



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 399

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 40

celebrada el martes, 10 de marzo de 1998

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|--|-------|
| — Sobre la creación de un plan integral para la revitalización de la margen izquierda de la ría de Bilbao, en el País Vasco. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/000300) | 11754 |
| — Relativa al Plan estratégico del corredor del Henares. Presentada por el Grupo anterior (Número de expediente 161/000493) | 11762 |
| — Sobre el desarrollo del convenio marco de Cádiz en sus determinaciones referentes al Plan de cercanías ferroviarias. Presentada por el mismo Grupo Parlamentario (Número de expediente 161/000534) | 11765 |
| — Relativa a mejora de los servicios ferroviarios en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000675) | 11770 |

| | Página |
|---|--------|
| — Sobre elaboración de un proyecto de ampliación de la estación de Bobadilla (Málaga) en una estación intermodal que combine el transporte ferroviario de mercancías y el de carretera. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000715) | 11774 |
| — Sobre negociación con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) de una adecuación a la baja del precio del transporte del mineral de hierro para evitar la paralización de la actividad minera en la comarca Guadix-Marquesado, en Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000042) | 11776 |
| — Por la que se insta a tomar las medidas necesarias con el fin de establecer la gratuidad del tramo de la autopista A-9 comprendido entre el puente de Rande y Vigo (Pontevedra). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (Número de expediente 161/000665) | 11779 |

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días, vamos a comenzar la Comisión. Ruego silencio, por favor.

Esta mañana, al mismo tiempo que se reúne la Comisión de Infraestructuras, hay varias sesiones de Medio Ambiente, Agricultura, etcétera, y coinciden inevitablemente ponentes de cada uno de los temas en todas las comisiones; por ello, vamos a ser todo lo flexibles que podamos para acomodar las intervenciones de cada uno de los miembros, y pido también a todos brevedad en sus intervenciones, concisión, pero también que expresen todas las ideas que quieran defender.

En primer lugar, hay un acuerdo aparente —y si hay discrepancias en ese sentido daré la palabra para que se manifiesten— para trasladar el punto número 5, proposición no de ley por la que se insta a tomar las medidas necesarias con el fin de establecer la gratuidad del tramo de la Autopista A-9, comprendido entre el puente de Rande y Vigo (Pontevedra), al punto número 1. Hecha esta propuesta, doy la palabra a los grupos por si tienen algo que decir. En primer lugar, el señor Morlán tiene la palabra.

El señor **MORLÁN GRACIA:** Solamente quiero decir que nos coge un poco de sorpresa el hecho de que se plantee esta variación sin haber avisado al ponente, porque la ponente no es de esta Comisión. Por tanto, vamos a hacer un esfuerzo para localizarla cuanto antes. Me temo que va a ser imposible variar el orden si antes no se ha hablado entre los grupos a ver si éste es el orden más adecuado.

El señor **PRESIDENTE:** Entonces yo estaba mal informado, porque a mí se me había dicho que sí estaban presentes todos los ponentes de esta proposición no de ley. Pero reconociendo el presidente que estaba mal infor-

mado, pregunto al portavoz: ¿podríamos acometer esta situación?

El señor **MORLÁN GRACIA:** Estamos haciendo un esfuerzo, señor presidente, por encontrar a la ponente. Yo me imagino que se le avisará y acudirá enseguida, mientras tanto, o no iniciamos todavía la Comisión, o pasamos al primer punto del orden del día.

El señor **PRESIDENTE:** Pero parece ser que había dificultades en el primer punto del orden del día —ése era uno de los motivos del cambio—, porque faltaba el ponente de esta proposición no de ley. Por tanto, ¿podemos pasar al punto segundo del orden del día y luego volveríamos al quinto, que pondríamos el primero?

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Yo preferiría entonces que el quinto fuera el último, señor presidente, porque tengo que intervenir en otra Comisión.

— **SOBRE LA CREACIÓN DE UN PLAN INTEGRAL PARA LA REVITALIZACIÓN DE LA MARGEN IZQUIERDA DE LA RÍA DE BILBAO, EN EL PAÍS VASCO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000300).**

El señor **PRESIDENTE:** En ese caso empezaríamos por el punto segundo y el quinto lo pasaríamos al séptimo lugar. Yo pido disculpas a todos los diputados por esta situación, pero realmente la amplia labor de la Cámara en comisiones exige que las cosas sean así.

El punto segundo es la proposición no de ley sobre la creación de un plan integral para la revitalización de la margen izquierda de la ría de Bilbao, en el País Vasco. Es autor el Grupo Socialista del Congreso. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz, la señora Mendizabal.

La señora **MENDIZABAL GOROSTIAGA**: Espero no contribuir más a la confusión en todo este tema de orden dentro de la Comisión de Infraestructuras en mi primera intervención en esta Comisión, a la cual no pertenezco, pero también resulta un poco chocante tener que defender una proposición no de ley que fue presentada por mi grupo a finales de diciembre de 1996. Por eso, puede haber ciertos desfases pero también, por desgracia, en ningún caso ha perdido nada de actualidad, independientemente de lo que específicamente se pueda decir en cada uno de los puntos. Y digo esto porque la solicitud de considerar la margen izquierda del río Nervión, que a lo mejor para muchos miembros de esta Comisión es totalmente desconocida, como una zona de intervención prioritaria, se debe a una serie de características que sólo voy a citar muy de pasada, pero que pueden dar una imagen de lo que significa.

La margen izquierda del río Nervión es una zona con gran despoblación y sufre un envejecimiento importante. Es una zona con unas altas tasas de paro (en torno al 30 por ciento de la población activa), con muy bajas tasas de actividad, incluso 11 puntos por debajo de la tasa de actividad europea. Tiene una tasa de paro femenino el doble que el masculino, una tasa de paro juvenil que ronda casi el 50 por ciento o el 55 por ciento en algunos casos, y además una tasa de paro de larga duración, es decir, de gente que lleva más de dos años buscando empleo, que supone casi el 50 por ciento. Además, el 74 por ciento de la gente que busca empleo sólo tiene estudios básicos y, como colofón —me estoy refiriendo al tema del empleo— en los últimos 10 años se ha perdido la mitad del empleo industrial.

No es que quiera presentar una imagen catastrofista de lo que es la margen izquierda pero creo que esa visión sobre la estructura del mercado de trabajo es bastante clara y expresa qué es lo que queremos reflejar. Todo esto añadido a que la margen izquierda del río Nervión fue la cuna de la industrialización del País Vasco y, por qué no decirlo, de España, ha contribuido a que en estos momentos, no sólo desde el punto de vista del paro sino del propio paisaje industrial, la situación de la comarca resulte preocupante. Fue por todo esto por lo que mi grupo, al tratarse de una zona a la que siempre ha dado especial consideración, presentó en su momento esta proposición no de ley. Por otra parte, sin querer contribuir a la confusión, señor presidente, su discusión se propuso para la Comisión de Industria porque abarcaba más que lo que realmente afecta a la Comisión de Infraestructuras, puesto que tenía su vertiente de empresas industriales, de suelo industrial, de medios financieros, etcétera; sin embargo, los servicios de la Cámara, o quien tiene potestad para ello, lo ha asignado a esta Comisión y por tanto voy a tratar de defenderla como tal.

Empezaré por el último punto de la proposición, el 7, en el que se habla de una cierta coordinación interinstitucional para hacer esta intervención prioritaria. Como decía, después de haberse presentado esta proposición no de ley, en febrero de 1997, se firmó el acuerdo interinstitucional. Fue firmado por la Administración central, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Vizcaya y los alcaldes de la zona. Ese acuerdo interinstitucional proponía varias cuestiones y se aceptaban una serie de compromisos por parte

de la Administración general del Estado, que es la que nos afecta en este caso. Los compromisos que asumió la Administración central fue formular el marco legal para la declaración de la margen del Nervión como zona prioritaria de reestructuración y diversificación industrial, fijando los criterios para los apoyos especiales necesarios que sean concordantes con los objetivos prioritarios desde las administraciones firmantes de este acuerdo y propiciando la financiación europea —después volveré sobre el tema de propiciar la financiación europea—. Asimismo se comprometió a dar un impulso significativo a las obras de infraestructura de su competencia planificadas para los próximos años en el Bilbao metropolitano, así como el apoyo significativo a proyectos empresariales tractores previstos en la zona. Por tanto, este punto quinto (compromiso de la Administración general del Estado dentro del acuerdo interinstitucional) irá en aras a favorecer lo que puede ser el punto 1 y 2 de la proposición no de ley, sobre la que luego entraré de manera más estricta.

Asimismo y por ese acuerdo institucional se formó una comisión de seguimiento, impulsada por tres partidos (Partido Popular, Partido Nacionalista Vasco y Partido Socialista), para revitalizar la margen izquierda, tanto desde el punto de vista industrial como de las telecomunicaciones, las comunicaciones y transportes y los aspectos sociales. Esa comisión está en marcha, si bien con éxitos poco importantes, aunque se está avanzando en sacar nuevo suelo industrial, de ser más competitivos en los precios de los polos industriales, etcétera.

Otro de los puntos que se tocan en la proposición no de ley es el de utilizar el potencial económico de las empresas públicas. Quisiera hacer una pequeña crítica respecto al proceso de privatizaciones de las empresas públicas que se está siguiendo en la margen izquierda; proceso de privatizaciones por el que ya hemos presentado otra proposición en la Comisión de Industria y que ha generado en la parte social de algunas de las empresas una cierta inquietud por la falta de transparencia y, sobre todo, por el incumplimiento de ciertos acuerdos, pero como esto corresponde a otro ámbito simplemente quiero citar aquí, a efectos del «Diario de Sesiones», que este tema, que está incluido en esta proposición no de ley, todavía sigue pendiente.

Me voy a dedicar más al punto 1 de la proposición no de ley que se presentó en su momento y que textualmente dice lo siguiente: «Apoyar con cuantas actuaciones sean precisas el proyecto de expansión del puerto de Bilbao. En este sentido, dotar de los recursos necesarios a la autoridad portuaria de Bilbao para que pueda cumplir los plazos previstos en la construcción y adaptación de sus nuevas instalaciones y el desarrollo de las actividades logísticas del puerto. Asimismo, impulsar cuantas actuaciones sean necesarias para que el proyecto de expansión del puerto de Bilbao vuelva a ser incluido para su financiación por parte del Fondo Europeo de Desarrollo Regional dentro del Programa Operativo del objetivo número 2 del País Vasco 1997-1999, y ello por un importe no inferior a los seis millones de ecus para cada uno de los tres años de vigencia del programa». Decía que me iba a referir a este primer punto tanto porque corresponde a la Comisión de Infraes-

estructuras específicamente como porque en estos momentos yo creo que es el núcleo de la proposición no de ley por la importancia que tiene el puerto de Bilbao, tanto desde el punto de vista urbanístico como del económico. Eso es así porque no podemos hablar de una urbanización de la margen izquierda y del gran Bilbao sin tener en cuenta la recuperación de la zona de la ría de la margen izquierda, y ésta no se producirá si no tenemos bien claro cuál es la perspectiva de recuperación que ofrece el nuevo puerto de Bilbao. Yo creo que ésa es la clave del tema y a ello me voy a referir.

Digo esto porque en la proposición se hablaba de incluir la financiación del puerto en el Programa operativo del objetivo número 2 para el año 1997/1998; para eso ya es demasiado tarde, porque ya está aprobado el Programa operativo y el puerto de Bilbao no se ha incluido en él. Desde 1988 la Comunidad Autónoma del País Vasco ha recibido la financiación del Feder; a partir de 1989 ha sido a través de los programas operativos, éstos repartían los recursos en tres bloques: un 25 por ciento la Administración central, un 70 por ciento las administraciones vascas, que luego se repartía según la Ley de aportaciones entre las diputaciones y el Gobierno Vasco, y un 5 por ciento Bilbao Ría 2000. En ese 25 por ciento de la Administración central para cofinanciar los proyectos de su competencia hasta 1996 estaba incluido el puerto de Bilbao. Es decir, en los tres programas operativos consecutivos (1989/1991, 1992/1994 y 1994/1996) el puerto de Bilbao estaba incluido. Eso suponía 18,75 millones de ecus, es decir, 1.100 millones de pesetas/año durante los tres últimos años.

Para el Programa operativo 1997/1999 el Ministerio cambió la estrategia y el proyecto del puerto de Bilbao ha desaparecido de los programas operativos. A parte de suponer una situación difícil, se ha tratado de superar esta problemática de financiación, por parte del Gobierno vasco, y lo que ha hecho ha sido abrir una línea dentro del propio programa operativo del Gobierno vasco, es decir de las administraciones autonómicas, con cargo a una indexación del Programa operativo de los años 1994/1996, y la ha incluido en el Programa operativo de los años 1997/1999. Es decir, va a haber una financiación por parte de la Administración vasca, que debía correr con cargo a la Administración central y que corresponde a 3,55 millones de ecus, una cantidad, por otra parte, bastante baja respecto a la financiación que pueda necesitar el puerto de Bilbao.

Este compromiso del Gobierno vasco fue asumido por él, pero —y yo quiero decirlo en esta Comisión para que conste en el «Diario de Sesiones»— contra el compromiso no escrito por parte del Ministerio de imputar al puerto de Bilbao las cantidades que no se ejecuten en el resto de las acciones del tramo plurirregional, del que el Ministerio es competente en este programa operativo. Por eso, aunque no se pueda establecer en términos escritos lo que la proposición plantea, porque ya es tarde para que la financiación del puerto entre dentro del programa operativo, porque está ya aprobado, no es tarde para que esta Cámara asuma un compromiso que, de hecho, el Ministerio ya ha adquirido y, por tanto, inste al Ministerio a que cumpla su compromiso. Esto no es ninguna solución porque, al fin y

al cabo, no significa más que una sexta parte de la financiación que antes recibía el puerto de Bilbao, pero, en cualquier caso, es menos que nada, si se quisiera y dado que, como ya he dicho al principio, ha habido un acuerdo interinstitucional en el que han estado implicadas todas las administraciones.

Hay, por otra parte, un acuerdo de los tres partidos (el Popular, el Nacionalista Vasco y el Socialista de Euskadi) para revitalizar esta zona, y espero que ese espíritu que hemos mantenido allá sepamos conservarlo también en esta Comisión y podamos sacar adelante esta propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Mendizabal, yo comparto con usted las dudas, por lo menos, de si esta proposición no de ley tendría que debatirse en esta Comisión o en la de Industria, pero tenemos que reconocer que hay cosas muy importantes en ella que deben tratarse aquí.

Se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular; para su defensa tiene la palabra el señor Merino.

El señor **MERINO SANTAMARÍA**: Señorías, antes que nada, nuestro grupo quiere manifestar su sorpresa por el mantenimiento de esta iniciativa del Grupo Socialista. Digo esto porque entendía que lo normal hubiese sido retirar la proposición no de ley que ahora estamos debatiendo.

No es la primera vez que en el Congreso de los Diputados tratamos de temas relacionados con una comarca conocida como la margen izquierda de la ría de Bilbao, una zona de España que fue caracterizada por su pujanza industrial y a la que, desgraciadamente, los acontecimientos de la última década, tanto de índole social y política como empresarial, trajeron una realidad no demasiado positiva: pabellones industriales abandonados, tasas de desempleo en unos niveles alarmantes, cierto pesimismo entre la población de la zona afectada respecto a que parecería ya imposible una recuperación de esta zona y una vuelta a estar en cabeza de las posibilidades industriales de nuestro país.

Si bien las quince características referenciadas en la proposición no de ley en relación con la margen izquierda pueden ser compartidas por nuestro grupo, no deja de ser curioso el fenómeno por el cual el grupo proponente mezcla situaciones de carácter muy claramente heterogéneo en la exposición de motivos. Decir que son intereses competencia de la Administración central del Estado la CSI (hoy Aceralia —privatizada—), Telefónica —privatizada—, Sefanitro —privatizada—, Petronor —Privatizada—, o comparar Altos Hornos de Vizcaya, que es una empresa sin capacidad productiva en la actualidad, con Bilbao Ría 2000, Astillero y Babkcock, por lo menos exigiría una explicación adicional, que no se produce por el interés que esta proposición tiene de confundir a la opinión pública y crear un caldo de cultivo que beneficia al Partido Socialista, haciendo uso de una clara posición demagógica.

Antes de entrar al pormenorizado detalle del fondo de la misma, sí quería denunciar el protagonismo desmesurado del que hace gala, una vez más, el Partido Socialista en esta materia. Esta afirmación la fundamento sobre la realidad de que cuando se estaba negociando lo que hoy

existe, el señor Redondo Terreros presentó esta iniciativa para intentar, como siempre, rasgar unos votos donde la realidad social de la zona está dejando en evidencia su política durante más de 18 años (ayuntamientos socialistas, Gobierno socialista).

Asimismo, consideramos que prácticamente la totalidad de lo que esta proposición no de ley pretende se encuentra ya recogido en otros términos en una resolución del Congreso de los Diputados, como consecuencia del debate de la proposición no de ley 161/250, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en la Comisión de Industria, Energía y Turismo, del 27 de febrero de 1997, sobre creación de un plan de relanzamiento de la actividad económica y de recuperación de zonas degradadas y contaminadas en la zona conocida como margen izquierda del País Vasco.

Actualmente el plan de revitalización industrial de la margen del Nervión ha cumplido un año. Este plan tiene dos partes fundamentales sobre las que se asienta, por un lado, el manifiesto político que rubrican los partidos políticos (PNV, PSE y PP), siendo casualmente el señor Redondo Terreros el firmante por el Partido Socialista, y por otro el convenio institucional (Estado, Gobierno vasco, Diputación de Vizcaya y ayuntamientos de la margen del Nervión). El primero se firma el día 14 de febrero de 1997 y el segundo el día 17 del mismo mes.

Con motivo de este último convenio se crean dos organismos, la Comisión para el seguimiento del plan, eminentemente político, del que forma parte el señor Redondo Terreros, y el Cedemi, que es la empresa que se dedica a poner en marcha o a ejecutar, desde un plano más industrial, el plan para la revitalización de la margen del Nervión.

En cuanto al aspecto dispositivo de la proposición en relación con el punto primero, quiero decir que el proyecto de ampliación del puerto, una vez finalizadas las dos fases previstas para su realización, pasará a ser dos veces superior al existente, objetivo primordial para potenciar su competitividad con otros grandes puertos europeos. Tras su ampliación el puerto bilbaíno, que tiene un efecto tractor fundamental sobre la economía del Bilbao metropolitano, podrá aumentar considerablemente el número de líneas regulares y llegar a ser un gran centro de distribución y un puerto base para el transbordo de mercancías.

Por lo que se refiere a materia portuaria es necesario significar que el proyecto de Bilbao está en ejecución, y que las actuaciones más significativas de Puertos del Estado, a 31 de diciembre de 1997 son: parque lineal Santurtzi-Ziérbana (Urban, paso peatonal y convenio con el ayuntamiento), total inversión 635 millones y en ejecución en los años 1997/1999; acceso por carretera a la ampliación de la terminal Renfe, total inversión 500 millones y pendiente de inicio para los años 1998/1999; habilitación de ampliación del puerto en el Abra exterior, total inversión 3.000 millones y pendiente de inicio años 1998/2000; ampliación del puerto del Abra exterior, total inversión 37.141 millones y en ejecución en los años 1991/1999; y, por último, urbanización de las explanadas de punta Lucero, con una inversión total de 1.100 millones de pesetas y pendiente de inicio para los años 1998/2000.

Por otro lado, es necesario significar que la ayuda de los fondos europeos Feder para las obras de infraestructura del puerto de Bilbao ascienden a 3.550.000 ecus en cada uno de los períodos. Hay que destacar que en el Abra exterior se invertirán 11.833.344 ecus.

Con relación al punto segundo podemos decir que es importante la intervención de la Administración o de sus organismos o empresas públicas en el tema que nos ocupa, como se desprende de alguna de las actuaciones realizadas o en proyecto de realización, concretamente por Renfe.

Infraestructura de Renfe. Renfe está participando activamente en la sociedad Ría 2000, uno de cuyos objetivos es la recuperación urbanística y social de la margen izquierda del Nervión. La participación de Renfe se realiza a través de la Dirección General de Infraestructura, que tiene nombrado como consejero al delegado de patrimonio y un coordinador periférico. Muestra de la cooperación en la revitalización de la zona son las distintas actuaciones realizadas, fundamentalmente en las áreas de cercanías, transporte combinado y cargas que a continuación se detallan.

Unidad de negocio de cercanías. Renfe-cercanías dispone, dentro de la margen izquierda, de dos líneas de transporte de viajeros: C1, de Bilbao-Santurce y C2, Bilbao-Muskiz, ambas con tronco común entre Bilbao y Barakaldo. Los municipios en los que se desarrolla su actividad son: C1, Bilbao, Barakaldo, Sestao, Portugalete y Santurce; C2, Bilbao, Barakaldo, Sestao, Valle de Trápaga, Ortuella, Abanto-Ciérvana y Muskiz. El tráfico de estas líneas ha seguido una tendencia similar a la experimentada por la sociedad industrial a la que servía, pasando de un viajero de carácter obrero, preferentemente, a otro más diverso con la incorporación del sector estudio, comercio, compras, ocio y precisamente por este orden de importancia.

Por otro lado, la mejora de otras infraestructuras, que coincide con el inicio del declive industrial más pronunciado, permite que se incorpore al tráfico en mayor proporción el vehículo público, cuando por efecto del paro y de la despoblación, la movilidad general disminuye de forma sensible. Pese a esta situación, Renfe ha realizado una apuesta de mejora, tanto en lo que respecta a la infraestructura e instalaciones fijas como a las estaciones y, sobre todo, al material rodante para mejorar los niveles de servicio, introduciendo mejores frecuencias y cadencias, reducciones espectaculares de tiempos de viaje y otras actuaciones, de manera que la calidad percibida por el cliente desde el comienzo de estos planes (inicio de 1991 y final del pasado año) ha mejorado.

A lo largo de estos años se han ejecutado importantes inversiones sobre las que cabe enumerar: en materia de motor, modificación de la tensión de alimentación y nuevo material UT 446, una inversión total de 6.250 millones de pesetas; en estaciones, adaptación de andenes, modernización de vestíbulos y edificios, nuevos apeaderos, cerramiento de estaciones, etcétera, 700 millones de pesetas; en infraestructura, renovación de la vía Olabeaga-Santurce, actuaciones de mejora en el tramo Barakaldo-Muskiz, sustitución de puentes y aumento de potencia, una inversión total de 2.700 millones de pesetas. Paralelamente, el nú-

mero de viajeros ha experimentado una reducción, que no ha sufrido otros núcleos de cercanías y que se justifica en los comentarios anteriores con especial incidencia en la línea C1, Bilbao-Santurzi, cuya área de incidencia ha sido la principal destinataria del deterioro del tejido industrial.

Como proyecto de futuro inmediato Renfe —a través de la sociedad Bilbao Ría 2000— dispondrá en el plazo aproximado de un año de un nuevo trazado entre las estaciones de Olabeaga y Bilbao-Abando, en el que se incluye la apertura de cuatro nuevas estaciones, dotando a toda su área de influencia de un elemento de transporte de gran capacidad, del que carece en la actualidad, que proporcionará mucha mayor centralidad en el Bilbao metropolitano a los clientes procedentes de la margen izquierda y zona minera, a la vez que permitirá una conexión fluida con el metro recién instalado.

Por otro lado, para el resto de la línea fuera del municipio de Bilbao, existen estudios que se refieren a determinadas modificaciones y adaptaciones de nuestras estaciones y de los accesos a las mismas, que crearían nuevas posibilidades de acercamiento de dichas instalaciones a una nueva demanda potencial. Este acercamiento se posibilita mediante modificación de accesos, desplazamiento de las instalaciones actuales o construcción de otras nuevas y también con sistemas mecánicos (ascensores, escaleras, tapices, etcétera) que salven en algunos puntos las diferencias de cota existentes entre la traza y las poblaciones. La oportunidad de estas actuaciones dependería no tanto de su rentabilidad a medio plazo sino de su utilidad durante ese medio plazo, en función del desarrollo de otras infraestructuras.

Por último, la desaparición de una buena parte de la gran industria está permitiendo liberar, entre la vía y el ferrocarril, importantes superficies anteriormente destinadas a uso industrial, cuya ocupación progresiva por parte de las poblaciones transformarán a Renfe en un elemento de transporte de gran centralidad en la margen izquierda, convirtiéndose en un importante factor de desarrollo.

Unidad de negocio de transporte combinado. La actividad de Renfe-transporte combinado se desarrolla actualmente en la terminal de Bilbao parque (para el tráfico terrestre) y en Santurce (para el tráfico marítimo).

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, le ruego que vaya acortando un poco su intervención.

El señor **MERINO SANTAMARÍA**: Lo intentaré.

Ambas instalaciones se ven afectadas por el plan denominado Bilbao Ría 2000. Fruto del desarrollo del citado plan, la unidad de negocio de transporte combinado abandonará las instalaciones y pasará a desarrollar su actividad en la futura terminal ferroviaria, que se construirá en la ampliación del muelle de Santurce y que está recogida en el convenio firmado al efecto. Con ello, se producirá un incremento de actividad que redundará en beneficio de la margen izquierda de la ría de Bilbao.

Unidad de negocio de cargas. Finalmente quiero señalar que el Plan Bilbao Ría 2000 está desarrollando la variante sur que implica la supresión como estaciones de

mercancías de La Casilla, Amezola y Bilbao, así como la conexión del núcleo de cercanías de Olabeaga con Bilbao A, con la creación de dos nuevas estaciones.

Todas las actuaciones creemos que representan pruebas suficientes de la buena voluntad y del interés demostrado por Renfe en el desarrollo de la zona. Renfe no sólo está colaborando con las actuaciones que está llevando a cabo el Plan Bilbao Ría 2000 sino que también apoya la iniciativa del Ministerio de Fomento de la construcción de una nueva terminal de mercancías en el puerto de Santurce, a través de la cual se podrá realizar todo tráfico del puerto de Bilbao, tanto de carga general como de transporte combinado, en mejores condiciones que con los enlaces actualmente existentes.

Por otro lado, la actuación de Feve en Vizcaya sólo se corresponde en una mínima parte con la zona de la margen izquierda, objeto de la proposición no de ley. No obstante, Feve participa en la sociedad Bilbao Ría 2000, en el marco de la cual se han realizado iniciativas para incentivar la margen izquierda, tales como el programa Urban.

En el punto tercero, esta política está establecida en el convenio firmado por el Ministerio de Industria con la SPRI, Sociedad para la Promoción y Revitalización Industrial vasca, tal como se recoge en sus cláusulas primera y segunda.

En relación con el punto cuarto, en el seno de la comisión de seguimiento del plan para la revitalización industrial de la margen del Nervión que gestiona el citado acuerdo interinstitucional, se ha establecido un convenio con las empresas denominadas tactoras, para tratar de generar trabajo en la margen izquierda en base a sus demandas de pedidos. La comisión de seguimiento está compuesta por dos miembros por cada uno de los siguientes organismos: Diputación Foral de Vizcaya, Ministerio de Industria y Energía, departamento de Industria del Gobierno vasco y de la asociación para el desarrollo del bajo Ibaizabal. Precisamente uno de los representantes de la Diputación Foral de Vizcaya es el propio señor Redondo.

En relación con el punto quinto, quiero decir que en cuanto al avance del Plan territorial parcial, PTP, hay que señalar que está dirigido desde el departamento de urbanismo de la excelentísima Diputación Foral de Vizcaya, y dicho departamento lo preside don Josu Montalban, del Partido Socialista. El PTP en un documento que está redactando la Diputación Foral para reordenar y clasificar el futuro de Bilbao metropolitano (Bilbao, Barakaldo, Sestao, Portugalete, Santurce, Erandio y Getxo). El problema reside en que al hacer el proyecto del Bilbao metropolitano del futuro no se ha tenido en cuenta para nada el suelo libre e industrial del que se podía hacer uso o incluso del que actualmente está en uso industrial. Este suelo es de vital importancia ya que, al ser cercano a la ribera de la ría y con salida directa al mar, es de crucial importancia para la elección que deben realizar las empresas cuando tienen que decidir su ubicación.

Si a los problemas inherentes que tenemos en Vizcaya (precio alto del suelo en comparación a otras provincias y otros territorios históricos limítrofes, carestía de suelo destinado a promoción industrial, situación económica no

muy halagüeña, incidencia del problema terrorista en el desarrollo industrial, etcétera) le añadimos que queremos alejar a las industrias del mejor acceso que pueden tener, potenciando al mismo tiempo una actividad económica como lo es el puerto de Bilbao, la verdad es que en lugar de ayudar y facilitar la implantación industrial en nuestro territorio parece que lo que queremos es precisamente lo contrario.

Por todo ello, habría que advertir a los dirigentes de los ayuntamientos de la zona y al responsable de la Diputación, casualmente todos ellos socialistas, que con las políticas que están llevando a cabo están consiguiendo no sólo que no vengán a instalarse sino también que las que están ubicadas tengan que irse por falta de sitio para su expansión.

En relación con el punto sexto, he de decir que en el manifiesto político que firmaron los partidos políticos PNV, PSE y Partido Popular, el 14 de febrero de 1997, en su último párrafo ya se contiene ese ofrecimiento que hasta el momento no se ha recogido por los agentes sociales. Sin embargo, este último año se han incorporado al plan el Ministerio de Fomento, el partido político Eusko Alkartasuna —representado por el señor Ormazabal, consejero de Urbanismo, Vivienda y Medio Ambiente del ejecutivo autónomo—, así como el Ministerio de Medio Ambiente y el departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno vasco.

En cuanto al punto séptimo, resulta increíble que el firmante, señor Redondo, que participó hasta su elección como secretario general del PSOE en Euskadi en la comisión que ejecutó dicho acuerdo interinstitucional, reclame que se propicie una coordinación interinstitucional. No se entiende salvo que haya asistido todos los meses a una reunión y no se haya enterado de qué iba esa comisión, pues salvo la Comisión Europea que, como se sabe, no suele participar en este tipo de organismos dada la peculiaridad de su organización, todas las demás citadas por el proponente forman parte de dicho acuerdo y se reúnen con una alta periodicidad.

Por todo lo expuesto, el Plan integral para la revitalización de la margen izquierda en la ría de Bilbao, en su perspectiva industrial, ha cumplido exactamente un año desde su aprobación por las administraciones central, vasca, foral de Vizcaya y municipal concernida, como por los partidos Popular, Nacionalista Vasco y Socialista, y a la que se unía otra formación política con gran influencia en esa comarca, como es Izquierda Unida, con la aportación de la iniciativa que debatimos en el mes de febrero del pasado año y que mencionaba anteriormente. Entendiendo que el clima de consenso a que se llegó con aquella iniciativa fue muy positivo y que, por encima de discrepancias ideológicas, podamos ponernos de acuerdo en cuestiones que pueden resolverse atendiendo simplemente a criterios de sensatez y podamos ofrecer al conjunto de la sociedad acuerdos muy positivos para los ciudadanos, es por lo que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda de modificación con el siguiente texto. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que continúe el desarrollo de las actuaciones que a continuación se mencionan dentro del Plan de revitali-

zación de la margen izquierda de la ría de Bilbao. 1. Continuar con el proyecto de ampliación del puerto de Bilbao, actualmente en ejecución, y cuyas obras marchan al ritmo y calendario adecuado. 2. Fomentar —como viene ocurriendo en la actualidad— la participación de Renfe y de otros organismos y empresas públicas en la sociedad Ría 2000 y en cualquier actuación que tenga como objetivo la recuperación económica y social de la margen izquierda del Nervión. 3. En armonía con las directrices del Plan Urbanístico, potenciar otros usos del suelo, liberado previamente como consecuencia de la crisis industrial, para dedicarlo a uso residencial, lúdico y de equipamiento ciudadano, con el objeto de posibilitar la generación de nuevas actividades económicas y multiplicar la calidad de vida de los ciudadanos que habitan en ese entorno. 4. Favorecer y apoyar una política de consenso y de esfuerzo negociador con los agentes sociales en todo proceso de reestructuración empresarial que sea necesario acometer en el futuro. 5. Favorecer y propiciar, como viene ocurriendo hasta el momento, la coordinación interinstitucional con las Administraciones afectadas en el Plan de Revitalización de la margen izquierda de la Ría de Bilbao, es decir, Comisión Europea, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Vizcaya y los Ayuntamientos de la comarca.

Justificación: Adecuación y modernización del texto de la proposición no de ley a los acontecimientos y actuaciones llevadas a cabo hasta el momento en el área de la margen izquierda de la ría de Bilbao, así como a la resolución del Congreso de los Diputados como consecuencia del debate de la proposición no de ley 161/000250, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en la sesión de la Comisión de Industria, Energía y Turismo de 27 de febrero de 1997.

Termino, señor presidente, con la lectura de un párrafo de un artículo publicado en un diario de Bilbao el pasado día 3, que decía: «Que la profunda necesidad de recuperación de la margen izquierda logre unir nuestros esfuerzos por encima de nuestras diferencias ideológicas. Estoy seguro de que toda Euskadi está dispuesta a apoyar el esfuerzo de la margen izquierda, cuna y origen del desarrollo económico del siglo XX, por su recuperación.» Luego el firmante decía: «Ahora se trata de demostrarlo desde cualquier ideología que profesemos y por encima de cualquier ideología.» Lo primero era el deseo del consejero de Industria del Gobierno vasco y el firmante del artículo el responsable del departamento de urbanismo de la Diputación Foral de Vizcaya, el socialista Josu Montalbán.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, después de un preámbulo que yo me atrevería a calificar de excesivamente largo, ha leído una enmienda que no es la que tienen la Mesa y los grupos. ¿Es una enmienda *in voce* que hace sobre su propia enmienda? Porque, como digo, no es la que tienen la Mesa y los grupos.

El señor **MERINO SANTAMARÍA**: Me figuro que la copia que le han pasado no es la que está presentada en el registro.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ:** Ruego a la Presidencia que salve el malentendido y entienda la enmienda que le vamos a facilitar como enmienda *in voce*. Naturalmente, los demás grupos tendrán que pronunciarse sobre su aceptación o rechazo.

El señor **PRESIDENTE:** Como señala el portavoz del Grupo Popular, quizá ése sea el camino más claro: admitirla, si los grupos están de acuerdo, como enmienda *in voce* y tratarla como la enmienda presentada por el Grupo Popular.

La señora **MENDIZABAL GOROSTIAGA:** Señor Presidente, dos cuestiones de orden. Primero, respecto a la enmienda, quiero decir que estoy encantada de admitir la enmienda *in voce*. La recojo y ya nos pronunciaremos sobre ella. Y segundo, quiero decir que no sé por qué el representante del Grupo Popular se ha empeñado en meterse con el señor Redondo, que es el firmante de esta proposición no de ley de hace año y medio y, por tanto, muy de actualidad cuando el señor Redondo la presentó, pero en cualquier caso quien la ha defendido y mantenido no es el señor Redondo sino yo, la señora Mendizabal. Me hubiera gustado que el señor Merino escuchara mis palabras, lo que he dicho respecto a la proposición no de ley que se ha presentado; me hubiera gustado que escuchara las palabras que yo he dicho en esta Comisión y que no hubiera venido con un texto escrito a contestarme lo que él pensaba que el señor Redondo, que no está aquí en estos momentos, podría decir.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Mendizabal, me ha parecido oportuna la puntualización referente al señor Redondo, que en efecto firmó esta proposición no de ley pero ya no está entre nosotros. Ahora bien, en cuanto a sus argumentaciones, tengo que decirle que luego tendrá un tiempo para decir si admite o no la enmienda del Grupo Popular. En este momento procede la intervención de los grupos.

Por el Grupo Vasco tiene la palabra el señor González de Txabarri.

El señor **GONZÁLEZ DE TXABARRI MIRANDA:** Señor presidente, creo que los argumentos en relación con esta proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista están suficientemente expuestos. Es bien cierto que nos encontramos con una proposición no de ley antigua en el tiempo, de finales de 1996, que la señora Mendizabal ha actualizado en su intervención. Nos encontramos, por tanto, con un texto de una proposición no de ley antiguo, ya que en estos dos años transcurridos desde que la proposición no de ley fue presentada en el registro de la Cámara se han producido alteraciones sustanciales. La intervención de la señora Mendizabal la actualiza hoy y la intervención del señor Merino ha sido muy extensa y exhaustiva en relación a cómo se encuentra cada uno de los proyectos recogidos en dicha proposición no de ley. Por tanto, voy a obviar dichas posiciones porque creo que en el fondo todos estamos de acuerdo. Estamos de acuerdo porque,

tras presentarse esa proposición no de ley, las instituciones vascas firmaron con las instituciones del Estado la constitución de un órgano interinstitucional que coordinara todas las actuaciones que se están desarrollando en la margen izquierda del Nervión, desde Bilbao hasta Santurce. Desde esta perspectiva, entendemos que el paso político fundamental que debía haberse dado en el inicio de 1997 se produjo y que las instituciones democráticas fueron capaces de ponerse de acuerdo en un programa, en unos presupuestos, en la consecución de unos determinados objetivos y, como han dicho en las distintas intervenciones, tanto el Partido Socialista de Euskadi como el Partido Popular en Euskadi y el Partido Nacionalista Vasco están trabajando al alimón en la consecución de estos objetivos.

Creemos que ha sido razonable que la calificación de la Mesa haya traído a esta Comisión de Infraestructuras este tema, porque básicamente estamos hablando de infraestructuras en puertos, de las instalaciones debidas para el transporte en el ámbito portuario, de los accesos debidos al puerto y de temas relacionados con las infraestructuras de Renfe. Es bien cierto que alguno de los puntos hace referencia al tema industrial y es conocida la posición del Partido Nacionalista Vasco en relación a los procesos de privatización de las empresas públicas que están residenciadas en la margen izquierda. Creemos que es un planteamiento que se está coordinando razonablemente entre el Ministerio de Industria y el Departamento de Industria del Gobierno vasco y que los agentes sociales, con críticas pero trabajando y con el fin de llevar a buen puerto estos objetivos, también están funcionando coordinadamente. El Partido Nacionalista Vasco entiende que en su momento fue razonable que el Partido Socialista presentase esta proposición no de ley, como entiende razonable que el Partido Popular, con su enmienda, actualice hoy la situación de los puntos que nos ocupan. Creemos que son obras de infraestructura importantes para el correcto desarrollo de la margen izquierda de Vizcaya y de Euskadi, en general, y que es oportuno que esta Comisión se pronuncie instando a aquellas instituciones a las que lo puede hacer, como es el caso de las instituciones adscritas al Estado, al correcto funcionamiento y a ser diligentes en la consecución de estos objetivos.

En lo que puede ser una evaluación de cómo se están desarrollando estos trabajos a partir de 1997, podemos afirmar con rigor que las instituciones vascas están completamente volcadas en la consecución de unos objetivos que a nadie se le oculta que son importantes para el correcto e integral desarrollo de la comunidad vasca en general y de la margen izquierda en particular y que nos encontramos con dos problemas que no debiéramos obviar. Por una parte, la calificación de suelo industrial adscrito a las administraciones locales —hay un esfuerzo importante que los ayuntamientos de la margen izquierda debían haber desarrollado con más diligencia, aunque tampoco se le oculta a nadie la dificultad de estas recalificaciones de suelo —ya que una de las razones por las que estos programas no se han desarrollado suficientemente es la dificultad que se encuentra para la recalificación de suelo industrial y, consiguientemente, el valor que el actual suelo

recalificado tiene en esta zona. Por otra parte, que las obras de infraestructura, que sobre todo en el acceso al puerto debían haberse desarrollado en el entorno de Renfe, no la diligencia suficiente. No se nos olvide que, como ha citado la señora la Mendizabal, hay partidas que están recogidas en los presupuestos de 1997 y que ni siquiera se han adjudicado. Yo creo que el Partido Popular también debiera recoger como una crítica razonable el que los compromisos que se van adquiriendo deben conocer, sobre todo en obras de infraestructuras, una tramitación diligente en la ejecución de los compromisos presupuestarios, porque si no los presupuestos sostienen todo y, sin embargo, la ejecución de dichos presupuestos va conociendo retrasos y alteraciones en un plan que es integral y que al afectar a una de las obras fundamentales va teniendo distintas dificultades en otros ámbitos porque va produciendo efectos en segunda derivada.

Por tanto, desde la posición del Partido Nacionalista Vasco, entendemos que la coordinación en este órgano interinstitucional para el desarrollo integral de la margen izquierda se está efectuando de una forma diligente, encontrando esta labor dos dificultades básicas: una, en lo que se refiere a las instituciones locales en relación con la recalificación de suelo industrial, y otra, en relación con los pazos a través de los cuales las obras de infraestructuras tanto en el puerto de Bilbao como en el desarrollo de Renfe tienen que conocerse. El acceso al puerto de Bilbao está recogido en nuestros presupuestos de 1997, pero al no conocerse todavía siquiera la adjudicación del mismo va obviando o, cereza tras cereza, va encadenando una serie de dificultades porque el plan es integral y el no cumplimiento de un objetivo determina el cumplimiento de los demás. Por todo ello, señor presidente, entendemos que la enmienda que ha presentado ahora *in voce* el Grupo Popular actualiza los objetivos que ha planteado la señora Mendizabal en su momento y creemos que es razonable que, dado que en el ámbito vasco el acuerdo entre el Partido Popular, el Partido Socialista de Euskadi y el Partido Nacionalista Vasco está funcionando, y admitidas las críticas que son pertinentes, creemos que esa enmienda *in voce* puede ser el texto a través del cual puede darse satisfacción a los planteamientos que a finales de 1996 planteaba el Partido Socialista de Euskadi.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**. Señor presidente, no es la primera vez que en alguna Comisión de este Congreso se ha tratado la problemática de la margen izquierda del Nervión. En la Comisión de Industria del 27 de febrero de 1997 ya se trató una proposición no de ley en semejantes términos o de características muy similares a la presentada hoy aquí, una proposición de Izquierda Unida que en el aquel momento fue aprobada. Esta proposición no de ley que hoy se nos presenta, a pesar de la explicación que nos ha dado la proponente en cuanto a su actualización, nosotros entendemos que está ya un tanto desfasada, puesto que ha habido aspectos y acuerdos importantes para la resolu-

ción de este problema. Me estoy refiriendo al acuerdo interinstitucional entre la Administración del Estado, la Administración del País Vasco, la Diputación de Vizcaya y los municipios para la revitalización de esta zona. Por tanto, la proposición de ley que hoy nos ocupa a mí inicialmente me había hecho pensar que quizás este acuerdo entre las distintas administraciones se estaba incumpliendo, pero a la vista de las intervenciones que se están produciendo veo que no, que simplemente se trata de una proposición no de ley anterior al acuerdo suscrito el día 17 de febrero de 1997 entre las distintas administraciones. No obstante, yo creo que siempre viene bien recordar cuál es la grave problemática que tiene la margen izquierda del Nervión, que tras un pasado industrial importante, un pasado de pleno empleo, en la actualidad esta comarca se ha situado a la cabeza de la Unión Europea en destrucción de tejido industrial.

Las industrias relacionadas con el acero y los bienes de equipo, quizás por dejadez de las distintas administraciones, no se han ido adaptando a los cambios tecnológicos que la nueva situación mundial requería, lo que ha supuesto el cierre de empresas, el que miles de hombres y mujeres de esta comarca tan importante se hayan quedado sin trabajo y que ésta sea una zona totalmente degradada. Hay algunas cifras que desde luego son escalofriantes: más de 30.000 parados en una población activa dentro de esta comarca de 110.000, lo cual supone aproximadamente el 30 por ciento de la tasa de desempleo, de paro, cifra elevadísima al tratarse de una zona que, como decía anteriormente, ha gozado de otras condiciones mucho más beneficiosas. Quizás no sea éste el momento de buscar responsables al continuo deterioro que la margen izquierda del Nervión ha venido sufriendo, pero sí hay que recordar que los distintos gobiernos del Estado y de la Comunidad Autónoma vasca no han intervenido a tiempo para frenar el desmantelamiento industrial que esta zona ha venido sufriendo. La política de privatizaciones, de empresas públicas que se han dejado caer y una nula política de reindustrialización han hecho que la situación sea la que en este momento es.

Nosotros tenemos claro que hay algunos aspectos de la proposición no de ley del Grupo Socialista que tiene un enorme interés, como, por ejemplo, el punto cuarto que habla de utilizar el potencial económico de las empresas públicas o de la participación mayoritaria del Estado para consolidar nuevas iniciativas empresariales. A nosotros nos parece que es un punto muy importante y muy interesante. Únicamente nos lamentamos de que esto que hoy se está pidiendo en esta Comisión no se haya puesto en práctica con anterioridad, que hubiese sido lo correcto y lo que hubiese hecho posible que la margen izquierda del Nervión no se encuentre en esta situación calamitosa en la que hoy se encuentra. La enmienda *in voce* que ha presentado el Grupo Popular creo que recoge bien la síntesis de lo que pensamos y de lo que hoy se está proponiendo aquí. Es más, dentro de esta política de consenso que tratamos de llevar para revitalizar esta zona, hace referencia también a la proposición del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida que la Comisión de Industria aprobó. Por

tanto, tengo que manifestar que nuestro grupo parlamentario va a apoyar esta enmienda *in voce* presentada por el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Procedería dar la palabra ahora a la señora Mendizabal para que aceptara o no la enmienda del Grupo Popular, pero no está presente.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Señor presidente, yo le plantearía que la aceptación de la enmienda se llevara a cabo un momento antes de la votación.

El señor **PRESIDENTE**: Bien. Pues cuando procedamos a la votación se establecerán por esta Presidencia los estrictos términos en que se vota la proposición no de ley y, por tanto, si ha sido aceptada o no la enmienda propuesta por el Grupo Popular a través del señor Merino.

— **RELATIVA AL PLAN ESTRATÉGICO DEL CORREDOR DEL HENARES. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000493).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la segunda proposición que vamos a debatir, que es la tercera en el orden del día, la relativa al Plan estratégico del corredor del Henares, cuyo autor es el Grupo Socialista del Congreso. Tiene la palabra para su defensa el señor Ros.

El señor **ROS MAORAD**: Ahorraré a SS. SS. una exposición dilatada en el tiempo, puesto que este asunto ha ocupado ya distintas proposiciones no de ley, mociones en el Senado e incluso, debo decirles con alguna satisfacción, se ha producido un cierto consenso de todos los grupos políticos para sacar adelante este proyecto. Pero sí me permitirá, señor presidente, que haga algunas reflexiones sobre la urgencia con la que el Gobierno debe acometer la construcción de la autopista Madrid-Tudela y, si me lo permite todavía más, la urgencia de la construcción de dicha autopista en su tramo Madrid-Guadalajara.

Como SS. SS. saben, el corredor del Henares, que es una unidad socioeconómica y geográfica que trasciende a dos comunidades autónomas, la de Madrid y la de Castilla-La Mancha, es tanto en el conjunto nacional como en el regional uno de los focos de desarrollo más importantes que tiene España en estos momentos. Si bien es cierto que ha habido un crecimiento importante de las infraestructuras en el entorno inmediato de Madrid —léase la M-30, la M-40 y la M-50—, no es menos cierto que estos cinturones de circunvalación de Madrid no han significado, en absoluto, una posibilidad de drenar el desarrollo que tiene hacia la periferia y que la M-30, la M-40 y la M-50 se nos antojan a veces más muros de contención en la expansión del desarrollo de Madrid que vías, como digo, de comunicación y de transmisión de ese desarrollo hacia la periferia. Por tanto, es prioritario, es necesario, es urgente una vía de drenaje en las comunicaciones que permita romper las barreras que contradictoriamente están produciendo para el de-

sarrollo los distintos cinturones de circunvalación de Madrid.

Sin entrar a hacer valoraciones de por qué no se ha producido este hecho, quizás es que hay demasiados intereses en torno al suelo de ese radio de la M-30, la M-40 y la M-50 en Madrid que producen como consecuencia una gran circulación y la puesta en marcha de suelo de todo tipo, industrial, urbano, etcétera. Es cierto que en una parte de Castilla-La Mancha, en concreto en la provincia de Guadalajara, hay un proyecto de impulso del corredor del Henares, un proyecto apoyado por todos los partidos políticos, por todas las instituciones, liderado por la Consejería de Industria y Trabajo de la Junta de Comunidades y en el que participan empresarios, sindicatos y partidos políticos, buscando, entre todos, la forma de conectar urgentemente este territorio con los focos de decisión y de desarrollo más inmediatos, que en nuestro caso lógicamente es Madrid.

Cuando se plantea un plan estratégico de desarrollo de algo, no hay que encargar a ningún *consulting* ningún estudio especializado porque inmediatamente se sabe que sin unas infraestructuras buenas es difícil que se desarrolle bien. Es cierto que se ha concluido un proyecto del Gobierno socialista de desdoblamiento del tercer carril desde el límite de Torrejón hasta Madrid. Esto, señorías, produce un atraso en el atasco de aproximadamente tres kilómetros. Yo, que soy un usuario diario de esa vía de comunicación, creo que lo único que ha hecho este proyecto, como digo, ha sido aplazar el atasco en tres kilómetros o en dos minutos. En definitiva, es claro que la actual autopista de Aragón es incapaz de absorber el intensísimo tráfico que desde los límites de la provincia de Guadalajara hasta Madrid se produce. Por tanto, es necesario buscar vías alternativas que nacen ya en el propio Plan director de infraestructuras que ha sido asumido por el Gobierno actual, priorizando en ese documento semiclandestino de las inversiones, según el ministro de Fomento, a hacerse en 200 kilómetros a la redonda de Madrid, y no habría razón alguna para que este proyecto no sea uno de los primeros que se vaya a acometer.

Efectivamente ha habido algún problema, pero yo creo que a estas alturas no se puede retrasar más el proyecto de construcción de la autopista Madrid-Tudela por la razón de que hay un problema medioambiental. Es cierto que hay un problema medioambiental que surge como consecuencia de que hay una calificación de una ZEPA en los límites de la provincia de Madrid que llega prácticamente en su zona sur hasta los cuarteles de Alcalá de Henares, pero no es menos cierto que cuando una cepa se define con una determinada extensión y unas características no está escrito en las Tablas de Moisés y se puede, cuidando el medio ambiente, compensar una mínima descalificación de la banda sur de la ZEPA por una propuesta muy generosa en hectáreas para que las avutardas, que es el ave que se trata de proteger en esta cepa, puedan en un hábitat cerealista, en un hábitat llano, tener las mismas condiciones que tienen en estos momentos o, si me permiten SS. SS., todavía mejor, porque las avutardas, que no son tontas, saben que no tienen que ir a anidar a las tapias de los cuarteles del ejército de Alcalá de Henares, que hasta allí es donde llega la

cepa. Por tanto, si la Unión Europea tiene en su catálogo registrada la cepa con esa extensión, pero ha habido ya conversaciones del gobierno central y una propuesta del propio Gobierno autonómico ofreciendo, para compensar esa mínima franja que perdería la cepa en tres términos municipales de características semejantes, un muy generoso número de hectáreas, creo que estamos ante la situación de prestar atención a las cosas, y a mí me parece que el ministro de Fomento —siento decirlo— no presta atención a las cosas. Presta atención, eso sí, a las declaraciones.

Sin entrar a polemizar déjenme que les cuente algunas cosas de las que dice la prensa de mi pueblo que dice el ministro cuando va allí: La autopista de peaje inmediatamente va a ser una realidad; Arias-Salgado anuncia la licitación de la autopista en diez meses; el ministro de Fomento aseguró que el Gobierno Aznar ha logrado devolver la tranquilidad. Esta declaración de licitar las obras en diez meses la hacía el 17 de marzo de 1997; indudablemente este plazo al ministro se le ha escapado de las manos. Pero hay más. Arias-Salgado dice que en diez meses se licitarán las obras de Guadalajara; el problema es medioambiental. Luego, para animar al personal y a la clientela dice la prensa: El ministro de Fomento declara de extrema urgencia la autopista Madrid-Guadalajara. Si es de extrema urgencia, si se le han pasado los plazos de licitación, si todos estamos de acuerdo en que hay que empezar inmediatamente, yo creo que estaría bien que si hay algo que modificar —nosotros estamos abiertos a modificarlo— se tome la decisión seria y por una vez de que la construcción de la autopista Madrid-Tudela se inicie, porque si no se inicia en su tramo Madrid-Guadalajara difícilmente se hará Madrid-Medinaceli y Medinaceli-Tudela. Yo no estoy defendiendo aquí una cosa provincial y local; estoy defendiendo lo que creo que es un proyecto necesario, radial, para unir una vía alternativa que es Madrid con el valle del Ebro. Esto creo que es de una importancia que no tengo que explicar a SS. SS. Por tanto, ha habido que modificar el texto porque esta proposición no de ley fue presentada por mi grupo en abril de 1997 y ya estamos en 1998; lógicamente no puedo pedir que se inicie dentro del presente año 1997 porque estaríamos rayando en el ridículo. Por tanto, lo que propondría es el plazo de un año, para ser generoso y para que el señor ministro pueda hacer alguna declaración —pero esta vez sí que vamos a estar muy atentos para que la cumpla— y con alguna otra adición, caso de que la hubiese, mi grupo estaría dispuesto a aceptarla.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda del Grupo Popular, para cuya defensa tiene la palabra la señora Mato, pero le ruego que especifique cuál es exactamente su contenido.

La señora **MATO ADROVER**: Señorías, seguro que en la mañana de hoy todos compartimos que el llamado corredor del Henares es una de las zonas de mayor dinamismo económico de nuestro país y que el tráfico que se genera en esta zona (una zona con altos índices de concentración industrial y residencial) es elevado por tener un único eje transversal de tráfico por carretera. Seguro que a

la vista de las declaraciones del señor Ros todos podemos compartir que las distintas instituciones políticas, provinciales, locales, regionales, incluso asociaciones y este Parlamento coinciden en este diagnóstico y en la necesidad de construir una autopista que incremente la capacidad global de la red viaria del área metropolitana de Madrid y desvíe el tráfico de la autovía Madrid-Aragón. Permítame, señor Ros, que yo hable más de Madrid que de Guadalajara puesto que soy diputada por Madrid, pero nos afecta tanto a Madrid como a Guadalajara la construcción de esta autopista.

La construcción de esta infraestructura, sin duda —y también todos lo compartimos, señorías—, contribuirá y constituirá un elemento dinamizador importante en una zona de gran trascendencia para Madrid y con una característica especial, que es su cercanía con el aeropuerto de Madrid, Barajas, máxime teniendo en cuenta el proyecto de ampliación que se está llevando a cabo y para el que se están cumpliendo los plazos marcados para su finalización. El Gobierno del Partido Popular, dando cumplimiento a su programa electoral, presentó a comienzos de 1997 un plan de autopistas de peaje que contempla la construcción de 441,5 kilómetros que permitirán configurar una red de autopistas más homogéneamente repartida a lo largo de todo el Estado. El principal objetivo de este programa que presentó el Gobierno del Partido Popular como una de sus primeras medidas es mejorar la accesibilidad sin limitar la libertad del usuario para moverse por otras vías alternativas gratuitas de alta calidad. Dentro de este citado programa se ha considerado por el Gobierno y por el ministro de Fomento como prioritaria la construcción del tramo Madrid-Guadalajara, llamada R-2, dentro de la futura autopista Madrid-Tudela. La autopista R-2, Madrid-Guadalajara, se encuentra en estos momentos, como SS. SS. saben, a la espera de la resolución y cumplimiento de la declaración de impacto ambiental en el ámbito de ampliación de las zonas de especial protección de aves, ZEPAS, lo cual está produciendo un alargamiento de los plazos previstos para la licitación de la construcción y el inicio de las obras. Es cierto que el Ministerio de Fomento tiene especial interés en la construcción de esas dos autopistas; es cierto que el ministro de Fomento anunció que se procedería a poner en marcha la construcción de esta autovía, y así se hizo. También es verdad —y SS. SS. lo saben— que la declaración de impacto ambiental en el ámbito de la ampliación de las zonas de especial protección de aves no depende exclusivamente del Ministerio de Fomento, sino que también intervienen otras instituciones como la Unión Europea, La Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha y la Comunidad Autónoma de Madrid. En cualquier caso, nosotros creemos que este tema está muy avanzado y, por tanto, en breve plazo se podrá poner en marcha la construcción de esta autopista.

Como verán, señorías, hasta este punto podemos estar todos de acuerdo con distintos matices que se utilizan más demagógicamente que realmente, porque también sabemos todos que los plazos para la construcción de una autopista son reglados en la mayor parte de los casos y no se pueden modificar. Es verdad que hay un mínimo y un má-

ximo, pero también es verdad que el ministro se ha comprometido —y nosotros lo queremos hacer a través de esta proposición— a cumplir los plazos legales mínimos imprescindibles, que están reglados, siempre en un plazo menor del que se prevé. Como verán, señorías, estamos todos de acuerdo y encabezados por el Gobierno, que se hizo eco de una necesidad prioritaria para la sociedad española, en concreto en este caso para los ciudadanos de Madrid y Guadalajara, y una vez considerada por el Gobierno como prioritaria esta actuación se han tomado las medidas necesarias para su puesta en marcha.

Todos saben que ya se ha sometido a información pública el trazado. Es verdad que, como he dicho antes, estamos a la espera de la declaración de impacto ambiental que, parece ser, estará concluida a finales del mes de marzo. En cualquier caso, creo que lo importante es que la obra está puesta en marcha; creo que lo importante es que el Ministerio tiene interés y ha dado prioridad al tramo de Madrid-Guadalajara, un tramo que yo destacaría que es especialmente relevante porque permitirá generar actividad económica y, por tanto, creación de puestos de trabajo en el corredor del Henares. Como todas SS. SS. saben, es una de las prioridades fundamentales del Gobierno del presidente Aznar la creación de empleo. En consecuencia, como es la prioridad del Gobierno, en este caso la construcción de esa autopista es también prioridad del Ministerio de Fomento.

Señorías, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda en la que se trata de ser realistas. Nosotros tenemos especial interés en la construcción de esta autopista, como ciudadanos de Madrid y también como españoles, porque al final se generan puestos de trabajo que nos benefician a todos los españoles. Por tanto, siendo realistas, hemos presentado una enmienda en la que sin poner un plazo fijo se insta al Gobierno. También es cierto que nosotros no creemos que haya esta necesidad porque el Gobierno está absolutamente concienciado de la realización de esta autopista. En cualquier caso, en la enmienda que hemos presentado instamos al Gobierno para que, en cumplimiento del Plan de autopistas de peaje que se presentó en el año 1997, se tomen las medidas necesarias con objeto de que una vez que se cumplan los trámites y los plazos legales correspondientes, especialmente los referidos a la declaración medioambiental, se ponga en marcha la construcción de la autopista Madrid-Guadalajara. El Grupo Socialista nos propone una enmienda transaccional en la que se incluiría el plazo de un año. La propuesta que hacemos de enmienda transaccional a la proposición del Grupo Socialista, y que con el permiso de la Presidencia voy a leer, sería la siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en el plazo de un año se tomen las medidas necesarias con el objeto de que cumplidos los trámites legales correspondientes, especialmente los referidos a la declaración de impacto medioambiental, se ponga en marcha la construcción de la autopista Madrid-Tudela en su tramo Madrid-Guadalajara. Yo creo que con esta redacción podemos atender la propuesta del Grupo Socialista y también podemos ser rea-

listas en los plazos de ejecución de una obra que ya está iniciada por el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Señor presidente, naturalmente coincidimos —lo mismo que coinciden las distintas instituciones políticas y sociales de la zona— en que el corredor del Henares necesita un plan estratégico que vaya acompañado de nuevas infraestructuras para la comunicación. Indudablemente la realización de nuevas infraestructuras conlleva mejorar la zona y obviamente genera beneficios que repercuten en la economía y en los ciudadanos. Ése es un hecho innegable. Somos conscientes de que en la N-II, autovía de Aragón, en el tramo Madrid-Guadalajara existe un tráfico intenso que no llega al colapso pero le falta poco: la circulación es lenta, costosa e incluso la seguridad en este tramo disminuye como consecuencia de la gran cantidad de vehículos que pasan por esta vía. Lógicamente compartimos que situaciones de estas características deben ser corregidas promoviendo vías alternativas, vías que anunció el ministro de Fomento, en una comparecencia en esta Comisión de Infraestructuras hace ya algún tiempo, que se iban a crear cuando expuso aquel pequeño plan de autopistas de peaje priorizando el tramo Madrid-Guadalajara por ser rentable para la inversión privada. Nosotros en aquel momento mantuvimos una posición equidistante porque el ministro incidía solamente en el tramo Madrid-Guadalajara, pero estaba olvidando que a partir de Guadalajara también hay necesidades de vías de comunicación en el tramo Medinaceli-Soria-Tudela, tramo que se está viendo postergado y que parece ser que carece de menor interés económico y político.

Nosotros no pretendemos unir la suerte del tramo Madrid-Guadalajara a la ejecución de la totalidad de esta vía de comunicación, pero sí queremos manifestar nuestra voluntad de que diferimos en cuanto al tratamiento que se quiere dar a esta vía de comunicación. Tanto el grupo Socialista como el Popular inciden en la necesidad de la construcción de una autopista de peaje. Nosotros pensamos, porque existen precedentes en otras comunidades, que las nuevas alternativas que se den al tráfico rodado no solamente deben pasar por autopistas de peaje. Yo les quiero recordar aquí que la autovía de La Barranca, de Pamplona a Vitoria, es una vía excelente y no es de peaje y que los ciudadanos están también contentísimos con la autovía de Leizarán que también carece de peaje y la usan normalmente con toda comodidad. Yo creo que es claro cuál es la posición de Izquierda Unida a este respecto. Nosotros seguimos manteniendo que hay que facilitar que los ciudadanos se puedan desplazar, pero que no tiene que ser ineludiblemente a través de fórmulas de peaje.

No obstante, hay que decir también que en este trazado que estamos discutiendo hoy, el de Madrid-Guadalajara, está habiendo retrasos que están motivados por los estudios de impacto ambiental, porque el trazado que prevé Fomento discurre por una zona protegida, la Red Natura 2000. Creo recordar también que incluso en algún mo-

mento el Partido Socialista en Madrid, a través del ministro Borrell, porque éstos son planes antiguos, ya manifestaba su oposición a esta alternativa. Hay que recordar que este proyecto está teniendo objeciones desde Bruselas por este mismo hecho, porque invade una zona de especial protección para las aves esteparias.

En la enmienda de modificación que propone el Partido Popular la verdad es que yo creo que faltan cosas. Se limita al tramo Madrid-Guadalajara; faltaría Medinaceli, Soria y Tudela. La señora Mato ha tenido un *lapsus*, pues ha hecho referencia a que sería conveniente la construcción de alguna autovía, y naturalmente ahí sí que estaríamos de acuerdo, señora Mato, en la construcción de una autovía para que esta zona del corredor del Henares se revitalice. Aunque tengo que añadir que no solamente la construcción de una autovía es la panacea para la solución de todos los problemas que el corredor del Henares tiene. Yo creo que esta zona está necesitada de políticas activas que mejoren la situación de los ciudadanos, políticas más amplias que una vía de comunicación.

Quiero manifestar que vamos a votar en contra tanto de la proposición no de ley del Partido Socialista como de la enmienda de modificación del Partido Popular, por los argumentos que ya he citado. Entendemos que el tratamiento que se está dando no es el correcto, simplemente de lo que se trata es de rentabilizar una zona que tiene mucha intensidad de tráfico y que es muy atractiva para la iniciativa privada, pero yo creo que no se está pensando seriamente en qué es lo que necesitan los ciudadanos del corredor del Henares.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero indicarle, señor Fernández, porque me interesa que conste en el «Diario de Sesiones», que en la enmienda propuesta se habla de la autopista Madrid-Tudela, primer tramo Madrid-Guadalajara. O sea que ese sería el texto que ha leído la señora Mato.

El señor Ros tiene la palabra para dar su conformidad.

El señor **ROS MAORAD**: Brevemente, señor presidente.

No voy a ser yo quien diga que cuando se hacen declaraciones se hace demagogia, porque las declaraciones las está haciendo el señor ministro de Fomento, cuando habla de que en diez meses estarán licitadas las obras y que es una autopista de extrema urgencia. Pero sí que hay una cuestión que debo aclarar, señora Mato. El Partido Popular no ha presentado esta proposición no de ley, no es la proposición no de ley del Gobierno ni del Grupo Popular, que no tiene importancia, se les podía haber ocurrido, pero no ha sido así; es una proposición no de ley del Grupo Socialista, donde se presenta una enmienda de modificación en la que yo creo que hemos llegado a un acuerdo, y que si me permite, para tenerlo claro, yo lo voy a volver a leer, porque nosotros votaríamos este texto de consenso. Dice: El Congreso de los Diputados insta al gobierno para que, en el plazo de un año, tomadas las medidas necesarias con el objeto de que, cumplidos los trámites legales correspondientes, especialmente los referidos a la declaración de impacto medioambiental, se ponga en marcha la construcción

de la autopista Madrid-Tudela, en su primer tramo Madrid-Guadalajara.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, quería aclarar que en el texto de modificación que propone el Partido Popular se hace referencia exclusivamente a la construcción de la autopista Madrid-Guadalajara.

El señor **PRESIDENTE**: Así es, señor Fernández. Mi intervención estaba referida a que había habido ya una modificación de la que hablaba la señora Mato y el señor Ros. Pero, en efecto, en la enmienda de modificación del Grupo Popular tenía usted toda la razón.

— **SOBRE EL DESARROLLO DEL CONVENIO MARCO DE CÁDIZ EN SUS DETERMINACIONES REFERENTES AL PLAN DE CERCANÍAS FERROVIARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/0000534).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa al desarrollo del Convenio marco de Cádiz en sus determinaciones referentes al plan de cercanías ferroviarias. Es autor de esta iniciativa el Grupo Socialista del Congreso, y para su defensa tiene la palabra la señora Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Espero esta vez no abusar de su benevolencia y concentrar la intervención en los términos que dice el Reglamento.

El Convenio Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras, firmado por el anterior Gobierno en enero de 1994, preveía la red viaria integradora de las dos bahías y mostraba el esfuerzo coordinador de las distintas administraciones firmantes. La provincia de Cádiz es una provincia de difícil estructuración por sus características no sólo geográficas sino históricas, y exige, por tanto, una actuación en forma de convenio en casi todas las iniciativas que se presentan. Esta red viaria es complementaria de otras redes sustanciales para la articulación del territorio y para la mejora de la accesibilidad a las distintas ciudades que configuran la Bahía de Cádiz, entre ellas la red ferroviaria. Para esta mejora de la accesibilidad, para esta articulación del territorio, el Gobierno anterior presentó, en diciembre de 1995, el plan de cercanías que contemplaba el desdoblamiento de la vía férrea Jerez-Cádiz y las distintas actuaciones a lo largo de dicha vía. Este plan de cercanías se integraría en el futuro plan intermodal del transporte y en el plan de ordenación del territorio, que eran planes previstos por el Gobierno andaluz para diseñar la actuación en esa zona, que, como he dicho, es una aglomeración urbana de difícil estructuración. **(La señora vicepresidenta, Heras Pablo, ocupa la Presidencia.)**

Se firmaron convenios en julio de 1995 con el Ayuntamiento de Jerez y más tarde con Puerto de Santa María, ofreciéndosele también en aquel momento la firma del convenio al Ayuntamiento de Cádiz para la actuación global en el corredor ferroviario desde Cortadura hasta la estación término, por ser esta obra más ambiciosa que la actuación que precisaban las ciudades de Puerto Real y San Fernando, pendientes también de la firma. Se presentó una propuesta del Ministerio en diciembre de 1995, no se firmó el convenio en esa fecha, y estos dos años de Gobierno popular han sucedido muchos acontecimientos, ninguno de ellos tranquilizadores para las inversiones en la Bahía de Cádiz. En primer lugar, los presupuestos para 1998, unos presupuestos que se presentan con un crecimiento del PIB del 3,4, es decir, con un crecimiento de la riqueza, unos presupuestos en época de vacas gordas, en época de un crecimiento económico importante que podrían haber posibilitado inversiones en infraestructuras, nos han retrotraído en la provincia de Cádiz a la inversión de 1997, no reparando la cifra total de unos cuantos miles de millones de pesetas en obras ya proyectadas e imposibles de suspender del Convenio citado Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras. En estos momentos, el convenio está paralizado, salvo en lo que hace referencia al eje de Los Barrios, imposible de retrasar por la disposición de ejecutarlo de la propia Junta de Andalucía. En los presupuestos aparece una operación Bahía de Cádiz de 22.456 millones de pesetas hasta el 2003. La respuesta del Gobierno a esta diputada cuando pidió el desglose de esta cantidad para ver cuáles eran los planes del Gobierno acerca de esta operación Bahía de Cádiz, fue la siguiente: De esta cantidad prevista hasta el 2003 se destinarían 12.615 para el desdoblamiento de la vía férrea, 8.628 para la estación de Jerez y 1.214 para lo que el Ministerio llama integración del ferrocarril en Cádiz. Esta respuesta es reciente, del 12 de diciembre de 1997.

Por otro lado, según las contestaciones a las preguntas al diputado de Málaga Miguel Ángel Heredia, las inversiones ferroviarias en Andalucía son deprimentes para 1998: Huelva y Córdoba tienen 10 millones cada una, Almería tiene 11 millones, Cádiz y Málaga tienen 203 y 266 millones respectivamente, y sólo Sevilla tiene una inversión mayor de 935 millones, Granada y Jaén ni siquiera aparecen. Tengo que citar aquí algunas inversiones, por ejemplo la de Barcelona, de 2.049 millones; la de Tarragona, de 3.700 millones; la de Gerona, de 1.491 millones, o por ejemplo la de Vizcaya, de 1.418 millones.

Nunca hemos sido partidarios del agravio comparativo, pero la carencia de un plan director de infraestructuras que sustituya al plan del Gobierno anterior nos ha llevado a unas cifras que en estos momentos consideramos claramente insuficientes. A esto se añaden las manifestaciones del ministro de Fomento, en un acto del 29 de septiembre, ante su Comisión Nacional de Comunicaciones, que refleja las prioridades para los próximos años. En esa acta se dice que se considera prioritaria la actuación en el centro peninsular y que se abandonan las inversiones ferroviarias, que se concentran en el tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza y el tren Madrid-Valladolid.

Mientras estas manifestaciones se producen, que esta diputada tenga conocimiento se firman los convenios de Burgos y de Getafe para actuaciones ferroviarias en la lógica de las inversiones prioritarias enunciadas por la citada acta. El Gobierno, incumpliendo flagrantemente la moción del Senado, que obligaba a la presentación de un informe en la primera mitad del año 1997, no presenta ese informe, en el que se piden actuaciones en las ciudades que presentan esta problemática especial. Durante este período, el Gobierno andaluz presenta el avance del plan de ordenación del territorio, en julio de 1997, y el plan intermodal del transporte, en noviembre también de 1997, donde se contemplan actuaciones en la bahía de Cádiz por parte de la Junta de Andalucía, con un presupuesto de 102.211 millones de pesetas en infraestructuras y de 12.820 millones en servicios desde la fecha que se presenta hasta el 2007. Ni que decir tiene que por parte del Gobierno popular nos hemos visto inundados de visitas, ruedas de prensa, promesas, etcétera, sin que hasta este momento ninguna de estas promesas se haya visto plasmada en ningún documento, en ningún presupuesto, ni en la firma de los convenios necesarios, siendo además un hecho la paralización del Convenio Bahía de Cádiz-Bahía de Algeciras en los presupuestos de 1998, como ya he citado anteriormente.

Éstas son las razones por las cuales pedimos el apoyo de los grupos para instar al Gobierno a la firma del citado convenio con el Ayuntamiento de Cádiz y también con los de Puerto Real y San Fernando para sus actuaciones. Dichas actuaciones están previstas en el Plan intermodal del transporte y presupuestadas, sin que el Gobierno del Partido Popular, hasta el momento, haya expresado su voluntad de hacerlo. Esperemos que los diputados del Partido Popular expliquen aquí, en el Parlamento, las razones del retraso y las razones del abandono de su Gobierno hacia las inversiones en la Bahía de Cádiz. No queremos pensar que cualquier firma de convenio pretenda llevarse a la coincidencia con convocatorias electorales. Los ciudadanos de Cádiz y de su corredor ferroviario tienen el mismo derecho que otros ciudadanos de las distintas ciudades que presentan inversiones. Ha costado mucho el proceso de acuerdo entre los distintos municipios y de las administraciones en su conjunto para que, en este año de crecimiento del 3,4 por ciento del PIB, Andalucía, como siempre ocurre con la derecha, pase al olvido.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Existe una enmienda del Grupo Popular a esta proposición no de ley. Para su presentación, tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Señorías, el 15 de julio de 1992, se firmó, entre la Junta de Andalucía y los ayuntamientos de la Bahía de Cádiz, un convenio marco de cooperación en el que se establecían las líneas de actuación del Programa ciudades del sur, en el que se incluían actuaciones para la mejora de los sistemas de transporte y comunicaciones. Les recuerdo, 1992.

En dicho documento se proponía planificar las actuaciones, comenzando por la definición y programación de

las distintas actuaciones o compromisos. Pedía la participación de la Administración central, por aquel entonces también socialista, al igual que el Gobierno de la Junta de Andalucía y la mayoría de los municipios de la Bahía de Cádiz. Dos años más tarde, en 1994, se firma un segundo convenio, como ha dicho la diputada que me ha precedido en el uso de la palabra, en el que ya interviene el Gobierno central. En dicho convenio, después de dos años, se comienza de nuevo, se dice textualmente que las administraciones firmantes (ayuntamientos, Junta de Andalucía y Gobierno central) intervienen para cooperar en la definición —volvemos otra vez a la definición— y el desarrollo de las actuaciones concertadas en dicho convenio. Como les decía, señorías, lo mismo que el documento anterior, sólo que después de dos años, al parecer en lo único que se había avanzado era en la participación del Gobierno central.

En este último convenio, en materia de transportes y comunicaciones se contempla, entre otras actuaciones y en lo que a ferrocarriles se refiere, la duplicación de la línea férrea entre Cádiz y Jerez y el nuevo acceso a Cádiz, y se dice textualmente que estas dos actuaciones están en fase de diseño y de programación, si bien, señorías, con respecto al nuevo acceso a Cádiz se había encargado en aquel momento la elaboración del anteproyecto, en el caso de la línea férrea no se había encargado ni diseño, ni anteproyecto, ni programación. En aquel momento, y muchos meses más tarde, ya hasta 1997, bajo otro gobierno, el Gobierno popular, no se encargó el estudio previo del proyecto de desdoblamiento de la línea férrea entre Jerez y Cádiz. Desde esa fecha, señorías, con la importante actuación del desdoblamiento de la línea férrea entre Jerez y Cádiz y las actuaciones para integrar la línea férrea a su paso por los distintos municipios, sólo se había conseguido firmar el convenio para la constitución del consorcio con el Ayuntamiento de Jerez y el convenio con el Ayuntamiento del Puerto de Santa María, que no pasaba de ser un convenio de intenciones.

Desde mayo de 1996 se ha impulsado administrativamente, bajo un gobierno popular, estos proyectos y el de las distintas integraciones de las líneas férreas, como les decía, a su paso por Jerez, Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Cádiz, encargando el 26 de agosto el estudio informativo de la duplicación de la línea férrea Jerez-Cádiz, el anteproyecto del soterramiento de la línea férrea a su paso por Cádiz y el proyecto de construcción de la nueva estación de mercancías de Jerez, puesto que el anteproyecto y el estudio previo lo había encargado y aprobado el consorcio firmado con el Ayuntamiento de Jerez.

En estos momentos, señorías, todo el mundo sabe en Cádiz que el convenio con el Ayuntamiento de Cádiz está pendiente de que, una vez que se termine la elaboración del anteproyecto y conocido el importe de su construcción, la Junta de Andalucía lo firme. Aproximadamente en septiembre de 1995, en una conversación con el presidente de la Junta de Andalucía, señor Chaves, y posteriormente, en el año 1997, obtuve el compromiso de la firma, pero una vez que el anteproyecto elaborado nos diera el importe de la construcción de dicha obra. Mientras tanto, la Junta de

Andalucía no cree conveniente la firma del convenio, y por tanto el Ayuntamiento de Cádiz y el Gobierno central no pueden firmar el convenio porque falta uno de los firmantes. Respetando esa decisión, el Gobierno central ha encargado el anteproyecto sin necesidad de firmar el convenio. En el caso de la ciudad de Burgos, el convenio está firmado pero no se ha encargado el anteproyecto, el convenio se ha firmado anteriormente, cosa que la Junta de Andalucía se ha negado a hacer en el caso de la ciudad de Cádiz. En el convenio de Puerto Real y de San Fernando, al parecer, y derivado de las reuniones de los técnicos del ayuntamiento, los técnicos de las empresas que están elaborando los estudios previos y el propio Ministerio, puede que no sea necesaria su firma.

Para el Grupo Popular es imprescindible que estas actuaciones se aceleren en su concreción final y en su ejecución y por tanto nos parece aceptable la propuesta, pero dado el gran déficit de infraestructuras acumuladas en la Bahía de Cádiz en los últimos años creemos que es necesario ampliar el ámbito de la firma de los convenios a otras infraestructuras, como son las infraestructuras viarias o las de comunicaciones a través del transporte marítimo por la Bahía de Cádiz.

Señorías, además de las infraestructuras ferroviarias, en el convenio de 1995 se incluyen actuaciones tan importantes para la Bahía de Cádiz como la reutilización de la plataforma de la línea férrea del Puerto de Santa María-Sanlúcar de Barrameda; la organización del transporte marítimo de viajeros a través de la bahía; el diseño y construcción de intercambiadores de transporte de viajeros; el nuevo acceso a Cádiz; la conexión de la N-IV con la autopista Sevilla-Cádiz; el acceso al puerto comercial del Puerto de Santa María; el sistema general de comunicaciones ronda exterior y su conexión a través de la Avenida de la Constitución con la N-IV en San Fernando; la segunda calzada y enlace de la variante de San Fernando; la duplicación de las calzadas de la N-IV desde la variante de Puerto Real a Tres Caminos; la N-443 desde la autopista al puente León de Carranza y la conexión de la N-IV Jerez-aeropuerto; la duplicación de la línea férrea, como decíamos anteriormente; el nuevo enlace para el acceso desde la N-440 al puerto de la zona franca de Cádiz, y los nuevos accesos a Sancti-Petri y La Barrosa.

Les quiero decir que cuando llegó el Gobierno actual, en la mayoría de estos proyectos no estaba ni tan siquiera contratada la elaboración de los estudios previos y los anteproyectos. El gobierno y los diputados del Partido Popular quieren que se hagan los proyectos y se ejecuten las obras lo antes posible, pero es imposible realizar las obras sin la elaboración previa de los proyectos. Estas prácticas las hacen otros gobiernos y otros partidos. Señorías, aquí hay, en los boletines de esta Cámara, muestras palpables, por ejemplo, del desdoblamiento de esa gran arteria Jerez-Los Barrios, donde en este momento hay adjudicado un tramo de la obra por valor de 2.300 millones de pesetas y le quedan seis tramos más por adjudicar. Esto ya figuraba en los presupuestos de la Junta de Andalucía desde 1992, y todavía no se han comenzado las obras. Así cualquiera queda bien con los electores y con los ciudadanos.

Un dato más. Hace tres meses, cuando se ponía en duda la participación en este importante convenio del Gobierno central a través de los Presupuestos Generales del Estado de 1998, públicamente la Junta de Andalucía proporcionó a todos los ciudadanos, a través de los medios de comunicación, unos tiempos para el comienzo de las obras en los siete tramos en que está dividida la construcción de esta importante autovía Jerez-Los Barrios, y hace dos semanas se ha adjudicado el estudio de los anteproyectos de cinco de esos proyectos, cuando se nos había dicho que entre junio y noviembre de 1998 iban a comenzar las obras. Seguramente para la Junta de Andalucía y para el Gobierno socialista de dicha Junta de Andalucía, los tiempos que se necesitan entre el encargo de los anteproyectos de los estudios de impacto ambiental, de la elaboración de los proyectos de construcción, que para algunos es un año y medio y dos, la Junta de Andalucía, repito, después de tenerlos el gobierno socialista en los presupuestos desde 1992, ahora pretende hacernos creer que en cinco meses van a estar hechos los anteproyectos y adjudicadas y comenzadas las obras.

Los diputados del Partido Popular somos conscientes de los déficit de infraestructura que han paralizado el desarrollo de una zona tan importante de Andalucía y de nuestro país, pero tengan ustedes en cuenta, y lo digo una vez más, que el tiempo perdido en la proyección y la concreción de las actuaciones en materia de infraestructuras no se recupera fácilmente. Trece años de abandono de la provincia de Cádiz en materia de infraestructuras no se solucionan en dos años; trece años de haber hecho sólo 14 kilómetros en materia de autovías en la provincia de Cádiz, mientras que en el resto de Andalucía se construían 1.400, no se solucionan fácilmente. Por tanto, nosotros, los diputados del Partido Popular, estamos más interesados que nadie en que el Gobierno central, el Gobierno de la Junta de Andalucía y los ayuntamientos lleguemos a acuerdos para acelerar esta construcción, pero sin proyectos no se pueden ejecutar las obras, a no ser que queramos que ocurra como en la autovía de 1992, que une Granada a Sevilla, que en este momento se están haciendo obras de reparación del firme por valor de más de 20.000 millones de pesetas, porque se hizo deprisa y corriendo y por el procedimiento de adjudicación de las obras, por el procedimiento de proyectos de obra y construcción, no proyectos definitivos de construcción de obras.

Espero que los diputados de esta Comisión acepten nuestra enmienda, porque tenemos ambiciones mayores y queremos que además de esos convenios se firmen otros. Esta diputada que les habla, además alcaldesa de Cádiz, hubiera estado encantada de que en el caso del soterramiento de la línea férrea, el Gobierno central presidido por Felipe González, cuando hubo cambio de gobierno en el Ayuntamiento de Cádiz, que era Gobierno socialista, no nos hubiera negado el soterramiento total de la vía, que hubiera aceptado ese soterramiento, y en este momento la obra estaría construyéndose. Si entonces hubieran aceptado firmar el convenio ahora no se nos estaría reclamando, como lo han firmado en el caso del soterramiento de Valencia, en el caso de Castellón y en el caso de Burgos,

pero —¡qué casualidad!— ahí coincide el color de los gobiernos municipales autonómicos y centrales.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Para expresar la posición de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Con mucha brevedad, para manifestar el apoyo de nuestro grupo a la proposición no de ley del Partido Socialista, teniendo en cuenta que la necesidad de este tipo de convenios viene derivada de la falta de inversiones durante muchos años, pero también ahora, en infraestructuras ferroviarias. Hay un desequilibrio brutal entre los recursos del Estado destinados a carreteras en general en los últimos años, y ese error histórico se está repitiendo en los dos últimos Presupuestos Generales del Estado, lo que obliga a intentar paliar con imaginación esta escasez de inversiones ferroviarias salvo en grandes proyectos, como fue el tren de alta velocidad y como siguen siendo, de nuevo, el objetivo primordial en estos últimos Presupuestos Generales del Estado las inversiones en la alta velocidad en el recorrido Madrid-Barcelona-frontera francesa.

Nosotros no compartimos esa política. Creemos que hay que reequilibrar las inversiones. No obstante, es un medio de intentar buscar recursos conjuntamente con otras administraciones, comunidades autónomas y municipios, al entender que es fundamental el actuar en los distintos modos de transporte, que es positivo también para la propia carretera el hecho de que se vayan desviando o equilibrando los tráfico entre carretera y ferrocarril, para conseguir, al menos, niveles del 20 o del 25 por ciento.

Por tanto, nuestro grupo apoya esta proposición no de ley, insistiendo en que hay que dar un giro radical al destino de las inversiones en el ámbito de las infraestructuras y reequilibrar los modos de transporte.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Para decir si se acepta o no la enmienda, por parte del Grupo Socialista tiene la palabra la señora Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: El Grupo Parlamentario Popular presentó una proposición no de ley el 22 de mayo de 1997 en los mismos términos en los que ahora se presenta esta enmienda, es decir, días después de que este grupo socialista presentara una proposición instando al Gobierno al convenio específico para el soterramiento del ferrocarril. Es curioso que ahora la diputada del grupo popular pretenda que avancemos la discusión que se producirá cuando venga dicha proposición no de ley y que se niegue a la firma de este convenio sobre el soterramiento. Tengo que decirle que más parece una excusa o una coartada para no mostrar su posición en el tema que nos trae hoy aquí, que es la firma del convenio sobre la actuación ferroviaria; las otras actuaciones se verán cuando la proposición no de ley presentada por el Gobierno popular venga a la Cámara, momento en el que tendremos ocasión de manifestar nuestra posición, pero ésta ha sido una prueba de fuego. La diputada del grupo Popular no ha conseguido el apoyo de su

Gobierno para que hoy le instemos a la firma del convenio y no deja de ser patético que se vuelva a recurrir otra vez a las obras no hechas durante el período del Gobierno socialista. No estamos hablando ahora de la etapa anterior, estamos hablando de la responsabilidad de sus dos años de Gobierno y del retraso que llevan las obras en el corredor ferroviario. Es indignante que se hable de la carretera Jerez-Los Barrios, pero se venga hoy a no instar a su Gobierno a que se firme un convenio sobre el soterramiento. Es bochornoso, patético, no se puede dar la explicación de que sin proyectos no se pueden firmar convenios. Esa explicación es de una ramplonería que sólo quienes no tienen ni una mínima información sobre cómo se generan y se gestionan estos convenios pueden quedarse satisfechos, pero a los diputados de este grupo, señora Martínez, con estas explicaciones no nos dejáis satisfechos. No es que no sea práctica de este Gobierno, es que su Gobierno ha firmado convenios con el Ayuntamiento de Burgos y con el de Getafe sin que existan anteproyectos ni proyectos. El convenio de bahía de Algeciras-bahía de Cádiz se firmó sin que existieran anteproyectos ni proyectos. No se puede ejecutar ni se puede proyectar nada si no se ha firmado previamente un convenio donde se concierten las administraciones. Por lo tanto, es una explicación tan ramplona que, desde luego, a los ciudadanos de Cádiz no les satisfará.

Quiero decirle que su Gobierno ha firmado convenios no solamente con administraciones del mismo signo, lo ha firmado también con el Ayuntamiento de Getafe, demostrando que no tiene el sectarismo que tuvo con el Ayuntamiento de Cádiz en diciembre de 1995 para poder firmar lo que hoy, este Gobierno, le está negando a este ayuntamiento.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Pero ¿se acepta o no?

La señora **ROMERO LÓPEZ**: No se acepta. La discusión vendrá posteriormente y entonces será cuando exponamos nuestra posición.

(La señora Martínez Saiz pide la palabra.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señora Martínez, sólo para alguna cuestión de mera alusión. Muy brevemente.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Precisamente, señora presidenta, toda su intervención ha sido una mera alusión. Ni siquiera se le ha ocurrido decir si aceptaba o no la enmienda al principio de su intervención y usted se lo ha tenido que recordar.

Señora presidenta, señora Romero, entre la variedad de insultos que ha proferido al calificar mi intervención, quiero recordarle que hay que tener una mínima información para decir que hay que suscribir un convenio que desarrolle el Plan de cercanías con los ayuntamientos que aún no se han firmado. Usted se niega a entender, aunque yo se lo explique, que con el Ayuntamiento de Cádiz no se firma porque la Junta de Andalucía no quiere. Es la Junta de Andalucía la que no quiere firmar este convenio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señora Martínez, le ruego que se ciña a cosas muy precisas si tiene que hacer algún tipo de concreción.

La señora **MARTÍNEZ SAIZ**: Señora presidenta, estoy contestando a las insinuaciones y afirmaciones de la señora Romero en su intervención, porque el turno para decir si se acepta o no se acepta una enmienda, normalmente —y llevo muchos años en esta Cámara— nunca ha sido utilizado para descalificar el contenido de la intervención del adversario político. No obstante, quiero repetir que el convenio de la ciudad de Cádiz todo el mundo lo sabe, no se firma porque para firmar un convenio entre la comunidad autónoma, el Gobierno central y la ciudad de Cádiz falta un firmante.

En segundo lugar, no es imposible contratar por parte del Gobierno central, que es su responsabilidad, un anteproyecto. Para la elaboración del anteproyecto y del proyecto no es imprescindible tener firmado el convenio.

Finalmente quiero decir, para que lo conozca la Cámara, que en 1995 el Ayuntamiento —en uso del derecho que le da el ser democráticamente representante de todos los gaditanos— no firmó el convenio porque el Gobierno central nos proponía un soterramiento de 400 metros y esto era insuficiente a la vista de las necesidades de la ciudad. En este momento, el soterramiento es de dos kilómetros y cien metros, por lo que, como ustedes comprenderán, no se puede comparar. Por tanto, en nombre de los gaditanos, el Ayuntamiento no podía firmar un convenio insuficiente para la ciudad después de tantos años de abandono y espera. No es ramplonería ni sectarismo ni mínima información, lo que no se puede es manipular la información.

Señorías, en materia de infraestructuras normalmente, en una democracia en donde la alternancia en el poder es lo habitual, unas infraestructuras las inician unos gobiernos y las terminan otros y esos gobiernos inician unas para que las terminen otros.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Creo que no se puede continuar en esta línea.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Señora presidenta, solicito un turno de dúplica.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Saben que es totalmente anormal el intervenir continuamente.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Sí, pero se ha ejercido un turno de dúplica que no está previsto en el Reglamento y, por lo tanto, reclamo el derecho a replicar. **(El señor Ortiz González pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señora presidenta, como portavoz de mi grupo quiero recordar a la Presidencia que el turno de la señora Romero no se ha ceñido a la aceptación o rechazo de la enmienda y, por tanto, la replica

de la representante del Grupo Parlamentario Popular ha equilibrado las intervenciones. Por ello, entiendo que no procede en este momento proseguir el debate, aunque es la Presidencia la que tiene la última decisión. **(El señor Morlán Gracia pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Efectivamente se ha producido una situación un tanto atípica, pero en esta Comisión estamos muy acostumbrados a que se hagan planteamientos de este tipo. Creo que quien ha llevado la iniciativa ha sido el Grupo Socialista y, por tanto, es quien tiene que cerrar el debate, se haya producido o no un turno de réplica y dúplica. Por ello entiendo, señora presidenta, que, bajo su mejor criterio desde luego, tiene que ser la señora Romero quien acabe este debate.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Yo creo que debe terminarse el debate. **(La señora Romero López pronuncia palabras que no se perciben.)** Señora Romero, se ha acabado el debate.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: ¿No me va a dar el turno de réplica?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): No.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: De todas maneras creo que lo dejé claro la vez anterior.

— **RELATIVA A MEJORA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000675).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Pasamos al punto número seis. Es una proposición no de ley relativa a mejora de los servicios ferroviarios en Galicia.

El autor es el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Precisamente ayer la compañía ferroviaria pública, Renfe, daba noticia en los medios de comunicación de cuál fue la ocupación de las líneas de Galicia en el año 1997. Daba esta información anunciando que se había producido —como viene siendo habitual en los últimos años— un incremento del ocho por ciento en relación con el año 1996 en cuanto al número de viajeros, cifrándolos en un total de 4.772.235 sólo en las ocho principales estaciones de Galicia: Santiago de Compostela, Vigo, A Coruña, Ourense, Pontevedra, Lugo, Ferrol y Monforte. Por lo tanto, en relación con el año 1996 hubo 372.535 nuevos usuarios.

Las estaciones que tienen mayor afluencia de viajeros son, en primer lugar, Santiago con 1.426.000, de los cuales 1.279.000 son de trenes regionales, porque no hay servicio

de cercanías; Vigo con 1.075.000, de los cuales 851.000 son para trenes regionales; A Coruña con 1.021.000, de los cuales 839.000 son para trenes regionales y el resto para trenes de largo recorrido. Por lo tanto, en un país que tiene un poco más de dos millones y medio de habitantes y con una estructura demográfica y de población totalmente esparcidas diseminadas ya se ve que hay una gran rentabilidad social y, desde luego, una gran potencialidad en un sistema ferroviario que no es, precisamente, que se sitúe ni siquiera en la media del Estado español.

Cabe recordar que Galicia fue excluida del PDI en cuanto a estructuras ferroviarias. Solamente se contemplaba la línea A Coruña-Vigo, aunque sin doble vía ni electrificar. Seguimos estando sin doble vía y sin electrificación y, además, este Congreso de los Diputados, solamente, al principio de la legislatura votó en contra mayoritariamente de un plan ferroviario para Galicia, que sí había sido aprobado por todas las fuerzas que están en el Parlamento del país. Después de mucho presionar, después de mucha movilización social —allí no dan nada gratis, ni siquiera las cosas más elementales que dependen de la voluntad política—, parece ser que ahora prometen un plan de 30.000 millones de pesetas en cinco años; es decir, que Vigo-A Coruña seguirá sin doble vía, sin electrificar y con la misma ocupación, que ya se ve cuál es, pero la línea no da más de sí, porque no soporta más de los 40 trenes que tiene) contando ambas direcciones. Renfe, ante la presión social y ante la ocupación de la línea responde colocando nuevos vehículos, como los TRD. La línea privilegiada de Galicia pasó de emplear tres horas en hacer el trayecto A Coruña-Vigo, que son 160 kilómetros, a tardar dos horas y diez, es decir, 80 kilómetros por hora, con un TRD que puede andar a 160 kilómetros por hora, pero no puede correr más por la vía, porque tiene que hacer cruces constantemente. El expreso a Madrid, para que puedan pasar los TRD, tarda hora y media y son 71 kilómetros. Este es el contraste territorial que estamos estableciendo en esta Comisión. Por eso, yo quedo asustado cuando escucho los debates sobre el resto del Estado; aquí ni esto se va a poder solucionar, ya que no hay voluntad política de utilizar mejor los medios que hay, que es lo único que se pretende en esta proposición no de ley.

En 1996, respecto al tramo A Coruña-Ferrol, se nos contestó que se estaba pensando rehabilitar el apeadero de Elviña. No existe ese apeadero, habrá que construirlo, lo cual también indica el conocimiento que existe sobre lo que ocurre allí. Pues, en 1998 no tenemos apeadero y el tren pasa a 100 metros de todas las facultades de la Universidad de A Coruña. También se nos habló de que mejorarían los vehículos para que hubiese más comodidad ya que no se puede aumentar la velocidad media, que es de 48 kilómetros/hora, lo que parece que se desconoce. Dijeron que se iba a cambiar algún material de la vía; así se hizo y se cambió, en concreto, un tornillo de cada cincuenta metros y cien metros de carril de cada dos kilómetros, ya que estaba muy gastado y la vida de los ciudadanos corría peligro. Pues, aun así no ha habido ninguna actuación política; nada de gastar dinero. Por ejemplo, en los presupuestos se contempla 4000 millones de pesetas para el período

1997-2000 en toda Galicia, que, divididos entre las cuatro provincias, da doscientos y pico millones en cada anualidad.

Señorías, yo no sé si realmente somos ciudadanos del Estado español, porque nosotros no pedimos el tren de alta velocidad, ni el soterramiento, ni ir por el aire, ni se puede decir que no haya ocupación, ya que los números cantan. Si ustedes me presentan algún sitio del Estado español con la población de Galicia y que tenga esa ocupación de vía férrea, paro el discurso y a ser solidarios todos, y el primero que reparto el dinero del mes soy yo. De verdad, a mí esto empieza a parecerme políticamente insufrible y humanamente indigno, así de claro. Miren ustedes las comunidades autónomas de la periferia; todas tienen servicio de cercanías; todas, desde Cádiz hasta Euskadi pasando por Santander y Asturias. Pero en Galicia, con esa ocupación, no puede ser. Ya me explicarán por qué. ¿Tienen firmado algún pacto con el diablo? ¿Es que les tienen especial odio y rabia a los gallegos que viajan en tren? ¿Qué tenemos que hacer, señores del Partido Popular? ¿Hacernos el haraquiri en la plaza pública de A Coruña? ¿Tirarnos desde el puente de As Pías a la ría y ahogarnos en presencia del señor ministro de Fomento? ¿Estrangularlo a él en el viaje a Ferrol? **(Risas.)** ¿Qué es lo que hay que hacer, me pregunto yo? Es decir, discriminación en cercanías, ya que de la periferia Galicia es la única excluida.

Volumen de población. El volumen de población de la zona donde proponemos que haya esos trenes de cercanías está entre 1.000 y 6.000 habitantes por kilómetro cuadrado. Preséntenme ustedes otras partes de la periferia del Estado español que tengan este volumen de población y de concentración urbana.

Movilidad. Con el desastre de Ferrol, ¿saben cuántos viajeros hubo que mover en tren de una parte a otra de la ría? Siete mil viajeros. Un tren cada hora; trenes lanzaderas que llevaban a más de 300 personas. Con el puente que inauguran hoy, con el señor ministro al frente, y que no tiene aceras —no se puede andar por él ni viajar en bicicleta y habrá que andar a 40 kilómetros por hora por seguridad—, el sábado van a quitar todo el dispositivo de trenes. Imagínense que el número de viajeros bajara de 7.000 a 2.000, que ya es bajar; se necesitaría el equivalente a 50 autobuses; pues lo van a quitar todo, el sábado lo quitan todo.

El apeadero tampoco existe en A Coruña. ¿De qué va todo esto? Francamente, empiezo a pensar que hay algo en los genes de los españoles y que la existencia de mi país les provoca irritación natural, porque, si no, no se puede entender. No queremos túnel de Guadarrama, ni alta velocidad, sino realismo con respecto a lo existente y rentabilizar el dinero que gasta la Administración pública autonómica de Galicia en la mejora de infraestructuras y que Renfe ponga los servicios; sencillamente, utilizar mejor los servicios actuales. Eso es lo que se pretende en esta proposición no de ley, que, a lo que se ve, no va a poder ser canalizada debidamente. Pero yo creo que lo mejor es la constancia, la perseverancia y algún día lo veremos, porque el ferrocarril se está manteniendo en Galicia no por el poder beatífico ni benéfico del Estado español, sino por la constancia de los

ciudadanos y números cantan. Y me retiro a los cuarteles de invierno. **(Risas.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): ¿Grupos que desean fijar su posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego por sentirse identificado y porque contiene cuatro puntos que reflejan que éste, como ocurre muchas veces, no es un problema de inversiones multimillonarias, sino de voluntad política, ya que se trata de realizar algunas actuaciones que no suponen inversiones cuantiosas. Por ejemplo, el considerar los trenes expresos como regionales tiene mucho sentido, porque las tarifas que aplica Renfe a los trenes de largo recorrido son disuasorias por su elevadísimo precio para utilizarlos en tramos muy cortos y, por ello, tiene sentido el aprovechar el paso de esos trenes para complementar los itinerarios entre poblaciones de Galicia. Los viajeros no pueden disfrutar de tarifas económicas y, al no existir cercanías, no hay otro tipo de bonos o de acuerdos posibles. Por tanto, se trataría de una medida prácticamente gratuita y que incluso puede ser rentable en términos económicos, puesto que va a mejorar la ocupación de esos trenes. En ese mismo sentido, debe dotarse de apeaderos a aquellos sitios en que puede haber demanda, como es la Universidad de A Coruña, así como tener en cuenta otro tipo de iniciativas que contiene la proposición no de ley.

Me parece muy importante seguir insistiendo en la necesidad de que Renfe no sea la gran olvidada, que lo sigue siendo. Tiene que dotarse de mayor capacidad de inversión en material de cercanías, que es uno de los problemas que existen. Más allá de las inversiones necesarias en infraestructuras —como también decíamos anteriormente—, uno de los problemas que tenemos en la periferia es que se recibe el material desechado por las grandes cercanías de Madrid, Cataluña o de otros lugares y, en muchas ocasiones, no se dispone de material suficiente para mantener servicios que se han dado con carácter excepcional, como en el caso de Ferrol. Esa situación ha demostrado que muchas veces es posible, poniendo horarios razonables y disponiendo de material suficiente, instrumentar, organizar un ferrocarril de cercanías en algunos ámbitos de Galicia. Pero Renfe sigue sin tener capacidad inversora; parece que ahora le han dado vía libre para aumentar su deuda y comprar material, pero el disponible sigue siendo manifiestamente insuficiente para todo el Estado. Esto es necesario contemplarlo a la hora de renegociar el nuevo contrato-programa, porque parece que se ha ido al garete el supuesto acuerdo con compañías constructoras para, en un esfuerzo de imaginación de la propia compañía, dotar de más material al ferrocarril. Por tanto, insisto, es necesario contemplar unas inversiones cuantiosas por el volumen en material ferroviario para todo el Estado español.

En resumen, apoyamos esta proposición no de ley insistiendo en que en muchos casos lo que hace falta es una

gestión racional más próxima al ciudadano y que en las comunidades autónomas existan conexiones de gestión en el ámbito ferroviario de esas comunidades autónomas que permitan, con una visión más cercana, que Renfe pueda adaptarse a la situación y a las demandas de estos territorios.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Por el Grupo Socialista, el señor Blanco tiene la palabra.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señor Rodríguez, no se retire a los laureles (**Rumores.**), porque en este tema no va a estar solo. El Grupo Parlamentario Socialista es sensible al debate que hoy estamos teniendo, y lo es porque si el nivel de inversión pública en Galicia se mantuviese en el ritmo que estaba establecido seguramente tendríamos recursos necesarios para abordar la modernización de la red ferroviaria en estos momentos.

La inversión pública en Galicia, señorías, desde el presupuesto de 1995 hasta el de 1998 ha caído en el 40 por ciento. Son palabras mayores. Por lo tanto, señorías, en lugar de estrangular al ministro, lo que está el ministro es estrangulando las infraestructuras de Galicia, al no mantener un ritmo inversor que posibilitara reactivar nuestro territorio y modernizar definitivamente no sólo la red de carreteras mediante las autovías, sino también dando un impulso muy importante a la red ferroviaria.

A juicio del Grupo Socialista, señorías, la modernización y transformación de la red ferroviaria es importante, porque modernizar la red ferroviaria es invertir en futuro, es fomentar la competitividad del territorio, es contribuir a la vertebración del país y al equilibrio territorial, en definitiva.

Se decía hace un momento en la exposición de la proposición no de ley objeto del debate que en diciembre de 1995 hubo un gran debate entre las fuerzas políticas y sociales de Galicia para tratar de establecer un mínimo común denominador que hiciera viable una propuesta común de todos para dar un impulso a la modernización ferroviaria. En efecto, se ha establecido un marco común denominador, incluso cuestionando lo que estaba discutido en el conjunto del Estado, que era el Plan director de infraestructuras. Señorías, este grupo parlamentario entiende que es necesario profundizar y avanzar en lo que fue objeto de acuerdo unánime en el Parlamento de Galicia; pero es necesario avanzar también en las líneas generales, aunque con las matizaciones que se considerasen convenientes de lo establecido en su momento en el Plan director de infraestructuras.

Había dos posibilidades, a juicio del Grupo Parlamentario Socialista: una, la que establecía la conexión de Galicia con el exterior, a través de la variante del Guadarrama, mediante una inversión que consideramos imprescindible y que podía suponer la modernización de la red para adecuar, a unas velocidades razonables, el trayecto de Monforte con la meseta. Parece que eso está olvidado. Creo que es necesario darle un impulso importante en el año 1998 que posibilite que los proyectos constructivos sean licitados y aprobados, para poder comenzar en el año 1999 esta

obra importante para la modernización y conexión del ferrocarril con la meseta. Eso va a requerir, necesariamente, una modificación presupuestaria, porque lo previsto en los presupuestos generales, en la programación plurianual para los años 1998, 1999 y 2000 de 1.000 millones de pesetas no son suficientes para una inversión de la envergadura de los más de 20.000 millones de pesetas, y estamos hablando de cifras aproximadas porque todavía no existe un proyecto definitivo que ajuste la cuantía de esta importante obra.

Paralelamente, es necesario proceder a la modernización de la red ferroviaria dentro del territorio de la comunidad autónoma de Galicia. En este sentido, el PDI tenía un escenario inversor aproximadamente de 140.000 millones de pesetas; el Parlamento de Galicia, por el contrario, estableció un escenario inversor de unos 173.000 millones de pesetas. El Partido Popular se ha olvidado, definitivamente, de un escenario inversor y de otro. Actualmente está planteando un convenio —que de momento es papel mojado— y no hay ninguna previsión presupuestaria que nos permita atisbar una expectativa de esperanza. En definitiva, está haciendo un planteamiento absolutamente diferente a lo que en su momento se establecía, y que era el mínimo común denominador al que habían llegado todas las fuerzas políticas de Galicia.

Señorías, en líneas generales, con los matices propios del Grupo Parlamentario Socialista y entendiendo que la proposición no de ley a lo único que viene es a poner de manifiesto un debate social, que es importante, sobre la necesidad de modernizar la red ferroviaria dentro del territorio, más allá de las especificidades concretas, algunas de las cuales nos parecen insuficientes y otras no nos parecen las más razonables, consideramos globalmente positiva la proposición no de ley que es objeto de debate, y así lo manifestaremos en la votación. Por cierto, señora presidenta, solicitamos votación separada de los cuatro puntos de la proposición no de ley. (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**)

Señorías, concluyo diciendo que los escasos 1.000 millones de pesetas previstos en los Presupuestos Generales del Estado para el año 1998 no nos sitúan realmente ante un escenario positivo para algo que es importante y a lo que, desde luego, nosotros no estamos dispuestos a renunciar. En un país como el gallego, es necesario que la inversión pública no decaiga; es necesario volver a los ritmos inversores del año 1995 para situarnos ante un escenario que nos permita ir concluyendo y compatibilizar la modernización de la red de carreteras con la de la red ferroviaria.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Inicialmente me había preocupado esa amenaza de retirada del señor Rodríguez; afortunadamente, ha corregido a los cuarteles de invierno, al Ferrol, por palacios de invierno, que entiendo que es este Palacio del Congreso.

Quiero hacer también otro pequeño recordatorio al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista que me ha

precedido en el uso de la palabra. Había escrito: ¡Qué inoportunidad mentar la sogá en casa del ahorcado! Pero voy a corregirlo porque estos días se puede sacar chispa o punta de cualquier cita que se haga y voy a traducirlo por otro refrán totalmente aséptico, como fue el primero que he citado: ver la paja en el ojo ajeno y no la viga en el propio.

Cómo se puede hablar del Plan director de infraestructuras por el Grupo Socialista, cuando este plan empezó en 1994, debía concluir en el año 2007 y ¿cuáles fueron en los años 1994, 1995 y 1996 las inversiones ferroviarias o de autovías en Galicia? **(El señor Blanco López: Más que ahora.)** Muchas han sido las intervenciones, en esta Cámara y en el Parlamento gallego, sobre modernización de la infraestructura ferroviaria en Galicia, consecuencia de los importantes déficit que esta región padece. Estos déficit no existen sólo desde el 3 de marzo de 1996, sino que han sido acumulados durante muchos años, entre ellos, los 13 que hay de 1983 a 1996 y antes. En el Plan general de carreteras de 1984 —que, desde luego, no fue gestión del ministro Arias-Salgado ni del Grupo Parlamentario Popular ni del Partido Popular— Galicia fue olvidada en sus comunicaciones por carretera con el resto de España y, a pesar que desde 1985 a 1988 hubo un ministro gallego —de la provincia de Pontevedra— de Transportes y Comunicaciones, entre cuyas competencias —importantes— estaban los ferrocarriles, sus esfuerzos por el ferrocarril se limitaron a 1.793 millones de pesetas en los tres años en que fue ministro, con la renovación de la estación de Vigo.

Podríamos seguir hasta 1996 detallando con números, por falta de ellos, el olvido total del ferrocarril de vía ancha y no menos el de vía estrecha de Galicia. Por ello, me sorprenden iniciativas, preguntas, peticiones de comparecencias, no como la de este caso del Grupo Mixto, a través del Bloque Nacionalista Galego, sino del Grupo Socialista.

Como bien señala el portavoz del Grupo Mixto, señor Rodríguez, es ineludible y cada vez más urgente la aprobación (y yo agrego e inminente corrección) de un plan de mejora e inversiones del ferrocarril en Galicia, plan en el que cristalizarán las reuniones mantenidas por el Ministerio de Fomento y la Xunta, la última de las cuales se celebró el pasado 20 de febrero, y estoy seguro que sin salirnos de este mes de marzo de plasmará en un acuerdo entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento.

Este plan, como ha anticipado ya el señor Rodríguez, corresponde a cinco años, 1998 al 2002, corrige ya en 1998 las cifras de inversión en infraestructura ferroviaria para Galicia dentro de esta anualidad y corrige las inversiones previstas en el plan plurianual de los presupuestos del Estado. Si bien no recoge el 100 por ciento de la resolución del Parlamento gallego de 22 de diciembre de 1995, cosa por otra parte imposible puesto que aquél se extendía hasta el año 2007, sí incluye en su programa de actuación las inversiones necesarias en el corredor Atlántico, en el corredor Ourense-Vigo, en el corredor Vigo-Porto, muy importante para el Gobierno portugués que está pidiendo la incorporación prioritaria de ese itinerario con la precisa, indispensable y obligada colaboración portuguesa, el corredor Ourense-Lugo-Betanzos y el corredor tantas veces ci-

tado Ferrol-La Coruña, amén de inversiones en supresión de pasos a nivel y otras obras menores.

Se citaban en otra intervención anterior los convenios de Burgos y Getafe, en inversión ferroviaria, que parece ser corregían un acta interna del Partido Popular. Evidentemente corrigen lo que han manifestado portavoces del Grupo Socialista, que eran declaraciones internas del ministro, en el Partido. Lo han corregido, se ha corregido en hechos evidentes, modelo a escala natural, Burgos y Getafe, y se corregirá próximamente ese *lapsus* u olvido de inversiones ferroviarias de no atención al ferrocarril, con el convenio entre Xunta y Fomento. No menos importante ha sido la reunión celebrada el pasado 6 de marzo en Valladolid, hace bien pocos días, por el Foro ferroviario del noroeste y su conclusión más importante ha sido unanimidad en pedir con urgencia la definición y tramitación por el Ministerio de Fomento del trazado Madrid-Valladolid de velocidad alta y su apoyo al mismo.

Esto no satisface las necesidades estrictamente interiores que plantea el Grupo Mixto en su solicitud, que insta al gobierno a iniciar gestiones ante Renfe conducentes a esto. Nada menos que tres revisiones tienen que hacerse en los próximos meses: una, el contrato-programa de Renfe; otra entre Ministerio de Fomento-Xunta, que describirá las inversiones del Ministerio de Fomento en infraestructura ferroviaria; y otro tercer convenio, no menos importante, el de Xunta-Renfe que tiene que revalidarse, convalidarse o rectificarse este año, en el cual entran, porque se adquieren, ratifican o rectifican compromisos económicos de la Administración autonómica gallega en cuanto al mantenimiento de líneas internas que son las que prácticamente plantea en su solicitud el Grupo Mixto.

Hay que recordar una resolución del Moptma, de 21 de febrero de 1995 —cuando el ministro no era del PP—, sobre trenes altamente deficitarios, que autorizaba la supresión total de los servicios regionales entre A Coruña y Ferrol y sólo se mantienen en circulación en ese trayecto gracias al convenio de financiación firmado con la Xunta de Galicia (Xunta del PP). El mismo problema está en el segundo punto de la proposición no de ley. El tercer punto es singular porque plantea un apeadero en el campus de Elviña, cuando ni el Ayuntamiento, ni la Universidad de A Coruña, ni la Xunta de Galicia lo plantean. El cuarto punto plantea considerar los trenes expresos como regionales. Aparte de la circunstancia de las tarifas —existe una oferta común para largo recorrido y regionales con unos bonos de diez viajes que solucionan el tema de tarifas— es evidente que la consideración de trenes expresos por su composición, que es proporcionar confort a los viajeros de largo recorrido, sus paradas y su horario, con esta proposición se aumentarían las paradas, convirtiéndolos en correo, reduciendo más la velocidad, los viajeros internos tendrían que subir a los trenes regionales a horas intempestivas y no usadas como son las tres o tres y media de la mañana en A Gudiña al ir hacia Ourense o Vigo, o recíprocamente las dos de la mañana al ir de Vigo a A Gudiña. Por ello, aunque soy usuario de esos trenes a pesar de los horarios tan intempestivos, rechazamos esta proposición no de ley del

Grupo Mixto. (El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Le doy la palabra, señor Rodríguez, por un minuto para que aclare lo que le parezca.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Un minuto nada más para decir, en primer lugar, que con dos servicios, uno a las siete menos diez de la mañana y otro a las tres de la tarde, que es lo que contaba Ferrol como trenes subvencionados, es difícil que la gente se pueda montar en el tren. Cambiada esa situación y ofertado servicio, la gente se montó en el tren. Eso está ya desechado con evidencia. Lo que se intentaba es que ese dinero se invirtiese en la vía y no en el servicio, porque me imagino que Renfe tendrá obligaciones con la sociedad gallega, y si los trenes van llenos debe ponerlos ella y no pagarlos nosotros, que ya es el colmo. Esto es una cosa que no se entiende.

Segunda cuestión, alguien miente en público. Desde el rector de la Universidad de A Coruña, hasta el señor alcalde, y la Administración autonómica hay declaraciones explícitas en la prensa de que están por poner el apeadero de La Coruña, como dicen ellos. Está el apeadero —no lo vimos nunca—, desde el año 1996; pero es que, además, en una respuesta del propio Gobierno me hablan de la rehabilitación del apeadero; de un apeadero que no existe. Se ve que fue contestar por contestar. Debieron pensar: nos sacamos este tema de encima y todos quedamos tranquilos.

En tercer lugar, quede claro que no digo que los expresos tengan que parar en más sitios de los que paran. Señor Carreño, por un billete del expreso cogido en A Coruña, con destino a Betanzos le cobran a uno hasta Lugo. Dígame usted si un señor se va a montar para ir a Betanzos, que son 26 kilómetros, y que le cobren más de mil pesetas. ¡Caray!

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Carreño por un minuto.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Ha habido conversaciones iniciales y declaraciones; lo que ocurre es que para establecer un servicio la Administración funciona con papel, con tramitación. Renfe me dice ayer que a pesar de las conversaciones iniciales mantenidas sobre este asunto, Renfe no ha recibido ninguna petición oficial de la Xunta de Galicia, Ayuntamiento o Universidad de A Coruña para la construcción del apeadero por el que se pregunta.

En segundo lugar, la oferta del bono 200, para diez viajes y un recorrido determinado, permite tener unos descuentos importantes.

— **SOBRE ELABORACIÓN DE UN PROYECTO DE AMPLIACIÓN DE LA ESTACIÓN DE BOBADILLA (MÁLAGA) EN UNA ESTACIÓN INTERMODAL QUE COMBINE EL TRANSPORTE FERROVIARIO DE MERCANCÍAS Y EL DE CA-**

RRETERA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000715).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con las tres proposiciones no de ley que nos quedan.

La Mesa y portavoces, cuando decidimos incluir siete proposiciones no de ley, sabíamos ciertamente lo que podían dar de sí y confiábamos en que los portavoces de los grupos en cada una de las proposiciones, diciendo todo lo que tienen que decir, que eso siempre se ha mantenido en esta comisión, iban a ser concisos. Pido, por favor, que no sean reiterativos en sus exposiciones, porque realmente estamos muy mal de tiempo esta mañana.

La proposición no de ley que figura en el orden del día con el número siete, que es la que vamos a tratar ahora, es: proposición no de ley sobre la elaboración de un proyecto de ampliación de la estación de Bobadilla, Málaga, en una estación intermodal que combine el transporte ferroviario de mercancías y el de carretera. Es autor de esta iniciativa el grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y, para su defensa, tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Para defender brevemente esta proposición no de ley, atendiendo a las recomendaciones de la Presidencia, quisiera empezar recordando que esta misma Comisión discutió no hace mucho tiempo nuestra propuesta para mejorar las comunicaciones ferroviarias de la provincia de Málaga, por medio de la línea Málaga-Córdoba. Presentamos una enmienda para intentar ampliar ese objetivo y se nos dijo, por parte del Partido Popular, que no era el momento de meter todos los temas en un mismo saco y que los fuésemos presentando uno por uno. Ellos estaban de acuerdo con lo esencial de esa propuesta, pero entendían que no se debía votar en su globalidad. Hoy vamos a tocar solamente uno de los puntos que presentábamos en aquella iniciativa, que es el referido a la estación de Bobadilla. Lo hacemos sin olvidar que la provincia de Málaga lleva demasiados años viendo cómo su red ferroviaria pierde competitividad, y ya es hora de que se inviertan estos términos; invertir en el tema ferroviario en Málaga significa atender la situación de la estación de Bobadilla.

La estación de Bobadilla, por si no lo saben SS. SS., ha sido históricamente centro de comunicaciones y motor de toda una comarca por la creación de puestos de trabajo que ha generado, no solamente de forma directa, sino también indirecta. Sin embargo, en este momento sufre un progresivo desmantelamiento que no es ajeno a la situación que hoy vive el ferrocarril en general en España y en concreto en Andalucía, pero que al ser un núcleo importante de comunicaciones ferroviarias, lo sufre de manera más determinante.

Con esta iniciativa intentamos que se retome la situación, partiendo de que Bobadilla está situada en una posición estratégica en Andalucía; se encuentra a 69 kilómetros de Málaga, a 120 de Córdoba, a 120 de Granada, a 150 de Sevilla y a 170 de Algeciras; por tanto, una situación privilegiada para convertirse no solamente en lo que por

desgracia está dejando de ser, un centro estratégico para el ferrocarril, sino que puede convertirse en una gran estación intermodal del transporte; una estación intermodal de transporte que podría unir los dos importantes puertos del sur de España, Málaga y Algeciras (por cierto, el puerto de Algeciras muchas veces tiene que desviar tráfico marítimo a otros puertos porque no tiene capacidad ferroviaria suficiente) y podría cubrir el transporte de carreteras y conectarlo con la red ferroviaria, siempre que el Gobierno pretenda mantener el ferrocarril convencional en esa zona.

Estamos ante un proyecto importante que multiplicaría por siete o por ocho las inversiones realizadas. Además, un proyecto que conecta con lo que se plantea en la Unión Europea a la hora del desarrollo económico y social y con lo que plantea el desarrollo de las comunicaciones en el entorno europeo. Por tanto, estamos ante un proyecto al que es difícil decir no. Es un proyecto que al no haberse presentado enmiendas, creo que no va a estar en contra ninguno de los grupos, porque no se puede estar en contra y no presentar alternativas. En este momento, decir no sin presentar alternativa a mejorar la estación de Bobadilla, significa decir no a toda una comarca importante de la provincia malagueña, significa decir no a las posibilidades de desarrollo del ferrocarril en Andalucía, que en este momento pasa de forma inexcusable por mejorar y ampliar la estación de Bobadilla y no lo que nos tememos, lo que los trabajadores han denunciado, lo que nosotros venimos detectando, y es que el Gobierno de la nación no contempla el futuro de la estación de Bobadilla más que como un simple apeadero. Se confirman los datos del progresivo desmantelamiento de esta estación y, al final, si se rechaza la posibilidad de realizar allí una inversión, que sería importante para toda la provincia de Málaga, se confirmaría la voluntad del Gobierno de ir desmantelando progresivamente el ferrocarril convencional en Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

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

El señor **RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ**: Tomo la palabra para fijar la posición de mi grupo respecto de esta proposición no de ley.

La lógica reducción de inversiones en infraestructuras de todo tipo en que se materializó el ajuste económico aplicado por el Gobierno en sus primeros presupuestos, viene acompañada en los de este ejercicio por un evidente desequilibrio en el reparto de los fondos asignados a este cometido. En efecto, las prioridades reflejadas por el Gobierno para 1998 llevan a la concentración de dichas inversiones, especialmente las de carácter ferroviario, en una pocas comunidades autónomas, que no son precisamente las que se encuentran en peor situación, en detrimento de otras, como es el caso de Andalucía, que verán desatendidas hasta sus mínimas necesidades. En este contexto se enmarcan las actuaciones programadas por Renfe para la estación de Bobadilla, localizada en el término municipal malagueño de Antequera, en un claro propósito no ya de

mejorar o simplemente de consolidar la infraestructura disponible en Andalucía, y concretamente en Málaga, sino de proceder al desmantelamiento progresivo de instalaciones básicas como las que nos ocupan, cuya pervivencia está sobradamente justificada por el papel esencial que históricamente viene desempeñando en el transporte ferroviario de ámbito regional y sus conexiones con el resto del territorio nacional. Su situación geográfica —ya se ha dicho—, a unos 60 kilómetros de la Costa del Sol, a menos de 170 kilómetros de las principales provincias andaluzas, como Córdoba, Sevilla o Granada, y de uno de los principales puertos nacionales, como es Algeciras, hace de esta estación un verdadero centro neurálgico del transporte ferroviario en Andalucía, tanto de pasajeros como de mercancías. Por otra parte, la distancia de sólo 10 kilómetros de esta estación a la autopista de reciente construcción A-92, ha venido a añadir a estas instalaciones un juego importante en el transbordo y distribución de pasajeros, y especialmente de mercancías por carretera. Sin embargo, todo lo expuesto anteriormente parece ser ignorado por Renfe, cuyo plan de actuaciones insiste desde hace dos años en restar funciones y capacidad a este importante nudo ferroviario, al objeto de ir configurando progresivamente las condiciones que justifiquen en breve plazo su total desmantelamiento. A ello apunta la reciente decisión de suprimir la sustitución de las cabezas de tracción diésel por eléctricas que venía haciéndose en estas instalaciones, para trasladar esta maniobra a la estación de Córdoba.

La consecuencia de estas medidas son, entre otras, las siguientes. El incumplimiento de diversas directrices comunitarias que establecen el uso exclusivo de tracción eléctrica en aquellos trayectos, como es el caso que nos ocupa, en que las instalaciones disponibles lo permitan, y ello con la finalidad de reducir el coste ecológico del transporte, disminuyendo en lo posible la generación de humos y otros residuos sólidos. La circulación de locomotoras diésel en un trayecto de aproximadamente 124 kilómetros, ya acondicionado para tracciones eléctricas y con el consiguiente despilfarro de la inversión realizada en los últimos años, al objeto de modernizar este tramo o de mejorar el equipamiento de la propia estación. El incremento de los costes de explotación del transporte ferroviario, derivado de la diferencia de precio en la fuente energética utilizada. La desaparición de puestos de trabajo que conlleva la paulatina disminución de servicios y funciones de mantenimiento y apoyo al transporte ferroviario encomendado a estas instalaciones, así como el traslado forzoso a otros centros de Renfe del excedente de plantilla generado. Por último, la recesión económica de la comarca de Antequera, y especialmente los núcleos urbanos de Bobadilla-pueblo y Bobadilla-estación, cuya renta se sustenta en buena parte en la oferta laboral directa que genera la estación ferroviaria, o el tráfico y permanencia temporal en ella de pasajeros y mercancías.

El futuro que este tipo de actuaciones depara a las instalaciones que nos ocupan en este debate son una muestra más de que el Gobierno y el partido que lo sustenta carecen de una política orientada de forma clara y decidida a mejorar y potenciar el transporte ferroviario en Andalucía, y

concretamente en la Costa del Sol. La oposición intransigente del Gobierno a recabar al menos una parte simbólica de los fondos comunitarios disponibles en el período vigente con el fin de iniciar en esta legislatura los estudios necesarios para ampliar la red de alta velocidad al trayecto Córdoba-Málaga, ha merecido la protesta generalizada de las organizaciones políticas, sociales y empresariales de Andalucía. Similar respuesta ha tenido la incertidumbre planteada por el Gobierno respecto de la asignación inmediata a este proyecto de partidas presupuestarias que permitan acceder a dichos fondos en el marco comunitario previsto a partir del año 2000.

Los compromisos electorales del Partido Popular en materia de infraestructuras se han sustanciado en gran parte de los casos y después de dos años de Gobierno, en una política de fachada que se traduce en anunciar o consignar partidas presupuestarias de las que luego se ejecuta una mínima parte. Esta práctica ha supuesto para las actuaciones en materia ferroviaria previstas para Málaga durante 1997 una inversión real ejecutada que representa sólo el 2 por ciento de lo consignado en presupuestos. La misma tónica se refleja para este ejercicio presupuestario, en el que más de la mitad de las actuaciones previstas en esta materia corresponden a inversiones programadas el año anterior.

Las referidas carencias en la política de infraestructuras ferroviarias que el Gobierno viene aplicando en Andalucía, así como su obsesión casi enfermiza por reducir el gasto, no puede traducirse, además, en el abandono y posterior desmantelamiento de instalaciones que tienen un alto valor estratégico para el transporte en Andalucía, como ocurre con la estación de Bobadilla.

Por todo ello nuestro grupo deja constancia de su inequívoca oposición a las medidas que viene adoptando Renfe en este centro ferroviario y muestra su respaldo a la proposición no de ley que debatimos, inspirada en los acuerdos adoptados unánimemente tanto por el Parlamento andaluz como por la corporación municipal de Antequera, en los que se insta al Gobierno a restablecer los trabajos y funciones que se venían realizando en la estación de Bobadilla, así como a la ampliación y adecuación de sus instalaciones, al objeto de transformarlas en una estación intermodal que permita el intercambio de pasajeros y mercancías entre las modalidades de transporte que allí confluyen.

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

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: La estación de Bobadilla es uno de los nudos más importantes de las comunicaciones ferroviarias en Andalucía. Está situada estratégicamente en el centro del territorio de la comunidad autónoma y en el corazón de una comarca en creciente desarrollo, como es la de Antequera. Sólo falta, por tanto, que el Gobierno autonómico decida cambiar la dirección de su acción política, apostando por el desarrollo de la Andalucía oriental, para que la mejora de las comunicaciones ferroviarias entre el occidente y el oriente andaluz convier-

tan a la estación de Bobadilla en el gran núcleo ferroviario que le corresponde ser, centro de tráfico de pasajeros y de mercancías tanto intrarregional como extrarregional. Esta apuesta lograría terminar con los problemas funcionales que actualmente presenta la red ferroviaria andaluza y que se refleja en la propia debilidad de sus tráficos. Ésa es la situación real. Como dato podemos decir que el ferrocarril en Andalucía ha perdido aún más que en el resto de España su liderazgo en el tráfico de mercancías, y nos colocaría en el momento justo en que desde el realismo podríamos plantear la conveniencia de que se hiciera un estudio de viabilidad para conocer la necesidad de ampliación de la estación de Bobadilla y su conversión en centro intermodal de comunicaciones. El momento justo sería aquél en el que, de acuerdo con la voluntad política de ordenación del territorio que corresponde en nuestro Estado autonómico al Gobierno andaluz, se hubiera articulado el entramado de comunicaciones que hiciera factible el estudio de viabilidad a que nos referimos.

Hasta este momento el planteamiento que debatimos se basa en el deseo y no en la realidad y les aseguro que en cuanto a deseo de desarrollo de la provincia de Málaga y a vertebración y articulación de Andalucía, este portavoz tiene tanto interés como los que me han precedido. Nunca me atrevería a dar un consejo al portavoz de Izquierda Unida, él se basta y se sobra, pero si se me permitiera expresar un deseo le sugeriría que tomara la proposición no de ley, la depositara en un sobre, le pusiera un sello y la remitiera con acuse de recibo al Gobierno andaluz y también al Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en el Parlamento de Andalucía, de forma y manera que favoreciera allí el debate, favoreciera el inicio de estas iniciativas y pudiéramos comprobar cuál es realmente esa voluntad política.

Mientras tanto nosotros vamos a rechazar esta proposición no de ley y quedamos a la espera de que verdaderamente Bobadilla vaya configurándose como lo que tiene que ser para debatir el asunto.

— **SOBRE NEGOCIACIÓN CON LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) DE UNA ADECUACIÓN A LA BAJA DEL PRECIO DEL TRANSPORTE DEL MINERAL DE HIERRO PARA EVITAR LA PARALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD MINERA EN LA COMARCA GUADIX-MARQUESADO, EN GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/000042).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 1 del orden del día, sobre negociación con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) de una adecuación a la baja del precio del transporte del mineral de hierro para evitar la paralización de la actividad minera en la comarca Guadix-Marquesado, de Granada.

Es autor de esta iniciativa el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y para su defensa tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO:** Señorías, tomo la palabra con brevedad para decir en primer lugar que a pesar de la fecha ya lejana en el tiempo, esta proposición no de ley data del 17 de mayo de 1996, hace casi dos años, el asunto tiene una enorme actualidad, aunque quizá no tanto la literatura concreta. **(La señora Vicepresidenta, Heras Pablo, ocupa la Presidencia.)**

Granada, como SS. SS. saben, tiene según la última EPA el segundo puesto en el ranking del desempleo de este país, es la segunda provincia española con más desempleo y la segunda con la renta *per capita* más baja. Su desarrollo interno es desigual y hay determinadas comarcas en las que el desarrollo económico es especialmente precario, en concreto en la comarca de Guadix y el Marquesado de Zenede, de donde son las minas de Alquife, objeto de esta proposición no de ley. Se trata de una de las comarcas con más dificultades económicas, en la que se produce un alto crecimiento del paro y la paralización de la actividad minera que tuvo lugar hace ya año y medio —aunque esta proposición no de ley planteaba evitarla—, viene a ser un elemento muy negativo que contribuye al *impasse* económico de esta comarca cuyas vinculaciones con la minería son importantísimas.

Podríamos decir que casi toda la actividad económica de esta comarca gira en torno a la mina. Son 250 trabajadores directos y ciento y pico indirectos, es prácticamente el único trabajo estable que existe en esta comarca. Estamos hablando de un elemento de enorme sensibilidad para los granadinos y granadinas porque desde hace una década vienen asistiendo a distintas movilizaciones, rumores y hechos políticos ciertos en los que se extiende la inseguridad y la incertidumbre sobre el futuro de la actividad minera y, por tanto, el futuro económico de esta comarca.

En este sentido, los últimos elementos de paralización de la mina, una situación de suspensión de pagos no son rumores ni incertidumbres, sino más bien la certeza de que hay una situación difícil que es necesario superar. A pesar de la desactualización de la literatura concreta de esta proposición no de ley, sin embargo recabaría la responsabilidad de todos nosotros, de esta Cámara, de esta Comisión en concreto para poder aprovechar la ocasión y dar un impulso más significativo de lo que quizá nosotros desde nuestra modestia podamos entender; un impulso que suponga el último elemento que queda en esta etapa de incertidumbre, en estos episodios de dificultades para poder contribuir a la viabilidad de la mina y también a la viabilidad económica de toda la comarca.

Más allá de la literatura, entiendo que en estos momentos la situación es que hay voluntad política por parte de las dos administraciones, estatal y andaluza, para hacer viable el proyecto minero. Por otro lado, hay conversaciones muy avanzadas en una mesa negociadora *ad hoc*, donde están todos los agentes, incluidos los trabajadores, que han constituido, a su vez, una sociedad laboral que pretende mantener la actividad minera en la medida en que haya, por parte de la junta de acreedores, un tratamiento sensible a la problemática financiera de esta empresa o de esta actividad, que en el futuro podría ser relanzada por esa sociedad laboral. Por tanto, en la medida en que hay todo

ese nivel de acuerdo, lo que se debe dar es el impulso final que sitúe a cada agente en el compromiso concreto que le corresponde.

Desde el nivel estatal quien tiene fundamentalmente la llave de este tema es Renfe, pero insisto en decir que no es la única llave que hay que utilizar para abrir las puertas de la viabilidad. Por eso es por lo que, sin intentar pivotar sobre Renfe la única responsabilidad, sí creemos necesario aprovechar esta proposición no de ley y reconvertirla, para que efectivamente se inste a Renfe a que ponga todos los medios a su alcance y dote de viabilidad a este proyecto minero.

En este sentido, me permito plantear a SS. SS. una *enmienda in voce* a mi proposición no de ley, a los efectos de que pueda ser consensuada y aprobada por unanimidad. Está hecha en términos bastante amplios, lo que ciertamente permite la puesta de acuerdo, la creación de un convenio en el que tanto Renfe como el Instituto de Fomento de Andalucía, la Junta de Andalucía en último término, se pongan de acuerdo, junto con los trabajadores, para cubrir este objetivo de la viabilidad de la empresa.

Leo a SS. SS. esta *enmienda transaccional* a mi proposición no de ley, por si tienen a bien tomarla en consideración y aprobarla. Soy consciente de que ha habido alguna otra *enmienda*, pero en cualquier caso, puesto al habla con los portavoces de los otros grupos parlamentarios, tanto el Socialista como el Popular, creo que este texto que voy a leer puede satisfacer suficientemente las preocupaciones de unos y de otros. En último término, la proposición no de ley diría así: La Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados insta a Renfe a que ultime un acuerdo con la Junta de Andalucía, en el marco de la mesa negociadora constituida, respecto al otorgamiento recíproco de garantías políticas y jurídicas, entre las que se encuentre un compromiso de quita de la deuda tanto por parte de Renfe como del IFA, así como la puesta a disposición de la sociedad laboral constituida por los trabajadores de los activos de la empresa, de una parte, y de los instrumentos financieros adecuados, de otra, para reiniciar una nueva etapa de la actividad minera.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): El Grupo Socialista ha presentado una *enmienda*. Para su defensa, tiene la palabra el señor Díaz Sol.

El señor **DÍAZ SOL:** Cuando el Grupo Socialista analizó la actualidad de esta proposición no de ley vio claramente que el retraso con que llegaba a la Comisión, en principio, parecía indicar que iba a estar fuera de lugar, pero real y tristemente el tema sigue siendo de actualidad para la mina de Alquife y para la provincia de Granada.

La larga y tortuosa marcha por la supervivencia de esta explotación es producto, en gran parte, de la tenacidad de los trabajadores y de los habitantes de esa comarca, que tienen en ella la única fuente de recursos, y como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida que me ha precedido en el uso de la palabra, es realmente preocupante que pudiera llegar el caso de que cesara su actividad.

Después de ímprobos esfuerzos realizados por parte de las administraciones competentes, fundamentalmente, y por ser de su competencia, de la Junta de Andalucía, estamos en una situación en la que simplemente la voluntad política de los acreedores de la mina podría permitir la vuelta a la actividad de esta explotación.

En estos momentos hay constancia escrita de que ya la Junta de Andalucía, a través del Instituto de Fomento de Andalucía, ha dado el primer paso para facilitar este desbloqueo, quitando un 90 por ciento de la deuda que mantiene la mina con el Instituto y, subrogando solamente a la mina el 10 por ciento. Esperamos que este ejemplo sea seguido por Renfe. De ahí la razón de presentar nuestra enmienda, que, en este caso, a la vista de la propuesta de la autoenmienda de Izquierda Unida, nosotros retiraríamos, porque aunque no tiene el tenor de firmeza con que lo ha planteado el Grupo Socialista, creemos que es la mejor posición posible.

De todas formas, tenemos que decir que Renfe es la que en estos momentos tiene la responsabilidad de facilitar el reinicio de la actividad, porque su posición es la de máximo acreedor en la junta. Aceptar la quita por parte de Renfe permitiría la subasta de los activos y poner en marcha el plan de viabilidad ante el cual la Junta de Andalucía tiene unos compromisos claros que piensa constituir. Lo que ocurre es que nosotros sospechamos que detrás de todo este enredo de garantías jurídicas y políticas puede haber una intención que sea el desmantelamiento del ramal que une la mina con el puerto de Almería, un hecho que está basado en el permanente traspaso de trabajadores de esa línea ferroviaria a otras líneas sin que se produzca la sustitución de estos trabajadores.

En definitiva, si la propuesta de Izquierda Unida se aprobara, daríamos un voto de confianza para que Renfe corrigiera el comportamiento que está teniendo hasta este momento. En ese caso, apoyaríamos la propuesta de Izquierda Unida y retiraríamos nuestra enmienda.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Para expresar la posición de su grupo, tiene la palabra el señor Castillo, por el Grupo Popular.

El señor **CASTILLO JAÉN**: Ante todo queremos recalcar el apoyo unánime del Grupo Popular al plan de viabilidad de la mina, que está constituido por todas las partes implicadas en el proceso. Digo que damos nuestro apoyo al plan de viabilidad porque fue un plan que nació a raíz de la culminación de los problemas más grandes que tuvo esta mina, que quiero brevemente recordar.

La Compañía Andaluza de Minas, CAM, con sede en Madrid, se constituyó en mayo de 1929. Esta empresa, que explotaba —digo que explotaba— el yacimiento de mineral de hierro de las minas del Marquesado, en Alquife, Granada, del cual se han extraído más de 69 millones de toneladas de mineral, actualmente es la única explotación de mineral de hierro privada e independiente de la Unión Europea. Con una plantilla de 275 personas, tiene una capacidad de producción de 3,5 millones de toneladas al año, que representa más del 90 por ciento de la producción

nacional de hierro y casi el 30 por ciento de la Unión Europea.

El yacimiento exige elevados ratios de explotación y volumen de desagüe, seis toneladas de aluvión, dos toneladas de caliza y cuatro metros cúbicos de agua por cada tonelada de mineral vendible, requiriendo un elevado grado de mecanización para su manipulación. Las vegas de Alcudia y de Guadix, así como de otros municipios, se abastecen del agua que brota del interior de esta mina, bombeándose cada año entre once y doce millones de metros cúbicos, que producen beneficios a unos 2.000 agricultores (**Rumores.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Señorías, por favor, no se escucha al interviniente.

El señor **CASTILLO JAÉN**: Gracias, señora presidenta.

La empresa estuvo consiguiendo beneficios hasta el año 1985, en que comenzó un proceso de pérdidas, y en este último decenio las cosas no hicieron más que empeorar. Durante los últimos años de funcionamiento ha contado con numerosas subvenciones de la Administración central y autonómica, concretamente desde 1988 a 1992 por un importe de 1.635 millones de pesetas.

Ante la situación derivada de la evolución del mercado de minerales de hierro, bajada de los precios por políticas comerciales de Australia y Brasil, de los costes de producción y del transporte del material, de las tarifas portuarias y de la paridad peseta-dólar, publicó el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 31 de octubre de 1995 un edicto declarando la suspensión de pagos de la compañía, que ya acumulaba unas pérdidas cuantificadas de unos 1.800 millones de pesetas, de los que la mitad provienen de deudas contraídas con Renfe por el transporte de material.

Con motivo de la referida suspensión de pagos se llegó a un acuerdo entre la Junta de Andalucía, cuatro consejerías de la misma —la de Obras Públicas y Transporte, Agricultura y Pesca, Trabajo y Asuntos Sociales, Industria, Comercio y Turismo—, los gestores y el comité de empresa para poner en marcha un plan de acción con los siguientes objetivos. En primer lugar, un plan de choque para levantar la suspensión de pagos; insisto en que fue un acuerdo entre la Junta de Andalucía, los gestores y el comité de empresa, donde nada ha tenido que ver Renfe, donde nada ha tenido que ver otra administración que no fuera la responsable que era la Junta de Andalucía. En segundo lugar, la elaboración de un plan de viabilidad de la empresa. Estas acciones las desarrollarían un comité de expertos formado por un representante de la Junta de Andalucía, otro de la dirección y dos representantes del comité de empresa.

El plan de viabilidad fue entregado a mediados de enero de 1996 y en él se contemplan, entre otras, las medidas que paso a resumir. En primer lugar, reducción de las tarifas de Renfe en el transporte de mineral, que así se hizo posteriormente, aminorándose el costo del transporte de material un 26,25 por ciento; por la parte de Renfe se cumplió el objetivo. En segundo lugar, la implantación de un ente

de gestión del agua para la agricultura. En tercer lugar, un plan de prejubilaciones aplicable a trabajadores de más de 55 años, parte en la que se comprometía directamente la Administración central, y tengo que anunciarles a SS. SS. que mañana se hace entrega a 38 trabajadores mayores de 55 años, que han decidido acogerse al plan de prejubilaciones, de 485 millones de pesetas por parte del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social. Falta una cuarta parte, que son las subvenciones de la Juntas de Andalucía, que tiene un compromiso de la Consejería de Industria, Comercio y Turismo de aportar 200 millones de pesetas en 1995 y 300 millones de pesetas aprobados al final de ese año, y por restricciones presupuestarias se han ido trasladando sucesivamente.

Quiero decir con esto que, en los compromisos adquiridos para sacar a la empresa adelante, la Administración central ha puesto de manifiesto su voluntad de apoyar la viabilidad de la mina, y así lo ha hecho aportando deseos, aportando planes y aportando economía.

También deseo manifestar que desde nuestro punto de vista parece adecuado el cambio de proposición que hace el representante de Izquierda Unida y así lo manifestaremos a la hora de la votación, apoyándola. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vaquero, ¿se admite la enmienda del Grupo Socialista?

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Señor Presidente, he autoenmendado mi proposición no de ley y, si la han asumido los otros dos grupos, yo encantado.

— **POR LA QUE SE INSTA A TOMAR LAS MEDIDAS NECESARIAS CON EL FIN DE ESTABLECER LA GRATUIDAD DEL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-9 COMPRENDIDO ENTRE EL PUENTE DE RANDE Y VIGO (PONTEVEDRA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000665).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última proposición no de ley y aquí sí que ruego brevedad para ver si pudiéramos votar antes de la una y media, porque de lo contrario habría que votar después de las votaciones de la Comisión de Medio Ambiente.

Proposición no de ley por la que se insta a tomar las medidas necesarias con el fin de establecer la gratuidad del tramo de la autopista A-9, comprendida entre el puente de Rande y Vigo (Pontevedra).

Tiene la palabra por el Grupo Mixto, que es el autor de la iniciativa, el parlamentario del BNG señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Sus señorías saben que la autopista del Atlántico sirve en uno de sus tramos para comunicar Vigo y la comarca del Morrazo, a través del puente de Rande. Este puente, que efectivamente supuso un importante avance en las comu-

nicaciones entre ambas zonas, densamente pobladas y muy interrelacionadas social y económicamente, sin embargo está sometido a un peaje que es, desde nuestro punto de vista, excesivo y muy superior al coste por kilómetro del resto de la autopista A-9. Es utilizado por numerosos ciudadanos que, desde Morrazo, se tienen que desplazar obligatoriamente a Vigo, ya sea por cuestiones de trabajo, ya sea por cuestiones de estudios, para recibir atención sanitaria, etcétera. No existe, además, un servicio de carretera alternativo a la autopista, no hay un puente alternativo y, por tanto, de no utilizar el puente de Rande, los ciudadanos que quisieran desplazarse a Vigo desde Morrazo, o viceversa, deberían realizar un recorrido de entre 50 y 60 kilómetros o recurrir al transporte marítimo, porque aéreo de momento no hay.

Desde hace mucho tiempo existe una constante demanda de las instituciones locales para conseguir la gratuidad de uso de este tramo entre el puente de Rande y Vigo. En definitiva, que ese tramo sea considerado como metropolitano en la ciudad de Vigo, como ocurre en otras ciudades en que sí están libres de peaje. Naturalmente, pronto se va a plantear que se incluya esta gratuidad hasta Pesegueiro, cuando el tramo esté concluido, obviamente.

En el caso de la A-9 no se prevé ninguna rebaja en el precio del peaje, en el trayecto de la autopista del Atlántico, a diferencia de lo que aconteció en los últimos tiempos en otras autopistas. La excusa es que los peajes de la A-9 ya están rebajados. En todo caso, para no contradecir o no hacer afirmaciones muy tajantes, les diré que en el tramo Pontevedra-Vigo, por ejemplo, la autopista sale a 16,87 pesetas/kilómetro y los 10 kilómetros de Moaña-Vigo salen a 14,50 pesetas/kilómetro. Yo no sé si éstas son cifras semejantes en otras autopistas, pero se pueden comparar. Será probablemente por esta situación global que la autopista A-9 es una autopista que deja importantes beneficios a Audasa, que en el pasado año 1997 aportó 6.236 millones de los 6.626 que tuvo de beneficios la Empresa Nacional de Autopistas; repito, 6.236 de 6.626. Además, el puente de Rande, que en su día tuvo un coste de construcción de 6.954 millones de pesetas, lleva generando ingresos a su concesionario desde el año 1981 hasta 1998, en que estamos ahora, en una cifra probablemente bastante superior a su costo. Baste decir que en el año 1996 circularon por este puente una media de 25.856 vehículos al día y en el trayecto Morrazo-Vigo circularon una media de 10.682. Si en ese año vamos a suponer que el peaje oscilaba alrededor de 130 pesetas y hoy está en 145 para los automóviles ligeros, podemos echar las cuentas de los ingresos generados y, por tanto, de la más que posible amortización de esta inversión.

En esta proposición nosotros no estamos demandando la gratuidad de todo el trazado de la A-9; simplemente pedimos que se considere que un tramo de 10 kilómetros sea gratuito. Desde nuestro punto de vista, a pesar de que habrá quien contradiga esta tesis, es lógico y es razonable, ya que acontece en otros tramos de autopistas que rodean ciudades, etcétera, que sí son gratuitos, y tratamos de que se suprima la frontera de Rande, como la calificaba reciente-

mente un periodista en una información de prensa, que decía que esta obra de ingeniería eliminó un obstáculo natural pero creó uno artificial, que era el peaje.

Así pues, por razones de vida social, para la intercomunicación entre Morrazo y Vigo, que como decía antes son dos comarcas muy interdependientes entre sí y que carecen de alternativas por carretera, los 17 años de vigencia del peaje nos parecen más que suficientes para amortizar la inversión y creemos que este tramo debería ser considerado como metropolitano. No estamos proponiendo aquí que la gente que viaje entre Vigo y A Coruña no pague ese tramo, sino solamente en esta cuestión concreta. Eso es lo que se expone en esta proposición no de ley, que insta al considerar la gratuidad de este peaje.

Ahora, si me permite, señor presidente, para abreviar, me voy a posicionar sobre la enmienda que presenta el Grupo Socialista. Nosotros no vamos a aceptar esta enmienda. Nos parece que es una enmienda interesante, que puede ser objeto de una iniciativa específica sobre este tema, que a lo mejor incluso contaría con nuestro apoyo, pero en lo fundamental la enmienda lo que nos propone son diversos estudios para tener en cuenta una progresiva reducción del peaje y una posible gratuidad en el futuro. A nosotros nos parece que esta demanda es lo suficientemente vieja como para que los estudios ya estén más que realizados. Además, yo quisiera recordar a la señora Silva que los municipios afectados por este peaje por unanimidad están pidiendo la gratuidad, y si yo no recuerdo mal, recientemente un compañero suyo, el señor Pérez Touriño, demandaba, en una pregunta al Ministerio de Fomento, precisamente la gratuidad de estos tramos.

Por tanto, insisto, nosotros no vamos a aceptar esta enmienda, como decía, por más que nos parezca interesante.

El señor **PRESENTE**: Le agradezco la brevedad y que haya tratado ya una enmienda que, por lo visto, va a ser presentada *in voce* por el Grupo Socialista. Se adelanta, y yo le agradezco de verdad su actuación, sin ninguna ironía, porque nos permite ir más rápido.

Para la presentación de esa enmienda, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, la señora Silva.

La señora **SILVA REGO**: Se me ha adelantado el Bloque Nacionalista Gallego. Yo, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, quiero presentar *in voce* una enmienda de sustitución a la proposición no de ley que presenta dicho Bloque; esta enmienda consta de dos puntos, que si al señor presidente le parece bien paso a leer.

En primer lugar, que tras el nuevo marco económico-financiero acordado con los concesionarios de autopistas de peaje se estudie la progresiva reducción del peaje del tramo de autopista A-9 entre el puente de Rande y Vigo, teniendo en cuenta, en todo caso, los resultados positivos obtenidos en su explotación; en segundo lugar, que en el plazo de seis meses se elabore un estudio, y se remita al Congreso de los Diputados, que analice el posible no abono del peaje en los tramos de la autopista del Atlántico

que constituyen circunvalación de áreas urbanas densamente pobladas.

La intención de mi grupo era poder consensuar un acuerdo en torno a esa proposición no de ley, ya que consideramos que en casos especiales, como el que aquí se plantea, está fundamentado el buscar soluciones que faciliten no solamente la comunicación entre localidades que como en este caso forman parte de un gran área metropolitana y en la que las otras alternativas de comunicación existentes, como se recoge en la proposición no de ley, suponen hacer recorridos muchos mayores, con el agravante del colapso de tráfico que padecen, sino también porque, debido a esta situación, la comarca del Morrazo quedó fuera del alto nivel de desarrollo que está experimentando el área metropolitana de Vigo. Entendiendo que este tramo de autopista entre el Morrazo y Vigo es un medio fundamental de comunicación y desarrollo, pretendemos ser rigurosos en el planteamiento, ya que podríamos encontrarnos con que otras localidades solicitaran también la gratuidad en tramos de similares características o con otras situaciones especiales, y sabemos todos que esto sería absolutamente inviable.

Creemos que es altamente posible que el Gobierno acuerde con Autopistas del Atlántico una reducción progresiva del peaje en este tramo de la A-9, teniendo en cuenta que los resultados de esa explotación son altamente positivos y que deberían repercutir en beneficio de la ciudadanía, de la economía de la comarca y del empleo, pudiendo asegurar incluso que los beneficios se mantendrían, puesto que aumentaría el tráfico rodado en este tramo de la autopista.

Asimismo, apostamos por que no se abone el peaje en aquellos tramos que constituyen circunvalación de área urbana densamente poblada, que en el caso concreto de la Autopista del Atlántico vienen a solventar carencias muy importantes en infraestructuras, que han repercutido negativamente en la economía y en la sociedad. Esas infraestructuras van a revertir muy positivamente en el crecimiento económico de las localidades afectadas, en el mejor funcionamiento de las empresas, en la aparición de nuevos proyectos empresariales y de servicios, en la mejor calidad de vida de la ciudadanía y en la creación de empleo.

En definitiva, el Grupo Parlamentario Socialista vuelve a solicitar al grupo proponente y a los demás grupos que acepten las enmiendas que presentamos porque son viables, son rigurosas y posibilitarán tomar decisiones que apoyen el desarrollo socioeconómico de las localidades afectadas. Creemos que es una ocasión de oro para demostrar a los gallegos que las diputadas y diputados que los representamos, por encima de otras consideraciones, somos capaces de ponernos de acuerdo en la defensa de sus derechos legítimos con rigurosidad y viabilidad en los planteamientos. Estamos convencidos de que de ese estudio que proponemos saldrá que es altamente viable este planteamiento de gratuidad en las zonas de autopista que son circunvalación; además, cuando otros grupos gobernamos este país, ya se tomó esa decisión en los casos concretos de Pontevedra y Santiago, en

que las zonas de autopista de circunvalación son ya gratuitas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, y lo más breve que pueda, tiene la palabra el señor Rivas.

El señor **RIVAS FONTÁN**: Atendiendo al ruego del presidente y a la frase de Gracián, lo haré breve, tres minutos; en cuanto a lo de bueno, SS. SS. dirán.

En todo caso, hablo en nombre del Grupo Popular, y por tal motivo he de dejar clara nuestra posición. Siento discrepar —porque nuestra posición es contraria— con mi compañero de circunscripción, Guillermo, aunque en otras ocasiones podemos encontrar puntos de confluencia por el bien de Galicia.

Nuestras razones son cuatro. La primera es una razón de derecho. Se refiere concretamente a que la modificación del contrato de concesión supondría la variación de los derechos y obligaciones establecidas en la concesión administrativa para la construcción, conservación y explotación de la autopista del Atlántico, que contempla la A-9 en su totalidad, es decir, desde Ferrol hasta la frontera con Portugal.

Las razones económicas podrían atribuirse a romper el equilibrio económico financiero, con el consiguiente pago de indemnizaciones, en algún caso posiblemente excesivas. En segundo término, la posible repercusión de las tarifas, al suprimir ese peaje, para otros usuarios de la autopista que no estarían dispuestos a pagar. En tercer término, la ampliación del plazo concesional, que tampoco parece conveniente.

En cuanto a la tercera razón, relativa al tráfico, he de decir que las liberaciones de tramos de peaje en autopistas en general resultan impracticables e inconvenientes y pueden provocar situaciones de congestión no aceptables para aquellos usuarios que sí pagan peaje. Tengamos en cuenta que el tráfico en este tramo es muy denso, su media diaria es superior a los 30.000 vehículos y cualquier variación en las condiciones de la red favorecería el acceso de más vehículos, llegando incluso a provocar la saturación de la vía en diferentes horas.

Finalmente, la cuarta razón es de tipo político. La A-9 es una autopista evidentemente gallega, pero que en lenguaje europeo se denomina la E-1. Esta circunstancia nos obliga a pensar con criterios menos localistas y a ver esta petición con un criterio mucho más global. Por tal motivo, termino haciéndole al proponente cuatro preguntas. (**Rumores.**) Digo preguntas en un terreno puramente dialéctico, no para buscar la respuesta, señor presidente. (**Varios señores diputados: ¡Ah!**) Somos gallegos y nos entendemos mucho por la vía de las preguntas. La primera sería: si se suprimiera ese tramo, ¿qué podrían pensar los usuarios de la autopista que la utilizan entre Sigueiro y Santiago de Compostela, por ejemplo? La segunda pregunta sería: ¿Qué pensarían aquellos usuarios de la autopista que la utilizan entre Cecebre, Cambre y A Coruña? La tercera sería: ¿Qué pensarían aquellos que la utilizan entre Padrón y Santiago? Y para terminar: ¿Qué opinarían los ciudadanos de Pontevedra

y su comarca de que no se les hiciera igualmente gratuito el tramo entre el puente de Rande y Pontevedra y a la inversa?

En conclusión, por esa lógica reduciríamos todos los peajes a cero, lo que a mi grupo y a mí nos parece bien, pero sabe usted que lo que en muchas ocasiones es socialmente deseable no es económicamente posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rivas, opino que ha sido bueno lo que ha dicho, pero certifico que ha sido breve, que es lo que se pedía. (**El señor Vázquez Vázquez, don Guillermo, pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez, aunque usted sí se ha manifestado, puede decir alguna cosa muy brevemente.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Brevemente, señor presidente.

Quería reiterar lo dicho respecto a la enmienda. Pensaba que estaba presentada en tiempo y forma y tenía constancia de ella por escrito. En todo caso, reitero lo dicho anteriormente.

Al señor Rivas, no creo que me dé tiempo en la brevedad de que disponemos para responderle a las cuatro preguntas, pero reduciré todas ellas a una: si se libera del peaje a unos ciudadanos, ¿qué pensarían los otros? También querrían que se les liberase, señor Rivas.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a la votación de las proposiciones no de ley. Las votaremos tal como vienen en el orden del día y no en el orden en que han sido discutidas.

Votamos la primera proposición no de ley, sobre negociación con la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) de una adecuación a la baja del precio del transporte del mineral de hierro para evitar la paralización de la actividad minera de la comarca Guadix-Marquesado (Granada). (**El señor Castillo Jaén pide la palabra.**)

¿Señor Castillo?

El señor **CASTILLO JAÉN**: La transaccional que ha presentado *in voce* el señor Vaquero cambiaría el propio título que ha leído el presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Lo veo difícil porque el título es el de la proposición no de ley que presentó el Grupo Federal de Izquierda Unida. No podemos ir contra el tiempo. Se llamaba así cuando se presentó; ahora acordaremos la parte dispositiva, que voy a proceder a leer porque todavía no ha sido conocida por los diputados.

Dice: La Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados insta a Renfe a que ultime un acuerdo con la Junta de Andalucía en el marco de la mesa negociadora constituida respecto al otorgamiento recíproco de garantías políticas y jurídicas, entre las que se encuentre un compromiso de quita de la deuda, tanto por parte de Renfe como del IFA, así como la puesta a disposición de la so-

ciudad laboral, constituida por los trabajadores, de los activos de la empresa de una parte y de los instrumentos financieros adecuados de otra, para reiniciar una nueva etapa en la actividad minera.

Vamos a proceder a votar este texto.

Efectuada la votación, dijo:

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

La segunda iniciativa es una proposición no de ley sobre la creación de un Plan integral para la revitalización de la margen izquierda de la ría de Bilbao, en el País Vasco.

Quedó pendiente saber si la enmienda presentada por el Grupo Popular era aceptada por el Grupo Socialista.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Ha sido aceptada, señor presidente.

La señora **MENDIZABAL GOROSTIAGA**: Ha sido aceptada con una transacción en los términos en que está entregada a la Presidencia.

El señor **PRESIDENTE**: Paso a leer la enmienda, por la que se propone el siguiente texto: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que continúe el desarrollo de las actuaciones que a continuación se mencionan dentro del Plan de revitalización de la margen izquierda de la ría de Bilbao.

Uno. Continuar con el proyecto de ampliación del puerto de Bilbao, actualmente en ejecución, y cuyas obras marchan en ritmo y calendario adecuado, impulsando financiación a través de fondos estructurales y de cohesión.

Dos. Fomentar, como viene ocurriendo en la actualidad, la participación de Renfe y otros organismos o empresas públicas en la sociedad Ría 2000 y en cualquier actuación que tenga como objetivo la recuperación económica y social de la margen izquierda del Nervión y establecer un compromiso de intervención en materia de infraestructuras que sean competencia de la Administración central del Estado o de sus organismos o empresas públicas.

Los puntos tres, cuatro y cinco quedan igual que lo que se había leído y, por tanto, ya se conocen por los diputados. Por tanto, éste que acabo de leer es el texto que pasamos a votar.

Efectuada la votación, dijo:

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

La tercera proposición no de ley es la relativa al Plan estratégico del corredor del Henares.

Ha sido presentada una enmienda transaccional de todos los grupos, que es suficientemente conocida por los diputados puesto que ha sido leída reiteradas veces. Por tanto, se somete a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 38; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición en la forma en que ha sido redactada.

La cuarta proposición no de ley es relativa al desarrollo del convenio-marco de Cádiz en sus determinaciones referentes al Plan de cercanías ferroviarias y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La quinta proposición no de ley es aquella por la que se insta a tomar las medidas necesarias con el fin de establecer la gratuidad del tramo de la autopista A-9 comprendido entre el puente de Rande y Vigo (Pontevedra).

Se vota en sus propios términos, tal como ha sido planteada.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, lamento actuar extemporáneamente pero a la proposición anterior se había presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular que no se ha sometido a votación.

El señor **PRESIDENTE**: No se ha sometido a votación porque ha sido rechazada; no ha sido asumida por el Grupo Socialista, por tanto, no se tiene que someter a votación.

Reanudamos las votaciones con la proposición número 5. Se vota, como he dicho, en sus propios términos, porque —vuelvo a repetirlo— el autor de la proposición no ha admitido la enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cinco; en contra, 35.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 6 hace referencia a la mejora de los servicios ferroviarios en Galicia. Consta de cuatro puntos y se ha pedido votarlos separadamente.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Señor presidente, solicitamos que se voten los puntos 1, 2 y 3 por un lado y el 4 por otro.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a votar los puntos 1, 2 y 3 de esa proposición.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazados.

Punto 4 de la proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Finalmente, pasamos a votar la proposición no de ley número 7, sobre elaboración de un proyecto de ampliación de la estación de Bobadilla (Málaga) en una estación intermodal que combine el transporte ferroviario de mercancías y el de carretera. Se vota también en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Se levanta la sesión.

Era la una y treinta minutos de la tarde.