no? Lo de los catorce meses,

como sigue sin fijar la fecha, no me sirve, porque si contaba desde que tomó posesión el Gobierno del Partido Popular, ya estaría la obra en marcha. Es más, si en octubre de 1996, el Diputado del Partido Popular, el mismo señor Llorens, creía que en seis meses tenían que haberse iniciado esas obras, él debería ser el comandante en jefe en su partido para que estas obras estuvieran ya adjudicadas. Si en aquel momento, en 1996, era necesario empezadas en seis meses, ¡qué le voy a contar de la necesidad que hay en este momento!, pues corregida y aumentada.

Yo no he dicho o no he querido decir que no supiera que había dos proyectos en ese tramo, claro que lo sé. Lo que yo le he dicho es que, escudándose en que van a licitar y que se va a ejecutar el Santa María del Camí-Igualada, no me pretendan decir que están licitando y que están ejecutando Cervera-Igualada; no. Ejecutarán, licitarán, lo que sea, pero Santa María del Camí-Igualada es lo fácil, es lo que no tiene problemas, es lo que no tiene —si vamos a buscar— ningún tipo de discusión.

Por tanto, si me sigue diciendo que por la financiación extrapresupuestaria hay claridad y transparencia, yo le digo una cosa: el Gobierno puede demostrar esa claridad y esa transparencia contestando a la pregunta escrita mía del mes de febrero de este año, que ha transcurrido el plazo ¿cómo se lo diría? con un exceso manifiesto y sigue sin contestarse, pese al amparo que yo he pedido a la Mesa. Si yo tuviera esa contestación y en ella me hubieran dicho cuánto destinaban de esa financiación a la autovía, los plazos, etcétera, a lo mejor nos hubiéramos ahorrado esta proposición. Pero me parece que no nos ahorraremos ni ésta ni otras que puedan venir en el futuro.

Entrando ya en el tema de la enmienda (vamos a empezar por la del Grupo Popular), hombre, si yo le digo que no tengo fe en la disponibilidad presupuestaria, puedo tener esperanza, e incluso caridad, pero fe sigo sin tener, porque, ya le he dicho, no me explican cómo lo van a pagar. Me dice usted: disponibilidades financieras. Efectivamente, es un tema que podría acoger lo que va a ser conocido en el futuro, por lo que veo, como «sistema alemán». Pero si aquí somos tres los grupos que podemos aprobar, porque estamos de acuerdo en el tema de la opción norte y tenemos los votos para aprobar que esto se haga, para, digamos, ejercer una «presión» (entre comillas) sobre el Gobierno para que no se dilate en el tiempo la puesta en funcionamiento de ese acuerdo político tan amplio, yo creo que esa enmienda del Grupo Popular debe contener un plazo temporal. ¿Que primavera del 99 no le gusta? Pongamos: en virtud de las disponibilidades financieras que permitan acabar la obra a finales de 1999. Porque si el Ministro, como ha reiterado el Diputado señor Companys, dice que se va a adjudicar en el primer trimestre de este año, eso como es evidente no ha sido. Usted me dice primer semestre, no parece que tampoco tenga el camino de este semestre, pero bueno, vamos a esperar. ¡Hombre!, puede estar acabada a finales de 1999, porque tiene el máximo de apoyo político en el territorio y el máximo de apoyo político en esta Cámara. Vamos a procurar que el Parlament de Catalunya no vuelva a votar, para que no se equivoquen, y a finales de 1999 podría

estar acabada. Si la enmienda del Grupo Popular puede contener este plazo temporal, nosotros estaríamos dispuestos a aceptarla.

En cuanto a la enmienda del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, es evidente que no la podemos aceptar, por más que el señor Llorens se ha hecho propietario de la iniciativa, quizá porque todavía tiene chip de oposición. Pero la proposición no de ley es de esta Diputada y, por tanto, es quien acepta no acepta las enmiendas que se puedan presentar. No podemos aceptar, por supuesto, el primer punto, porque nosotros somos el grupo que siempre hemos mantenido una misma opción, la opción norte, y por tanto la seguimos manteniendo en este momento, y por sí mismo ya no hace falta dar más explicaciones.

En cuanto al segundo punto, creo que sería peligroso que esta Cámara adoptara obligaciones. Hacer circular obligatoriamente a camiones con el peaje con cargo a la Administración del Estado, es un camino peligroso. Afecta a la libertad de circulación, no sólo de los camiones, sino de otros medios de transporte que pudieran acogerse a esa disposición. Nosotros no vamos a aceptar esa enmienda y, por tanto, aceptaríamos la del Grupo Popular si tuviera un reflejo, que estaríamos dispuestos a que en lugar de primavera de 1999 hablara de finales de 1999. Creemos que somos de una generosidad sin límites, que espero que el Grupo Popular entienda y acepte.

El señor **PRESIDENTE**: Para proceder estrictamente a manifestar si se modifica o no esa enmienda, tiene la palabra el señor Llorens, por el Grupo Popular.

El señor **LLORENS TORRES**: Catorce meses es desde mayo de 1996; todavía no se han cumplido.

Segundo, señor Presidente, la licitación abre un período de seis meses para la adjudicación de las obras, y los proyectos, el uno y el otro, el de trazado y el de construcción, vienen retrasados porque así nos los dejó el Gobierno anterior. Por tanto, en la enmienda que yo había presentado, con la ligera corrección, que ya retiro, en vista de que no se va a aceptar por parte del Grupo Socialista, ya queda reflejada la voluntad política de este Gobierno, que además tendrá ocasión de demostrarla.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señor Presidente, solamente para pedir que, en el momento en que se produzca la votación, si puede ser, se haga votación separada de los dos puntos.

El señor **PRESIDENTE**: Eso lo veremos en su momento. Señora Cunillera, queda claro que entonces la enmienda no se modifica. Tiene usted la palabra para manifestarse.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Bien que lo siento, porque sería una manera de demostrar claramente que el Grupo Popular tiene la voluntad de llevar a cabo esa

obra. Pero bueno, si no la hay, pues no la hay, ¡qué le vamos a hacer!

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cullera.

— **RELATIVA A QUE EN EL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA SE CONTEMPLE LA EXISTENCIA DE UNA ESTACIÓN EN GUADALAJARA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000496.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la proposición no de ley número 7. Advierto que cuando termine la discusión de esta proposición no de ley pasaremos a la proposición no de ley número 5. La proposición no de ley número 7, que es la que vamos a debatir, es la relativa a que en el proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza se contemple la existencia de una estación en Guadalajara. La presenta el Grupo Socialista y, para su defensa, tiene la palabra el señor Ros.

El señor **ROS MAORAD**: Es claro que el objetivo que pretende mi grupo, a la hora de presentar esta proposición no de ley, es que en el proyecto de línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza exista una estación del AVE en Guadalajara o en el entorno más próximo a la ciudad de Guadalajara. ¿Por qué motivos proponemos este asunto hoy aquí, a la Cámara?

En primer lugar, porque, si alguna de SS. SS. no lo conoce, el 75 por ciento de la población de la provincia de Guadalajara, en un radio de 10 kilómetros, podría indudablemente hacer uso de un medio de transporte tan moderno, tan vanguardista y tan eficaz.

En segundo lugar, porque Guadalajara se encuentra ubicada en el corredor del Henares, prolongación natural del desarrollo de Madrid hacia la provincia de Guadalajara, y porque en estos momentos, afortunadamente, hay un acuerdo institucional, de todas y cada una de las instituciones, a través de lo que se llama el Plan estratégico del corredor del Henares, liderado por la Junta de la Comunidad de Castilla-La Mancha, que expresa claramente el empeño común de todos porque el desarrollo de Madrid llegue de forma definitiva a la provincia de Guadalajara.

Hay otro asunto pendiente, que tendremos ocasión también de ver en esta Comisión, y es la autopista de peaje que un día debe ir desde Madrid a Tudela y que lógicamente tiene que atravesar la provincia de Guadalajara. Hay problemas que todavía no se han resuelto, aunque en una de las últimas visitas que el Ministro de Fomento ha hecho a la provincia de Guadalajara lo ha concretado de la siguiente manera (a propósito de las concreciones de las que aquí se hablaba); esto está dicho en el mes de enero de este año: En unos meses, a principios del año que viene, se hará el encargo del proyecto concreto.

Digo esto porque ya es rizar el rizo hablar de un proyecto que va a ser para otro año, dice que para otro año,

cuando se anuncia en el primer mes natural del año 1997, en el que nos encontramos. Quiero decirles que hay una cierta frustración porque ese asunto no quede definitivamente resuelto. Y a esa frustración se añadiría otra mucho más importante si en el trazado del AVE no existiese una estación en Guadalajara.

Los cinturones de desarrollo de Madrid no han servido hasta ahora como transmisiones del desarrollo, sino que a veces lo que está ocurriendo, porque hay grandes intereses urbanísticos en lo que son los cinturones de la M-30, de la M-40 y de la M-50, en lugar de ser, como digo, transmisores de desarrollo, se están comportando como auténticos valladares para que eso no se produzca.

Por tanto, todas las fuerzas políticas de Guadalajara estamos absolutamente de acuerdo en que el AVE es muy positivo, y además ha habido mociones en todas las instituciones en que también ha habido unanimidad para que esa estación exista en Guadalajara. Y si esto es así y es tan claro, entonces ¿por qué traemos esta proposición no de ley?

Porque últimamente se ha generado una gran confusión, y para poder explicar esa confusión necesariamente tengo que hacer uso del calendario, no del calendario zaragozano, que es el que parece que rige los días y las cuitas del Gobierno de Aznar, sino de un calendario normal, más laico, más eficaz, y por el que sepamos de qué estamos hablando, y no de los catorce meses estos a los que se hacía alusión.

Pues bien, hay ya un acuerdo de Consejo de Ministros, del año 1988, en que se declara prioritaria la línea del AVE Madrid-Barcelona. Ese acuerdo está incorporado al Plan Director de Infraestructuras que, como ustedes conocen, llegará hasta el año 2007. Ya en el año 1994, la Dirección General de Política Ambiental del MOPTMA envía una memoria a 40 pueblos de la provincia de Guadalajara para que expresen sus sugerencias ante lo que entonces era todavía una idea no clara de qué trazado definitivo debía tener la línea del AVE, si debía transcurrir paralelo a la vía actual que une Madrid con Zaragoza, por el valle del Henares, o si debía alcanzar la cuota de lo que es el páramo alcarreño y, a partir de ahí, seguir camino hacia Aragón.

Es indudable que la mayoría estuvimos de acuerdo en que no podía transcurrir por el valle del Henares, porque son las mejores tierras de la provincia de Guadalajara, allí donde los regadíos están más asentados y de los pocos sitios donde hay en el futuro posibilidad de ampliar esos regadíos. Por tanto, en estos momentos el trazado está ya fijado y va a ir por la zona del páramo alcarreño.

Ya en aquellos momentos hubo muchas dudas. Yo comprendo que el Partido Popular entonces no gobernaba, y aunque solamente sea de modo ilustrativo, quiero decirles a SS. SS. que hubo reuniones de alcaldes convocadas por el Partido Popular que sacaron en aquellos momentos alguna conclusión como la siguiente, que está reflejada en los medios de comunicación de aquella época y que no ha sido nunca desmentida. Decían, fruto de aquellas reuniones, celebradas, por cierto, en la delegación provincial del Partido Popular: «Todos tenemos que decir que por nuestro pueblo no pase el AVE.» Era toda una posición frente a

un transporte moderno que no se entendía, y ésa fue en aquellos momentos la posición que mantuvo el Partido Popular frente a un medio de transporte que, como ustedes conocen, consume muy poca energía, además no contamina, tiene un nivel de ruido muy inferior al transporte por carretera y no permite ningún tipo de agresión del paisaje por parte de los usuarios. Y respecto al consumo, sí tengo que decir que, si mis datos no son falsos, es decir, si son ciertos, y a algún técnico he consultado para esto, el consumo energético del AVE es, por ejemplo, seis veces menor que el del transporte aéreo y es tres veces menor que el del transporte por carretera. Por tanto, aunque hay discusión, parece que no se trataba de algo negativo, sino de algo positivo. Cuando esta posición fue decayendo, apareció la que hoy nos ocupa, la que decía: pasará por Guadalajara, pero no habrá una estación del AVE.

Y ahora querría volver de nuevo al calendario. El 23 de junio de 1995, el MOPTMA hace pública una información, según la cual, ante esas informaciones que había, dice de forma taxativa que en Guadalajara habrá una estación del AVE y que está recogida, como así es, en la memoria resumen del proyecto. Por otra parte, no sería nada ajeno o nada diferente a lo que puede significar la estación del AVE, por ejemplo, en Puertollano. Hay mecanismos no solamente para los AVE de larga distancia, sino para lanzaderas, que supondría desde luego un gran avance, como digo, para Guadalajara.

Eso quedó dicho y ahora nos vamos al 4 de agosto de 1995, cuando el propio Ayuntamiento de Guadalajara, gobernado por el Partido Popular, a una moción que presenta el Grupo Socialista vota sin ningún tipo de fisura, sin ningún tipo de desacuerdo, el que en Guadalajara exista una estación del AVE. Pero el 18 de octubre de 1996 Fomento aprueba el inicio del estudio informativo del proyecto del AVE Madrid-Barcelona en su tramo Madrid-Guadalajara, y ahí ya no viene la estación del AVE. Por tanto, lo que se hace es, de forma que preocupa mucho al Grupo Socialista, incluso dentro del propio Ayuntamiento de Guadalajara, volver a solicitar una estación del AVE, con la que de nuevo se muestran todos absolutamente de acuerdo. Y ahora es cuando empieza ya, a partir de principios de este año, la gran confusión.

Por una parte, en estos viajes que los Ministros del Partido Popular hacen por las provincias para predicar el año de la era nueva, el año cero, donde los ciclos económicos ya no existen, donde un presupuesto de cuatro meses consigue absolutamente todos los objetivos de Maastricht, etcétera, nos encontramos con que, cuando algún periodista de la provincia le pregunta al Ministro: «Oiga, ¿va a haber o no va a haber una estación del AVE?», para salir les dice esto de «en los próximos días, dentro de un año» y hablan de un apartadero para ferrocarriles.

Ante esta situación, hay un movimiento en el Partido Popular provincial para que haya mayor definición. Y las definiciones (no se las pierdan, todas están reflejadas en la prensa) aseguran de esta manera el que va a haber una estación de AVE para Guadalajara: Dependerá... —eso lo dice el Ministro— alguna posibilidad... podría... Y todo esto adornado de unas supuestas jornadas de trabajo de los

líderes provinciales del Partido Popular, que a veces parecen líderes provincianos más que líderes provinciales, que dicen que prácticamente de nuevo la cosa queda resuelta. Pero con tanta «podría, posibilidad», se me ocurrió que a lo mejor habría que presentar esta proposición no de ley.

Y miren ustedes por dónde, señorías, esta proposición no de ley que mi grupo presenta el día 16 de abril, y desde luego ya nadie había dicho nada de este asunto, es contestada frontalmente con un despliegue de los medios informativos, seguido de otra nueva entrevista, en este caso se dice que con el Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, donde no yo, sino personas del Partido Popular dicen lo siguiente: Todo está resuelto. Figura ya en el proyecto. Bueno, hay otro que se equivoca y dice: Hay compromiso para que figure. Hay otro que dice: Va a figurar. Pero se da por hecho que ya está, hasta tal forma que yo les podría enseñar aquí grandes fotografías del tren llegando ya a Guadalajara y cosas por el estilo. En lugar de decir una cosa tan sencilla como lo que dijo el Gobierno socialista: que está incluida en la memoria y que, por tanto, va a haber esa estación.

Por ello, traemos esta proposición no de ley hoy aquí, no por otra cuestión, sino porque es imprescindible y necesario clarificar tanta confusión. Ni apartaderos, ni posibilidades, ni podría, ni potenciales, sino si está en la memoria y si hay voluntad de incluirla en el proyecto, no mareemos más la perdiz. Digo que esto es lo que creen los ciudadanos de Guadalajara, no sé lo que ahora va a votar el Partido Popular. Y entiendan SS. SS. que, más allá de florituras parlamentarias, lo que no es aceptable en absoluto es que las decisiones de un Gobierno se vayan produciendo a la carta de determinadas visitas de colegas amigos del partido, que no pasan de ser charletas de un café.

Hoy el Gobierno tiene la posibilidad de comprometerse formalmente ante este Parlamento, porque es el que insta a que el Gobierno diga sí a que en Guadalajara va a haber una estación del AVE. Todo lo demás no servirá y sólo producirá mayor confusión entre los ciudadanos de mi provincia.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley por el Grupo Popular y para su defensa tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: El estudio informativo del proyecto de ferrocarril de alta velocidad entre Madrid y Zaragoza, en contra de lo que dice el Grupo Socialista en el texto de su proposición no de ley, no está aún aprobado por el Ministerio de Fomento.

La lectura de la prensa que ha hecho el señor Ros es eminentemente contradictoria, es decir, no sale dogma de fe ninguno si tuviéramos que decir cuál es la decisión final, es absolutamente contradictoria. Es unánime en cuanto al deseo de la población de Guadalajara, pero desde luego las manifestaciones reproducidas y a que ha hecho lectura no lo hacen así.

Redactado aquel estudio informativo, fue sometido, como era lógico, a la preceptiva información pública. Y en este trámite se presentaron alegaciones, entre otras, por las

Administraciones locales de Guadalajara, ésa de los líderes provinciales de Guadalajara, líderes provinciales del PP.

Por el Ministerio de Fomento, como consecuencia, se están analizando en este momento las diversas propuestas, las diversas alegaciones, entre ellas las de crear un apeadero técnico en Guadalajara previo a la aprobación definitiva del estudio informativo y de la declaración de impacto ambiental. Por cierto, como consecuencia de problemas existentes en las proximidades de Zaragoza, también se está estudiando por el Ministerio de Fomento, con el deseo de acelerar el inicio al menos de un tramo, el desdoblamiento Madrid-Zaragoza en dos tramos, Madrid-Calatayud y Calatayud-Zaragoza.

Es evidente que un tren que se llama «de alta velocidad», por propia definición, para garantizar ésta debe limitar las palabras y, como consecuencia de ello, establecerlas en general a una distancia conveniente. El mismo argumento de potenciación del corredor de Henares sería perfectamente válido, tan válido al menos para Guadalajara, con sus 67.000 habitantes, como para Alcalá de Henares, con 165.000 habitantes.

No tengo los datos de viajeros actuales entre Guadalajara y Madrid o entre Guadalajara hacia Zaragoza y Barcelona. Pero así como entre Madrid-Guadalajara o Guadalajara-Madrid sólo hay un tren diurno y un *intercity*, de Guadalajara hacia Zaragoza y Barcelona hay nada menos que cinco *intercities*, dos talgos, dos diurnos, un expreso y un tren hotel. Lo que sí está claro es que los frecuentes trenes de cercanías entre Madrid y Guadalajara han potenciado, y lo harán aún más, tanto residencial como industrialmente, la ciudad de Guadalajara.

No es el mismo caso que Ciudad Real y Puertollano, derivado de su AVE. Hay una realidad; Ciudad Real está a 200 kilómetros de Madrid y ha salido su potenciación derivada de esa distancia en kilómetros y de la corta distancia en tiempo.

Por ello, nuestro grupo, sin descartar la posibilidad planteada por el Grupo Socialista, propone una condición indispensable, y es que las previsiones de tráfico han de justificar dicha estación de Guadalajara, partiendo de la inclusión del apartadero técnico que haría factible la definitiva estación que pide el Grupo Socialista. Apartadero técnico que, como digo, es lo que en este momento se recoge en las alegaciones presentadas por las Administraciones locales de Guadalajara.

Por todo ello, nuestra propuesta de enmienda es: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en el proyecto de línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza se incluya un apartadero técnico en las inmediaciones de Guadalajara y se estudie, en función de las previsiones de tráfico, su transformación en estación comercial.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Muy brevemente, para anunciar que nuestro grupo comparte la pro-

posición no de ley presentada por el Grupo Socialista para que el proyecto de alta velocidad Madrid-Zaragoza contemple una estación en Guadalajara.

Nosotros creemos que la implantación de la línea de alta velocidad no debe conllevar la eliminación de paradas que han venido existiendo en el tráfico ferroviario. Entendemos que Guadalajara es una ciudad de una entidad suficiente como para que se pueda mantener una parada en la alta velocidad.

Lo cierto es que la memoria del estudio de creación de esta línea de alta velocidad hecha por el anterior Ministerio de Obras Públicas sí preveía la dotación de una estación en esta ciudad. Supongo que en ese estudio se habrían analizado cuáles eran las potencialidades de esta ciudad para tener una estación propia. La verdad es que, por las explicaciones que he oído del portavoz popular, no nos ha dicho qué ha cambiado para que con la llegada del PP este nuevo equipo no prevea o no contemple la estación de una parada en Guadalajara.

En todo caso, nosotros entendemos que la alta velocidad no debe servir para eliminar posibilidades de uso y económicas a determinadas regiones, en este caso a Guadalajara, y por tanto vamos a apoyar la proposición no de ley del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Para manifestar su posición sobre la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Ros.

El señor **ROS MAORAD**: Me ha llamado la atención el oír que el estudio informativo del proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona hasta la frontera francesa, en su tramo Madrid-Zaragoza, no había aparecido. Yo tengo que decirles que en el Boletín Oficial de la provincia de Guadalajara —está aquí— aparece precisamente con fecha 18 de octubre de 1996, que es lo que empieza a poner a la gente nerviosa, que la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera resolvió aprobar el estudio informativo del proyecto de línea de alta velocidad. Esto, repito, es lo que aquí pone. Lo que ocurre es que yo no he dicho que estuviese aprobado, sino que en el Boletín de la provincia se comunica que se pone en marcha para que ese estudio informativo quede completo y quede aprobado una vez que se sometían todas las alegaciones medioambientales, etcétera. Quede eso claro en primer lugar.

En segundo lugar, yo, la verdad, no sé a quién creer; estoy absolutamente confuso. Porque, por una parte, según la intervención del último portavoz, es evidente que no hay ninguna decisión tomada sobre que en Guadalajara haya una estación del AVE, eso me parece que es meridianamente claro. Pero insisto en que no sé si creerlo, y, por tanto, me alegro de haber hecho esta proposición no de ley instando al Gobierno a que en ese proyecto se contemple, como por otra parte estaba en la memoria ya redactada, la estación del AVE. No creo que todos mientan, pero fíjense lo que dice el Alcalde de Guadalajara después de la última reunión que sobre el 20 o el 21 del mes de abril. Dice lo siguiente: Efectivamente, en el proyecto definitivo que se

está redactando va a figurar la infraestructura para Guadalajara con una estación para el AVE. Esto se ha dicho a los vecinos de Guadalajara. Uno de los dos no dice la verdad; se deben poner de acuerdo.

Se confirma la parada del AVE en Guadalajara con una estación, según el «Abc»: «La capital contará con una estación de AVE a tres kilómetros del centro urbano», declaraciones de los senadores Bris y Tomey diciendo que ya está incluido en el proyecto que se está haciendo. «La capital tendrá una estación para el AVE», en el mismo sentido. «El AVE tendrá una estación en Guadalajara.» Y así sucesivamente toda la prensa. Entonces, una de dos, o el señor Bris y el señor Tomey, Senadores del Grupo Popular, mienten, o hay una gran descoordinación dentro del Gobierno y lo que compromete el Director General de Ferrocarriles y Transporte por Carretera no llega al Grupo Parlamentario Popular.

De cualquier manera, Señor Presidente, yo no puedo aceptar lo referente al apartadero. Estamos hablando de cosas que ya se prometían hace siete meses y que se desechó para una estación del AVE; me parece que solamente hay una cosa que es cierta: que en tiempo del Gobierno socialista en la memoria sí aparece una estación del AVE para Guadalajara, y en el proyecto definitivo que va a redactar el Partido Popular no hay una estación del AVE. Me hubiera gustado enormemente que esta descoordinación no se hubiera producido o no se hubiera producido una intoxicación del volumen de la que se ha hecho, porque no quiero pensar que sea sólo cuestión de una soberbia parlamentaria de tener que aplicar diariamente una mayoría en día como hoy, que al Partido Popular y al Gobierno le han convocado unas elecciones otro grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ros, entiendo que rechaza la enmienda del Grupo Popular. Señor Carreño, tiene la palabra.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Una brevísima aclaración. En el proyecto definitivo del Ministerio de Fomento es obvio que en este momento no podemos decir si habrá estación de AVE en Guadalajara, apeadero técnico o qué va a haber. Es obvio que eso está pendiente de redacción.

— **RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS PARA HACER OPERATIVO EL AEROPUERTO DE LEÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000459.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar ahora a la proposición no de ley número 5, que es la relativa a la adopción de las medidas para hacer operativo el aeropuerto de León y que presenta el Grupo Socialista. Por supuesto que en las votaciones seguiremos el orden que viene en el orden del día, no el que estamos utilizando para la discusión. Para su defensa, tiene la palabra la señora Valcarce.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: El Grupo Parlamentario Socialista presenta hoy a la consideración de esta Comisión de Infraestructuras una proposición no de ley en la que se insta al Gobierno a que adopte sin demora las medidas necesarias para hacer operativo el aeropuerto de León.

Señorías, el motivo de presentar esta proposición no de ley viene justificado no sólo por el interés que una infraestructura aeroportuaria puede tener para una ciudad como León, que es una de las veintiuna ciudades españolas que tienen la consideración, dentro del Plan Director de Infraestructuras, como áreas urbanas de alto potencial. Tampoco es única y exclusivamente la razón de que una infraestructura aeroportuaria contribuirá de una forma decisiva al desarrollo económico de la ciudad de León y con lo que a su vez esto va a suponer, como es la potenciación del empleo. Entendemos que además de contribuir al desarrollo de la ciudad de León, tendrá un impacto muy importante en las ciudades de su entorno, y no sólo provincial, sino incluso supranacional.

Desde el año 1990 se vienen adoptando una serie de acuerdos y también decisiones que han hecho posible ya la realización de importantes obras para hacer efectivo, para hacer operativo el aeropuerto de León.

Si me permiten un breve repaso, en 1990 se produce el primer acuerdo entre la Diputación de León y el Ministerio de Defensa. Este primer acuerdo concluyó en la firma de un convenio, en febrero de 1991, entre la Diputación de León y el Ministerio de Defensa, que permitió realizar una serie de inversiones entre 1991 y 1995 que ascendieron a un montante de algo más de 400 millones de pesetas y que han permitido la realización del llamado lado-aire, es decir, la realización de vuelos con plena capacidad para seis operaciones por hora, incluyendo un asfaltado de una pista de 1.670 metros, el acondicionamiento también del asfaltado de la calle de rodadura y el aparcamiento de aeronaves. Todas estas realizaciones sufrieron un decisivo parón en 1995, lo que hace que en este momento todavía el aeropuerto de León, que cuenta con el apoyo de toda la sociedad leonesa, no sea, insisto, operativo. Para ello, ¿qué es lo que hace falta? Pues continuar esa labor que ha venido realizando la Diputación de León, con el apoyo del Ministerio de Defensa, entre los años 1990 y 1995. Hace falta, sobre todo, tres realizaciones importantes. Una es la firma de un convenio entre Aena, la Junta de Castilla y León y la Diputación de León, que permita la ejecución del llamado lado-tierra, es decir, el hangar, la terminal, el acceso y el aparcamiento de vehículos y, si ello se considerase procedente, incluso la ampliación del lado-aire. En segundo lugar, es necesario el compromiso por escrito del Ministerio de Defensa para dotar, a lo que hoy es sólo aeródromo militar, de los siguientes servicios: control de tránsito aéreo, el servicio contra incendios en la pista de vuelo, servicio sanitario y ambulancia, las comunicaciones aeronáuticas, planes de vuelo y formación aeronáutica e información meteorológica. Y, por último, y decisivo, la concesión al aeródromo de León, en este momento militar, de los Ministros de Defensa y de Fomento, mediante orden del Sidetra, la condición de base aérea militar abierta al tráfico civil.

Nosotros, por tanto, lo que pedimos es que el Congreso de los Diputados adopte hoy una resolución política que inste al Gobierno a continuar una tarea que viene siendo realizada desde 1990 a 1995 y que permita completar las obras que se han llevado a cabo para hacer operativo el aeropuerto de León, porque es una reivindicación apoyada por todos los colectivos sociales, económicos y políticos de la provincia de León. Ello tendrá una repercusión muy positiva, no sólo en la ciudad de León, no sólo en la provincia de León, sino en todo el entorno supraprovincial del noroeste peninsular, e incluso supranacional.

Por todo ello, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, solicito el apoyo de los grupos de esta Comisión de Infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Escuredo.

El señor **ESCUREDO FRANCO**: Señoras y señores diputados, la verdad es que esta proposición no de ley yo creo que llega con cierto retraso; me atrevería a decir que igual viene con cuatro o cinco años de retraso. Es cierto que la primera iniciativa que tuvo la sociedad leonesa para crear lo que puede ser o lo que va a ser el aeropuerto de León viene desde el año 1987, cuando la Diputación Provincial encargó un estudio de viabilidad técnico-económico de la implantación de una red de servicios aéreos de tercer nivel con base en el aeródromo de la Virgen del Camino. Pero aquí ocurren dos cosas. Desde el año 1987 hasta el año 1995, en las gestiones que se hicieron por parte del equipo de Gobierno de la Diputación Provincial, y también por parte del Gobierno, no ha habido entendimiento. Yo quiero pensar que había buena voluntad por parte de la Diputación Provincial y del equipo de Gobierno entonces, pero lo que también es claro es que no había voluntad política por parte de dicho Gobierno socialista.

Hasta el año 1995, como bien ha dicho la portavoz del Partido Socialista, se han hecho algunas cosas, es cierto, pero también es cierto que no se dio solución al aeropuerto de León porque el Gobierno del Partido Socialista no estaba por la labor. Y así se recoge en varios documentos, en múltiples reuniones que se han celebrado desde el año 1987, insisto, cuando se inició, hasta el año 1995, que fue cuando la Diputación Provincial de León cambió de signo político. Efectivamente, las obras que se han realizado, como bien ha dicho la señora Diputada, son las de habilitación de la pista de vuelos y de otras tres construcciones más, pero no ha habido, como digo, voluntad por parte del Gobierno de terminar. Hasta ahí todas han sido dificultades y todos han sido problemas. Sin embargo, a partir de junio de 1996, cuando cambia de color el Gobierno del Estado Español y también la Diputación Provincial pierde su signo, que era del equipo de Gobierno del Partido Socialista, y el Partido Popular gana las elecciones generales; a partir de ahí, digo, cambia totalmente lo que puede ser el futuro del aeropuerto de León.

En el mes de junio, una vez incorporado el nuevo equipo de Aena, es cuando ya se empiezan a estudiar de

forma urgente las condiciones necesarias y los trámites precisos para poner en marcha el proyecto del aeropuerto de León. Se hacen reuniones en el mes de junio, se hacen reuniones incluso en el mes de agosto, que es un mes, como todos sabemos, inhábil en la Diputación, porque son vacaciones, pues el 7 de agosto se reúne con la Dirección General de Aeropuertos, lo vuelve a hacer también el 16 de agosto con el Presidente y Director de Aeropuertos, con miembros de la Diputación y también acompañado de diversos asesores; ahí es donde se marca ya la situación y se ven las inversiones a realizar. Y en septiembre se siguen reuniendo, es decir, se vienen reuniendo casi con periodicidad de todos los meses, incluso en el mes de abril ya se firma un protocolo de acuerdo entre la Dirección General de Aeropuertos y la Diputación Provincial.

Pero decía que esta proposición viene con cierto retraso porque si cuando gobernaba la Diputación Provincial de León el Partido Socialista, y también el Gobierno de España, no ha sido posible hacerlo, no veo por qué ahora pide la portavoz del Partido Socialista la firma de un convenio Aena-Diputación, pues ese convenio se ha firmado el día 7 de este mes, es decir, hace quince días. También han dado el visto bueno los Ministerios de Defensa y de Fomento, o sea, el Ejército del Aire y Aena han dado el visto bueno. Es decir, que lo que pide esta proposición ya se ha firmado, y se ha firmado, como digo, el día 7 por parte de representantes de Aena, por parte de la Diputación Provincial, y también asistieron a esta firma el Vicepresidente del Gobierno Autónomo de Castilla y León y Consejero de Fomento y el señor Alcalde de León, donde manifiestan sus obligaciones de acuerdo con las instituciones. En el punto número 2, Aena se compromete a una serie de compromisos que puedo enumerar, pero creo que no hace falta. Sólo digo que recoge perfectamente lo que es la proposición no de ley, incluso más de lo que pide esa proposición no de ley. En el punto número 3 se habla de los compromisos que asume la Diputación Provincial, y en el punto número 4, ya se fija un calendario que se pueda desarrollar, que marca incluso un plazo máximo de 13 meses para la finalización de las obras. Yo entiendo que más rapidez imposible, porque el aeropuerto de León ha quedado desbloqueado desde que el Partido Popular ha llegado al Gobierno, es decir, desde el mes de junio.

Unido a este acuerdo hay otro anexo, suscrito entre la Diputación Provincial, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de León, donde también queda reflejada la parte económica a la que están dispuestos a llegar. La Junta de Castilla y León habla de 125 millones; el Ayuntamiento, de 50, y la Diputación, de 250 millones. Y si fuera necesario, a partir de ahí lo asumirían a partes iguales. Por eso digo que esta proposición no de ley ha llegado con unos años de retraso, porque, insisto, hace quince días que se han firmado los convenios, y se ha marcado un plazo máximo de trece meses para la finalización de las obras.

Y también tendré que decirle a la señora portavoz del Partido Socialista que el día 26 de mayo de 1995 han sido inauguradas esas obras. El Partido Socialista, el día 26 de mayo de 1995, inauguró las obras, el día anterior al de reflexión de las elecciones autonómicas y municipales. Por cierto, ha habido cierto descontento por parte de gran nú-

mero de la sociedad leonesa, ya que las obras no se habían finalizado. Incluso se han puesto unos carteles informativos enormes donde se dice «Aeropuerto de León». Y si me permiten les contaré algo que ha ocurrido. Una familia, viendo el cartel, fue a sacar un billete, y al llegar a la base se encontró con que alguien que estaba allí les dijo: «oiga, pero si hay que hacer los edificios». Es decir, que allí lo único que hay es una pista de rodadura y hay que hacer el resto. Ya ha dicho usted las inversiones que hacen falta, es cierto, pero desde luego los convenios que están firmados con Aena van mucho más lejos de lo que pedía la proposición no de ley.

Para finalizar, señor Presidente, diré que la enmienda que presenta el Partido Popular a esta proposición no de ley es clara, y el texto para nosotros quedaría redactado de la siguiente forma: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que siga adoptando las medidas necesarias para lograr la operatividad del aeropuerto de León. Es decir, que siga adoptando las medidas necesarias, porque la proposición yo creo que en este sentido no tiene nada que ver con la realidad. El Partido Socialista no está informado de las gestiones que se están haciendo. Si lo único que busca es un titular en la prensa, me parece bien, pero en realidad todos los cabos, y permítaseme la expresión, ya están atados para que posiblemente a finales o a mediados del próximo año el aeropuerto funcione.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intentando ser breve, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya lo que va a hacer es apoyar el espíritu de esta proposición no de ley, y como al parecer parece que va a ser asumida la enmienda, pues no voy a entrar en el detalle.

Lo que nos parece más importante de todo, más allá del correlato, no sé si poselectoral o de análisis, de quién tiene la culpa o quién la deja de tener —cosa que nos parece un poco fuera de lugar—; lo que nos parece importante, decía, es que León tenga un aeropuerto operativo en la Virgen del Camino, entendiéndolo que es necesario para, efectivamente, impulsar todavía más el desarrollo económico de la provincia de León y de su zona de influencia. Eso se puede acompañar con poner en servicio operativo este aeropuerto, hasta ahora exclusivamente militar. Por tanto, todo aquello que contribuya a que el proyecto se convierta en una realidad y que lo antes posible pueda tener un servicio aéreo León, aunque sea modesto inicialmente, creo que es importante, y por ello nuestro grupo, en ese sentido, respalda esta iniciativa.

Simplemente quiero insistir en que lo importante es que lo antes posible este aeropuerto esté operativo y lo que ello conlleva para toda la comarca de León y para todos los ciudadanos de esta zona.

El señor **PRESIDENTE**: Para la aceptación o no de la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Valcarce.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: En mi exposición he intentado justificar la importancia para los leoneses, más allá de lo que puede ser una posición partidista, de conseguir un aeropuerto, una infraestructura para su desarrollo económico y social.

También, y desde el principio, manifesté al portavoz del Grupo Popular, y también al portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, la disposición de nuestro grupo a aceptar la enmienda del Partido Popular, porque el objetivo de los socialistas es sacar adelante esta proposición no de ley, ya que con ello entendemos que se dará un impulso definitivo a hacer operativo el aeropuerto de León.

Me ha parecido absolutamente fuera de lugar y bastante inquietante la exposición del señor portavoz del Partido Popular, por una razón, porque olvida cosas muy importantes, y es todo lo que se ha realizado entre los años 1990 y 1995, que yo he relatado aquí y que no voy a repetir. Por otra parte, también parece olvidar que esta Diputada preguntó por escrito al nuevo Gobierno cuál era su disposición, ya en el verano de 1996, sobre el aeropuerto de León, y nos dio una respuesta que nos hacía pensar, no sólo a los socialistas sino a todos los leoneses, que no tenía ningún compromiso con el aeropuerto de León, como así se demostró en la Junta de Castilla y León, que retiró una partida de 125 millones de pesetas al no haberse firmado el acuerdo entre la Diputación y Aena.

También parece olvidar el señor portavoz del Partido Popular que en enero de este mismo año el Partido Popular de León en la Diputación no destinó ni una sola peseta para el aeropuerto de León, entendiéndolo que era inviable, y sólo el necesario consenso, porque no tienen mayoría para sacar adelante los presupuestos de la Diputación, hizo posible que se restituyeran las cantidades que harían imprescindible el acuerdo con Aena, y ello hasta el punto de que el propio Presidente de la Diputación de León, por cierto del Partido Popular, amenazó con su dimisión irrevocable si no se desbloqueaba el acuerdo sobre el aeropuerto de León. Esto ha sucedido en enero, y el 20 de febrero los socialistas presentamos esta iniciativa en el Congreso de los Diputados. Por tanto, su oportunidad y la cronología creo que están de nuestro lado.

Pero, insisto, por el bien de los leoneses lo que importa aquí es sacar adelante una proposición que inste al Gobierno a no demorar más el hacer operativo el aeropuerto de León. Por eso mi grupo parlamentario acepta la enmienda presentada por el Partido Popular, porque lo que interesa es sacarla adelante por el bien de los leoneses.

El señor **PRESIDENTE**: Personalmente, aparte de como Presidente de esta Comisión, le doy las gracias porque haya aceptado la enmienda y podamos tener un pronunciamiento unánime de esta Comisión por ese aeropuerto, que yo creo que es realmente importante.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE IMPULSE LA REALIZACIÓN DE UN PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIONES EN LAS**

**CARRETERAS DE LAS REDES PROVINCIALES, COMARCALES Y LOCALES DE LA PROVINCIA DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000005.)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la proposición número 8, por la que se insta al Gobierno a que impulse la realización de un plan extraordinario de inversiones en las carreteras de las redes provinciales, comarcales y locales de la provincia de Málaga. Es autor de esta proposición no de ley el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que ha presentado a su propia proposición no de ley una enmienda de adición.

Ruego al portavoz, que va a ser el señor Centella, que al defender la enmienda defienda la proposición, es decir, que defienda la proposición no de ley y la enmienda conjuntamente. Tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Señor Presidente, ya le adelanto que vamos a aceptar la enmienda que hemos presentado.

Quería decirles que ya tenemos experiencia en ver rechazadas las iniciativas que presentamos solicitando, reclamando actuaciones públicas conjuntas entre distintas administraciones, y como ya tenemos esta experiencia, quisiera empezar recalando que lo que se propone en nuestra iniciativa no es que el Gobierno central asuma ninguna competencia que no le corresponde, sino que impulse una iniciativa conjunta con las administraciones locales y autonómicas para llevar a cabo una serie de inversiones tan necesarias en las carreteras de la provincia de Málaga. Y lo hago desde el respaldo que dan los datos aportados por el propio Gobierno, datos que señalan cómo los malagueños y las malagueñas aportamos en impuestos, por todos los conceptos, 128.000 millones de pesetas, mientras que, también por todos los conceptos, se reciben en nuestra provincia menos de 90.000 millones. Y es evidente que esta diferencia no va precisamente a compensar los territorios y las zonas más desfavorecidas del Estado.

También es importante señalar, creo que todo el mundo lo debe saber, que nuestra principal industria es el turismo, y que el elemento fundamental de esta industria son las comunicaciones, y en concreto las carreteras. En ese sentido, como ya he dicho, Málaga sufre unas deficiencias que impiden un mayor rendimiento de nuestro sector turístico. Por cierto, quisiera aprovechar para recordar que nuestra provincia ha contemplado en los últimos meses cómo se nos han hundido carreteras. Señorías, ustedes deben saber que la imagen que proyectamos a los millones de visitantes cuando ven esas carreteras hundidas no es precisamente la más adecuada. Carreteras, autovías con las que además se había promocionado la Costa del Sol, y ustedes sabrán cuánto ha costado esa contrapropaganda que ha salido en todos los medios de comunicación británicos e internacionales.

Por esto, cuando hablamos del turismo debemos ser conscientes de que si queremos mejorar su competitividad

deberemos de aportar las inversiones necesarias para superar todas las deficiencias que dañan esa calidad del producto turístico. En este sentido, repito que es indispensable la mejora de las comunicaciones. Por eso, no es normal que se inviertan miles de millones en promoción y se abandonen otros elementos que al final darían muchos mejores resultados que las propias campañas publicitarias.

No sé si sus señorías lo saben, pero los diputados y diputadas malagueñas sí lo conocen —por cierto que me extraña la ausencia de diputados o diputadas del Partido Socialista Obrero Español— y ellos podían explicar a sus grupos que en Málaga existen localidades a menos de 15 kilómetros de la costa con unas carreteras que se cortan todos los años porque están atravesadas por un río, o también que en el interior de la provincia hay comarcas, como la de Ronda, la de Axarquía o la de Cuenca del Guadalhorce, que no pueden aprovechar los millones de turistas que visitan la Costa del Sol porque las carreteras presentan un estado lamentable. Un ejemplo emblemático es el de la localidad de Casares, villa de una proyección turística de carácter mundial, pero que tiene una carretera de acceso que hace inútil que se malgasten los cientos de millones que se invierten en publicitar su imagen.

No estoy reclamando inversiones solamente para mejorar las condiciones de vida de los habitantes de la provincia de Málaga, que ya sería motivo suficiente para justificar esta iniciativa, sino que estoy reclamando una inversión que es evidente que repercutiría en todo el Estado, porque todos sabemos que una peseta que se invierte en Málaga es una peseta que es rentable para el conjunto del Estado.

Podemos seguir hablando de competencias entre distintas Administraciones. Mejor dicho, podemos seguir escudándonos en motivos competenciales para no aprobar nuestra iniciativa, pero a los ciudadanos de Málaga, que ven cómo sus impuestos sirven, al final, para que el Gobierno de turno pague el peaje que exigen ciertos apoyos parlamentarios, les será difícil entender razones por las cuales la Administración central no tome la iniciativa y proceda a impulsar ese plan de inversiones que mejoraría el producto turístico, inversiones que serán, sin duda, la mejor campaña de promoción que se pueda realizar.

Málaga también tiene en estos momentos estrangulada su comunicación con Córdoba, lo que hace que se dificulte una importante afluencia turística y que está también perjudicando a una amplia comarca de las provincias de Córdoba y de Málaga.

Por todo esto, creo sinceramente que la aprobación de esta proposición no de ley es un acto de justicia para la provincia de Málaga, pero también, y por eso creemos que la Administración central debe tomar la iniciativa, es una inversión beneficiosa para el conjunto del Estado. Pero todos nos tememos que puedan existir otras comunidades que sigan entendiendo que la mejor forma de mejorar su cuota de mercado en el sector turístico es impidiendo el desarrollo de la competitividad del producto costasoleño y andaluz. Este pensamiento, aunque realmente está extendido en algunas zonas del Estado español, no deja de ser la plasmación de lo absurdo.

También, en la línea que se nos pedía por la Presidencia, quería argumentar la enmienda que hemos presentado, con la intención de aprovechar este debate para intentar evitar, al hablar de la necesidad de impulsar una mejora de las carreteras de Málaga, ligadas sobre todo el producto turístico, que se cometa una aberración al implantar el peaje de un tramo de autovía, de autopista, que no cuenta con carreteras alternativas y que puede suponer un daño añadido más a los ya demasiados daños que ha producido ese tramo, que debería haber estado terminado, porque estaba incluido en el I Plan de Carreteras, y que el anterior Gobierno, y sobre todo el señor Borrell, se empeñó en retrasar tanto que en los próximos meses veremos cómo se celebra la *Ryder Cup* de golf y este tramo no está terminado. Al final todos estamos sufriendo las consecuencias, porque la propaganda no puede ser la misma que si hubieran estado perfectamente terminadas las comunicaciones de donde se celebrará con la Costa del Sol.

Solamente quiero decir en este caso que es bueno dejar sentado, tal y como han declarado los dirigentes provinciales del Partido Popular en la provincia de Málaga, que implantar el peaje en este tramo es un sinsentido, y como tal entiendo que debe quedar perfectamente clara una postura de esta Cámara contraria al cobro del peaje. De otra manera, alguien debería explicar qué intereses sigue habiendo para intentar impedir el desarrollo de una parte importante de la Costa del Sol, impedir que haya unas comunicaciones, yo no diría que excelentes, sino casi ya normales, entre la Costa del Sol y el Campo de Gibraltar. Y yo estoy seguro de que al final se impondrá la razón, de que al final no va a haber peaje en ese tramo de autovía.

Por tanto, sería importante que hoy el Congreso tomase la iniciativa y que dejase clara una postura contraria al cobro del peaje en el tramo de la autovía Estepona-Guadiaro.

El señor **PRESIDENTE**: Para expresar la opinión de los grupos, por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: De una manera muy breve. Como en tantas ocasiones, sobre todo en los asuntos que se tratan en esta Comisión, el corazón y la razón están situados en planos distintos, pero ésta debe ser la casa de la razón. Y en función de eso, que yo creo que debe ser un valor prioritario en esta casa, nosotros nos vamos a abstener.

Nosotros comprendemos que para la provincia de Málaga sea preciso el incremento de las inversiones. No ponemos en duda que los niveles de uso de las carreteras no sean los adecuados para una zona tan turística como ésta, pero hemos defendido, antes en el Gobierno y ahora en la oposición, que en realidad el discurso que ha hecho el señor Centella se puede predicar de cada una de las provincias españolas, bien en carreteras, bien en ferrocarril, en puertos, o en aeropuertos, y todas ellas tienen lógicamente algunas carencias que tardaremos muchos años en cubrir y cuya solución es la que hemos aportado aquí varias veces: desarrollar el plan director, establecer un segundo plan sectorial de las carreteras, un plan de actuaciones ferrovia-

rias; en definitiva, una acción conjuntada, coordinada por el Estado, que responda a unos criterios generales de mejora de las infraestructuras, y no estas pequeñas iniciativas de picotazo que, no dudo, insisto y subrayo, tienen razón, pero hay veces que no se puede construir la razón de un Estado con la suma de las razones parciales de cada uno de sus territorios.

Por tanto, compartiendo y no poniendo en duda la necesidad que pueda tener Málaga de incrementar las inversiones en la mejora de sus infraestructuras viarias, creemos que no es éste el sistema de hacerlo, porque nos pudiera llevar en esta Comisión a un rosario interminable de actuaciones en este sentido cuya suma total no tuviese los elementos de lógica y de rigor que son exigibles a los miembros de esta Cámara. Por ello nos vamos a abstener, señor Presidente.

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

El señor **IZQUIERDO JUÁREZ**: Yo creo que conviene en esta Comisión, y dado que es un tema local, los dos somos diputados por Málaga, dejar sentadas algunas cuestiones. Voy a centrar, por tanto, mi intervención, señor Presidente, en tres aspectos generales. En primer lugar, me gustaría dar unas pinceladas jurídicas del problema en cuestión. Luego, aportar algunas consideraciones políticas al hilo de su intervención, señor Centella, y luego aportar, al hilo también de la intervención que ha hecho el portavoz del Grupo Socialista, algunas soluciones al problema de fondo.

Señor Centella, la Constitución española, en su artículo 148, establece que las comunidades autónomas podrán asumir competencias en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la comunidad. Y en el artículo 149 y siguientes reserva al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de las comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general o cuya realización afecte a más de una comunidad autónoma.

Por su parte, el Estatuto de Autonomía de Andalucía, que usted conoce perfectamente, señor Centella, aprobado por la Ley Orgánica de 30 de diciembre de 1981, en su artículo 13, apartado 10, dispone que corresponde a la comunidad autónoma la competencia exclusiva en carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en su territorio.

El Real Decreto 951, de 28 de marzo de 1984, llevó a cabo el traspaso de funciones y servicios del Estado en materia de carreteras, asumiendo los órganos comunitarios las funciones que la legislación atribuye al Estado en relación con las carreteras de titularidad autonómica, provincial y municipal, así como la administración y gestión de aquellas de las que sea titular la comunidad autónoma, y la facultad de proyectar, construir, conservar y explotar nuevas carreteras de interés autonómico.

Dentro de sus competencias en materia de régimen local y del marco de la legislación básica estatal sobre el régimen jurídico de las Administraciones públicas, señorías, la Comunidad Autónoma de Andalucía ha concretado las

competencias de los órganos de gobierno de las provincias, municipios y otras entidades locales, incluyendo la que se refiere a los caminos, vías de comunicación y carreteras, fundamentalmente en la Ley número 11, de 26 de diciembre de 1987, reguladora de las Relaciones de la Comunidad Autónoma de Andalucía y sus Diputaciones Provinciales, y, señor Centella, en la Ley número 7, de 27 de julio de 1993, de Demarcación Municipal.

Por otra parte, señorías, existen instrumentos suficientes en la legislación, tanto estatal como autonómica, para contribuir a la financiación, en su caso, de las obras precisas. El Real Decreto 665, de 25 de mayo de 1990, sobre cooperación económica del Estado a las inversiones de las entidades locales, articula esta colaboración dentro del programa de cooperación económica local, integrado por tres secciones o tres niveles, señor Centella: la general, para planes provinciales e insulares de cooperación a las obras y servicios de competencia municipal; la especial, para programas de acción especial en comarcas o zonas con mayor déficit de infraestructura y equipamientos locales; y por último, en el nivel sectorial, para programas específicos de competencia local.

En el ámbito autonómico, señor Centella, el Decreto 131, de 2 de julio del año 1991, regula la coordinación y cooperación de la comunidad autónoma en los planes provinciales a través de subvenciones por medio del programa de coordinación con las corporaciones locales, y la Ley de 11 de enero de 1994, de Ordenación del Territorio, destaca la importancia de la planificación a la hora de abordar actuaciones equilibradas acordes con las necesidades de desarrollo social y económico. Así, además del plan de ordenación del territorio de la comunidad, prevé la existencia y los requisitos de los planes de ámbito subregional, planes con incidencia en la ordenación del territorio y actividades de intervención singular, entre las que se encuentra la planificación de carreteras.

Señorías, señor Centella, ésta no es solamente una cuestión de competencias, es, como ya se ha dicho, una cuestión probablemente de razón. Usted indica que no quiere entrar en el debate de las competencias y que lo único que pide es impulsar una iniciativa. Es que el problema está ahí, señor Centella; no le corresponde a la Administración central el impulso de esa iniciativa, corresponde a otras Administraciones, probablemente a la Administración provincial, y, con toda seguridad, puesto que es su competencia estatutaria, a la Administración autonómica.

Usted lo ha dicho, probablemente poniéndose la venda en el ojo antes de la herida, si es que se dice de esa manera. La estrategia parlamentaria de Izquierda Unida en pasadas legislaturas es pertinaz en este sentido, y es pertinaz en esta legislatura también y siempre ha obtenido su grupo parlamentario el rechazo de todos los grupos de la Cámara, como no podía ser de otra manera, con razones y con argumentos y también con llamadas al fondo de la cuestión y a aportar soluciones más que a indicar problemas.

Señor Centella, conoce el Gobierno y conoce el Grupo Parlamentario Popular perfectamente la situación calamitosa de la red secundaria, de la red provincial y comarcal de la provincia de Málaga. Pero usted reconocerá conmigo

que ésta es toda una cuestión de prioridades políticas, ¿verdad? Y, hablando de prioridades políticas, los malagueños saben que su Diputación Provincial en esta época ha duplicado y triplicado sus inversiones en carreteras, precisamente por esa deficiencia.

No criticaré yo posiciones anteriores. Probablemente en otras etapas políticas de la Diputación Provincial de Málaga, hoy dirigida por el Partido Popular, se consideraron otras prioridades, que su grupo parlamentario en esa Diputación Provincial, como nuestro grupo parlamentario, apoyó de un modo unánime, puesto que le recuerdo, señoría, que yo he sido Diputado provincial, portavoz de mi grupo parlamentario en aquella institución y además en los años más felices, probablemente, de mi trayectoria política, y que los planes provinciales los aprobábamos todos por unanimidad. Todos los grupos parlamentarios en la Diputación Provincial de Málaga aprobábamos aquellos planes provinciales por unanimidad. Bien, pues eran otras prioridades. Ahora hay otras prioridades que también son aprobadas por unanimidad. Por tanto, le doy algunos datos a su consideración: En el año 1995, para carreteras en la red provincial se presupuestaron en aquella Diputación Provincial 400 millones de pesetas; se duplicaron en 1996, con 800 millones de pesetas; y en este año nos hemos ido a 1.800 millones de pesetas.

Señor Centella, señorías, señor Presidente, voy terminando, yo creo que el problema de fondo todos lo compartimos y por tanto hay soluciones. En la primera convocatoria del nuevo Ministro de Fomento, Rafael Arias-Salgado, ante estas Cortes para explicar las previsiones y líneas generales de su departamento, al referirse a las carreteras, anunció la realización de un plan sectorial que se ajustaría a las resoluciones aprobadas por la Cámara sobre el Plan Director de Infraestructuras, al que ha hecho referencia el portavoz del Grupo Socialista.

Como quiera que el Ministro de Fomento citó en su intervención las resoluciones aprobadas por el Congreso en relación con el PDI, convendría recordar en este momento que el punto 53 de dicha resolución, aprobada por el Congreso el 21 de diciembre de 1995, decía literalmente, y cito: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a definir con precisión los mecanismos oportunos de coordinación y concertación entre las diferentes Administraciones, con el fin de articular e integrar la totalidad de las infraestructuras en un sistema eficiente al servicio de los ciudadanos. Este esfuerzo de coordinación y concertación se materializará especialmente en la elaboración de planes sectoriales y en su negociación con las comunidades autónomas en el reconocimiento de los planes autonómicos de infraestructuras. Yo creo, señor Centella, que éste es el camino.

Por terminar, señorías, el Estado ha transferido a la Comunidad Autónoma de Andalucía aquella parte de la red de carreteras que no está incluida en la red de interés general del Estado, por lo que, en principio, señor Centella, las redes provinciales comarcales son en su mayoría competencia exclusiva de dicha Comunidad Autónoma. El proceder a acometer inversiones sobre las que no tiene competencia podría ser interpretado como una injerencia en los

cometidos de dicha comunidad autónoma, como poco una injerencia. En cualquier caso, al estar transferida la competencia, los recursos necesarios para acometer la inversión deberían, señor Centella, provenir de la comunidad autónoma correspondiente.

Por otra parte, si se estableciera un acuerdo entre las Administraciones para acometer estas inversiones, el problema debería plantearse a nivel nacional, señor Centella. Por lo tanto, esos comentarios que usted ha hecho a agravios comparativos entre comunidades autónomas, permítame que le diga que no son razonables. Debería plantearse a nivel nacional, como digo, y los recursos necesarios deberían ser el resultado de la evaluación del montante de todas las inversiones necesarias para paliar todas las situaciones que, similares a la planteada, pudieran existir en todo el territorio nacional.

También hay que añadir, señor Centella, y termino, que en cumplimiento del artículo 158 de la Constitución española existe el Fondo de Compensación Interterritorial, creado con la finalidad de corregir los desequilibrios económicos interterritoriales, del que Andalucía es el principal beneficiario, con más de 51.000 millones de pesetas. Y digo esto al hilo de sus comentarios sobre el agravio que en Málaga se produce en cuanto a su participación en los impuestos, en los ingresos del Estado y lo que recibe. Le recuerdo, señor Centella, que Málaga, a través de Andalucía y del Fondo de Compensación Interterritorial, recibe también parte de los impuestos de los malagueños y de todos los españoles.

Como decía, Andalucía es el principal beneficiario de ese Fondo de Compensación Interterritorial, más de 51.000 millones de pesetas. El proyecto de inversión solicitado por S. S. podría ser incluido dentro de las acciones a financiar por el citado Fondo, como así lo han sido actuaciones similares que han sido presentadas por Andalucía en años anteriores, señor Centella. Por tanto, corresponde a Andalucía el impulso de esta iniciativa y no al Parlamento nacional.

Para finalizar, señor Presidente, puesto que había olvidado hacer alguna referencia a la enmienda que se ha autopresentado el Grupo de Izquierda Unida, nosotros no vamos a entrar en consideraciones sobre dicha enmienda, puesto que entendemos que no es una enmienda de adición, más bien consideramos, entiéndaseme la expresión o el término, que es una enmienda pegote; aprovechando esta iniciativa se trae otra iniciativa completamente diferente, puesto que estamos hablando de la red secundaria de carreteras y el Grupo de Izquierda Unida pretende, al hablar de la red secundaria de carreteras en la provincia de Málaga, hablar de una red principal, como es la autovía Estepona-Guadiaro.

Sobre la cuestión del peaje, señor Centella, por tanto, no haré yo ninguna consideración en este momento. Sí le diré a S. S. que, por encima del debate político, que es intenso en Málaga, como S. S. conoce, proponga usted alternativas de financiación para que, efectivamente, la autovía Estepona-Guadiaro se pueda acometer y esté en condiciones no solamente de acoger la *Ryder Cup* en septiembre del presente año, que no va a dar tiempo, pero que esté en situación en el

futuro de ser una vía importante para el desarrollo de Málaga. **(El señor Centella Gómez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como usted sabe, señor Centella, aquí termina la discusión de la proposición no de ley. Por un minuto y sobre todo por si hay algún aspecto en que se ve aludido, tiene la palabra.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Sí, por un minuto, más o menos, para decir dos cosas. La primera es que el Partido Popular, en la misma línea de su discurso, podía haber hecho una enmienda en la cual esta misma proposición no de ley se incluyese en el plan sectorial. Lo que pasa es que el Partido Popular no quería votar la proposición no de ley, pero podía haber hecho una enmienda en la que, con el mismo texto, se incluyese en ese plan sectorial que nosotros proponemos.

Y después, yo no he entendido bien, porque la palabra pegote aquí puede tener varias consideraciones, y en Andalucía tiene algunas que no son precisamente la que yo creo que le ha dado mi amigo Pablo Izquierdo, pero no tomándola en ese sentido, lo que sí he de decir es que, aunque no se haya querido pronunciar, sí va a tener que votarla y vamos a pedir que se vote separado el párrafo de adición del resto de la propuesta, si así lo considera la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Luego lo estudiará la Mesa. Pero me parece que no es posible, porque como es *in fine*, es un añadido y es un solo párrafo conjunto. Por tanto, no podría votarse por separado.

— **RELATIVA A LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE LA VARIANTE DE BELLAVISTA Y DOS HERMANAS (SEVILLA), EN LA CARRETERA N-IV DE MADRID A CÁDIZ, TRAMO DE CIRCUNVALACIÓN SUR DE SEVILLA-AUTOPISTA DE CÁDIZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000025.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 9, proposición no de ley relativa a la ejecución del proyecto de la variante de Bellavista y Dos Hermanas (Sevilla), presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, y que se ha comunicado en tiempo y forma a esta Mesa que se retira por el propio grupo proponente. ¿Es así?

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Sí, así es.

— **SOBRE INSTALACIÓN DE GUARDACARRILES EN LA AUTOVÍA DEL MEDITERRÁNEO, TRAMO DE ALCANTARILLA Y ALHAMA DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 616/000055.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos entonces a la número 10: proposición no de ley sobre instalación de guardacarriles en la autovía del Mediterráneo, tramo de Alcantarilla y Alhama de Murcia. El autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y para su defensa tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ:** Voy a intentar brevemente por qué se ha mantenido para estas fechas, aunque fue presentada en el año 1996, esta propuesta. Voy a explicar la razón de por qué una autovía que iba a estar en marcha o debía estar en marcha para el año 1992 (era la autovía de la Expo-92) todavía está sin funcionar, y en algunos tramos con alguna complicación, y voy también a posicionarme sobre la enmienda que ha presentado el Grupo Popular para mantener la actualidad o la virtualidad de la propia propuesta, en origen de Izquierda Unida.

Señor Presidente, esta obra, que comenzó en el año 1987, aproximadamente, para tener el objetivo de estar puesta en funcionamiento en el año 1992, ha sido bastante controvertida. Se hacía por tramos: en algunos momentos, al inaugurar alguno de aquellos tramos, se dijo que era de las mejores autovías o autopistas que había en España, incluso se llegó a decir que ni California tenía el nivel de autovías que teníamos nosotros, era el no va más, y parece que va a ser la obra de El Escorial. Y va a ser la obra de El Escorial porque, a pesar de haber estado haciendo iniciativas parlamentarias desde el año 1993 para controlar y conocer la calidad de la obra, para intentar conseguir que la obra tuviese el menor riesgo posible y que no se fuese a una especie de mal precedente que funciona en la obra pública, en el sentido de que una obra que vale poco dinero, se licita por poco dinero, se adjudica por poco dinero, pero luego empiezan a aparecerle terminaciones, modificaciones, etcétera, que al final viene haciéndose una obra, primero, más tarde, segundo, con chapuzas o con pequeños pegados postizos, y tercero, igual de cara que debía haberse hecho en origen.

En la legislatura anterior estuvimos haciendo una batería de preguntas de control y, dentro de ellas, preguntamos a la Administración central cuál era la situación para instalar barreras de seguridad en una autovía en el tramo de Alcantarilla a Totana, que parece que ése ha sido como cortado por los hados. Es decir, la autovía, además de la separación configurada en una mediana en forma de U, muy suave en todo su tramo, en el tramo desde Murcia hasta Alcantarilla y desde Totana en adelante hacia Lorca, tiene una terminación correcta, con sus separadores guardacarriles de protección metálica o con una variación distinta. Pero en ese tramo, precisamente uno de los tramos más conflictivos, que atraviesa todo un valle y que tiene un sinfín de entradas y salidas, no tenía esa situación, de tal forma que la evolución que ha tenido ha sido un porcentaje, según el control que hemos hecho de accidentalidad en la zona, de un índice elevado, tanto de morbilidad como de mortalidad, y no tenía que contarse con eso, sino simplemente ver qué medidas se podían haber adoptado.

Preguntamos a la Administración central, como decía, y nos dijo que empezó a redactarse, antes de estar termi-

nada la obra, un proyecto de complemento para hacer esta barrera de seguridad. Y decía que estaba ya ultimado, aprobado por la Dirección General de Carreteras el 31 de julio del año 1995, un proyecto por 99.436.000 pesetas para que esta autovía tuviese esa barrera de seguridad en el tramo al que hacemos referencia, Alcantarilla-Alhama.

Eso parece ser que estaba aprobado en el año 1995. Y en junio de 1996 nos contestaba la Administración central diciendo que la Subdirección General de Programas y Presupuestos, que como ustedes saben por un lado va la que hace la obra y por otro lado la que dice si hay dinero o no hay dinero para poder hacer la obra, decía que había la posibilidad de que fuese licitado en el tercer trimestre del año 1996. Si esto se hubiese hecho conforme respondía la Administración central, esta iniciativa que presentó el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en mayo de 1996 se hubiera quedado sin efecto, estaría ejecutada, licitada y la obra hecha. Pero miren ustedes por dónde esto no se ha cumplido. Por tanto, sigue siendo necesario que el Ministerio de Fomento acometa la instalación de los guardacarriles en la autovía del Mediterráneo, en este tramo Alcantarilla-Alhama. Proponíamos en el texto de nuestra inicial proposición no de ley que se hiciese durante el año 1996, logrando así una separación central en uno y otro sentido de la propia autovía, que dotara de mayor seguridad vial a esta autovía de la red nacional de carreteras, que, insisto, era un eje vital que desde tiempo inmemorial estaba previsto que estuviese en funcionamiento. Bien, pues salvo el que durante 1996 ya no puede ser, porque lo que no puede ser, no puede ser y además es imposible, lógicamente podría plantearse la misma voluntad.

Según la información que tenemos nosotros, ahora la información es que también es posible que pueda ser licitado en el tercer trimestre del presente año. Nosotros creemos que es necesario, al margen de que estén los estudios y de que estén hechos los trabajos, que se dé el siguiente paso, que es sencillísimo, es pequeñito, y es que, además de estar hecho el proyecto, que puede tirarse diez años hecho, esté el compromiso de acometerlo, porque podemos seguir así año tras año, con el proyecto hecho, que ya estará desfasado, porque, claro, un proyecto hecho hace tres años, con la velocidad que tienen los cambios de los valores y las formas de ejecución, lógicamente puede tener un desfase tremendo. Pero lo que nosotros mantenemos es que se acometa en este ejercicio lo que se debía haber hecho en 1995, se aplazó para 1996 y tampoco se ha acometido en 1996.

La enmienda que hace el Grupo Parlamentario Popular viene a ser sustituir el término «durante 1996» por «lo antes posible», y añade también: «y en virtud de las disponibilidades presupuestarias». Si no hay disponibilidades presupuestarias no hay posibilidad de hacerlo, es una obviedad. Pero fíjense que es muy importante que esté aprobada en el mes de mayo, porque las disponibilidades económicas las marca el propio Gobierno. Como están haciéndose las plantillas para los presupuestos de 1998, no tiene escapatoria y ya no puede ser la obra de El Escorial, ya puede ser la obra de 1998, en el sentido de que se licite en 1997 y

se ejecute en 1998; los presupuestos pueden recoger la partida correspondiente.

No se les escapa a ustedes que estamos hartos de ver cómo en una previsión presupuestaria de mil pesetas se licitan obras de millones y con mil millones se licitan obras de miles de millones, porque en licitar una obra nada más que está la voluntad de poder acometerlo, y tienen sus excedentes presupuestarios para hacerlo. Yo he visto hasta cómo se han licitado, sin estar previstas en los anexos presupuestarios, obras de cinco mil millones de pesetas. Por tanto, no sé por qué una obra de 99 no lo va a poder ser.

Por tanto, nosotros vamos a aceptar esa enmienda, le proponemos una transacción y es que, en lugar de «lo antes posible», que el «lo», el «antes», y el «posible» que es muy indefinido, sea sustituido por «durante 1997», con lo cual puede ser licitado durante 1997 y siempre en virtud de la disponibilidad presupuestaria, que se quedaría, porque aunque no lo pudiéramos sería así, con el convencimiento de que, estando en el mes de mayo y no estando hecha la propuesta presupuestaria, va a poder entrar perfectamente para la previsión presupuestaria, porque esto no es que sea el chocolate del loro, es que ni siquiera llega a chocolate; el alpiste del loro puede ser, comparado con los Presupuestos Generales del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ruiz López. Pero ya que el señor Ríos ha adelantado su opinión sobre la enmienda e incluso hace una oferta de contraenmienda, yo le rogaría que contestara adecuadamente a ambas ofertas.

El señor **RUIZ LÓPEZ**: Ahora haré también la fijación, y quiero decir para empezar que, efectivamente, aceptamos la transacción de Izquierda Unida, porque el compromiso (y es también lo que hay que decir aquí esta mañana) y las previsiones del Ministerio es que la licitación de esta obra sea en el presente año, como nos informa diciendo que las obras del proyecto de instalación de la barrera de seguridad mediana de la autovía Murcia-Puerto Lumbreras, que es la N-340, de Cádiz a Barcelona por Málaga, en el punto kilométrico donde se habla de estos guardacarriles, del 319.7 al 305, entre el tramo Alcantarilla y Alhama de Murcia, se licitará con un presupuesto, como ya se ha dicho, de 99,4 millones de pesetas.

La verdad es que éste es un proyecto, como bien ha dicho antes el portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, bastante antiguo y yo creo que hay que remitirse un poco también a los antecedentes. Porque los antecedentes de este proyecto de barreras de seguridad en la mediana del tramo de Alcantarilla a Alhama de Murcia de la autovía, como hemos dicho antes, de Murcia a Puerto Lumbreras, se remontan al período de construcción de este tramo, que concretamente se refiere al 17 de julio de 1991, en el que se solicitó la redacción de un proyecto complementario al principal.

El proyecto principal, que fue redactado en abril de 1988, consistía fundamentalmente en un desdoblamiento de calzada para velocidad de proyecto de 100 kilómetros

por hora y mediana de 9 metros sin barrera de seguridad, de acuerdo con la orden de estudio y en función de las normas complementarias.

La propuesta del proyecto complementario, que es lo que al final estamos debatiendo hoy, barrera de seguridad en la mediana de que hemos hablando antes, se fundamentó en la circular número 312/90, que prescribe que, en medianas intermedias de entre 3 y 10 metros, se coloque una barrera de seguridad que impida el paso de vehículos de una calzada a otra.

El 19 de junio de 1992 (y seguimos con este culebrón, como se decía antes) se autorizó la redacción del proyecto complementario, 11 Murcia 22-21, en el que, además de autorizarse la construcción de barreras, también se incluía, y hay que recordarlo, una pasarela peatonal en Librilla, proyecto que se redactó en abril de 1993 y que fue devuelto en abril de 1994, ya que las obras, y esto fue lo que al final hizo también que se retrasara más, del proyecto principal ya habían finalizado y no se podía tramitar, de acuerdo con el párrafo 2.º del artículo 153 del Reglamento General de Contrataciones del Estado.

Por fin, y tras una nueva redacción, el proyecto en cuestión 11, Murcia 22-21 b, se aprobó con fecha 31 de julio del pasado año por un importe de 99,4 millones de pesetas, y, como ya se ha indicado, está en la fase previa a su licitación, prevista inicialmente para el presente año, en función, como hemos dicho también, y es en el sentido en el que se mueve nuestra enmienda, de las disponibilidades presupuestarias.

Un portavoz hablaba aquí de que parecía, efectivamente, que era el año cero y que el Partido Popular estaba haciendo muchas cosas que antes se dejaban sin hacer. Esto nos vuelve a demostrar una vez más que, efectivamente, en muchas cosas es así. Desde 1989, en que hemos hablado de que se empezó el proyecto, y 1991, en que se hablaba del proyecto complementario, pues tiene que ser el Gobierno del Partido Popular, en definitiva, el que termine una obra que no llega ni a los cien millones de pesetas. Es cierto que parece que esta autovía tiene realmente un maleficio, porque ya se ha hablado de que era una autovía que tenía que haber estado inaugurada en 1992 y que, recientemente, en la prensa murciana se publica que no se termina esa autovía, aunque no se refiere a este tramo, porque el señor Presidente de la Junta de Andalucía no va a inaugurar un tramo que la une. Entonces, como no va a inaugurarla, pues no pueden disfrutar ni los murcianos ni todos los españoles de esa autovía.

En definitiva, y para terminar ya, señor Presidente, sólo decir que aceptamos la transaccional que propone Izquierda Unida, y que, como hemos dicho al principio, el compromiso y la previsión que tiene el Ministerio de Fomento es que se haga durante este año, por supuesto siempre en virtud de las disponibilidades presupuestarias.

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

La señora **HERAS PABLO**: Intervengo en nombre de mi grupo para fijar nuestra posición en referencia a esta

proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya sobre la instalación de guardacarriles en la autovía del Mediterráneo en el tramo de Alcantarilla a Alhama de Murcia.

Nuestra posición, brevemente, señorías, porque yo creo que aspectos cruciales están ya más o menos consolidados, va a ser a favor de lo solicitado por el grupo proponente en su iniciativa, iniciativa en la que insta al Gobierno a que se acometa de forma eficaz la instalación de este guardacarril, porque así se conseguirá una mayor efectividad y seguridad vial, y se hará homologable esta autovía a otras de la red nacional de carreteras.

Muy brevemente, repito, vamos a justificar nuestro posicionamiento por una serie de puntos que enumero a continuación.

Primero, por considerar acertado lo que pide el grupo proponente en base a unos criterios generales sobre la necesidad de incrementar las medidas que impulsen la seguridad vial de nuestras carreteras.

Segundo, por la coherencia con la preocupación, repetidamente expuesta por nuestro grupo y por otros grupos de esta Cámara y de la Cámara Alta, ante cualquier circunstancia o propuesta realizada en la que haya sido preciso manifestarse sobre la necesidad de que todos nos concienciamos, empezando por la Administración pública, en un tema como es la seguridad en las vías de transporte, una vez que estén analizados los factores que inciden en los accidentes y en la importancia de los medios que se usen para combatirlos, como es la adecuación de las infraestructuras.

Tercero, porque el tramo de la autovía entre Alcantarilla y Alhama de Murcia, para el que se solicita el guardacarril, tiene una extensión muy pequeña, de unos 23 kilómetros aproximadamente, y porque se da la particularidad, como aquí ya se ha dicho, de que en otros tramos de la misma autovía sí que hay colocadas medianeras, que sin duda ayudan a una mayor seguridad, como se comprueba por los datos de siniestros de la propia Dirección General de Tráfico. El escaso número de kilómetros, como bien se ha visto, hace posible pensar en que es totalmente factible la colocación del guardacarril.

Cuarto, porque coincide con la propia solicitud de la Dirección Provincial de Fomento de Murcia en su momento, que pidió, como se ve por el presupuesto señalado, la incorporación de los guardacarriles en este tramo, propuesta que encajaba dentro de los planes provinciales que en su momento elaboró la propia Dirección Provincial de Murcia en la región en base a la conveniencia.

Quinto, porque existe una partida genérica, dentro de los presupuestos del Ministerio, destinada a la conservación y a la mejora, de la que se pueden obtener los fondos necesarios.

Evidentemente, lo primero y más importante para nosotros es que el grupo proponente, y el propio grupo del partido en el Gobierno, están conformes en la aceptación de esa transaccional para, puesto que no se ha hecho en el año 1996, hacerlo en el año 1997 con toda garantía. La adecuación de un presupuesto, como aquí también se ha dicho, permite garantizar que eso va a ser posible hacerlo, que es lo que en resumen quieren los ciudadanos y es lo que lleva

a este grupo a aceptar la iniciativa y la transaccional del otro grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ríos, le doy la palabra, si le parece, para la lectura de cómo queda la enmienda transaccional.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Muy breve, señor Presidente. Es poner, en lugar de «durante 1996», «durante 1997, y siempre en virtud de las disponibilidades presupuestarias». Al final es sustituir, dentro de la enmienda del Grupo Popular, donde pone «lo antes posibles», por «durante 1997».

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la discusión de las proposiciones no de ley y establecida por Mesa y portavoces la votación a la una y media, suspendemos la sesión hasta dicha hora. Ruego a todos que sean puntuales a esa hora.

**Se suspende la sesión.**

**Se reanuda la sesión.**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las votaciones de las proposiciones no de ley.

A las proposiciones no de ley 1 y 2, relativas al transporte por ferrocarril de carbón desde el puerto de Ferrol a la central térmica de la Empresa Nacional de Electricidad (Endesa) en As Pontes, La Coruña, parece que se ha llegado a un texto conjunto y doy la palabra al señor Pérez Touriño, portavoz del Grupo Socialista, para que dé lectura al texto que parece que han pactado los dos grupos.

El señor **PÉREZ TOURIÑO**: Efectivamente, así es. Hay un texto resultado de un acuerdo entre el Grupo Parlamentario del BNG y del Partido Socialista que dice lo siguiente: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1) Acelerar la construcción de la segunda fase del acceso norte, evitando así el paso del tráfico pesado procedente del puerto de Ferrol en dirección a As Pontes por la travesía urbana de Catabois; 2) que por parte del Ministerio de Fomento se promueva la construcción de la vía de ferrocarril entre Ferrol y As Pontes, y 3) elaborar un proyecto definitivo para transporte de carbón de Ferrol a Endesa (As Pontes) por ferrocarril como medio idóneo y necesariamente complementario al actual transporte por carretera, y ejecutarlo urgentemente, contando para ello con la colaboración económica de la empresa eléctrica.» Son los tres puntos.

El señor **PRESIDENTE**: Ese texto leído sustituye a las proposiciones no de ley 1 y 2, y es el que vamos a someter a votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; votos en contra 17; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley con el texto que ha sido leído por el señor Pérez Touriño.

A proposiciones no de ley 3 y 4, que hacen referencia al acceso ferroviario al puerto de Marín, se ha presentado una enmienda del Grupo Popular. El texto conjunto, aceptando en parte esa enmienda y las dos proposiciones no de ley, dice así: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1.º) Tomar las medidas necesarias para la construcción de la vía del ferrocarril entre Marín y Pontevedra a través del convenio pendiente de firma entre el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia y aprobado por unanimidad en el Parlamento de Galicia en diciembre de 1995. Esta vía discurrirá por el trazado preexistente de infraestructura en superficie y estará convenientemente vallada cuando discurra por zona urbana. 2.º) Que el Ministerio de Fomento inicie a la mayor brevedad negociaciones con la empresa Renfe, Ente Público Puertos del Estado y la Xunta de Galicia, con la finalidad de establecer los compromisos que los distintos organismos públicos deberán afrontar al objeto de la financiación del proyecto. 3.º) Debiendo estar prevista la finalización de las obras para finales del año 1999.»

Este texto es el que se somete a votación sustituyendo a las proposiciones no de ley 3 y 4.

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

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

La proposición 5 es la relativa a la adopción de las medidas para hacer operativo el aeropuerto de León, y se votará de acuerdo con la enmienda presentada por el Grupo Popular y aceptada por el Grupo Socialista.

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

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

La proposición 6 es la relativa a la ejecución del tramo Cervera (Lleida)-Igualada (Barcelona) en la N-II Autovía Lleida-Barcelona. No se han aceptado las enmiendas presentadas y, por tanto, se vota en los términos en que ha sido presentada por el Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 23.**

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

La número 7 es la proposición no de ley relativa a que en el proyecto de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza se contemple la existencia de una estación en Guadajajara. Se ha presentado una enmienda del Grupo Popular que ha sido rechazada por el Grupo Socialista. Por tanto, se vota la proposición no de ley en sus propios términos.

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

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

La número 8 es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que impulse la realización de un plan extraordinario de inversiones en las carreteras de las redes provinciales, comarcales y locales de la provincia de Málaga, con una enmienda de Izquierda Unida que ha sido aceptada por el grupo proponente, que es también Izquierda Unida. Con ese texto no se puede desdoblar la votación, puesto que ha habido una enmienda aceptada, aunque sea del propio grupo. Por tanto, el texto, tal como queda después de la aceptación de la enmienda, es el que se somete a votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; votos en contra, 19; abstenciones, 14.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La última proposición es sobre instalación de guardacarriles en la autovía del Mediterráneo, tramo de Alcantarilla y Alhama de Murcia, presentada por el Grupo Federal de Izquierda Unida, y con una enmienda del Grupo Popular que ha sido transaccionada con dicho Grupo de Izquierda Unida.

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

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

Se levanta la sesión.

**Eran la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.**

NOTA.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del martes, 20 de mayo de 1997, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.