CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998 VI Legislatura Núm. 497

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 48

celebrada el lunes, 29 de junio 1998

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

— **Del señor Bayona Aznar (Grupo Socialista del Congreso), sobre soluciones para resolver el grave problema de la autovía Zaragoza-Logroño a su salida de Zaragoza, así como plazos y partidas previstas para las mismas (Número de expediente 181/001407)** **14330**

— **Del señor Navas Amores (Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida), sobre planes del Ministerio de Fomento acerca de la construcción de la estación intermodal de Bilbao (Número de expediente 181/001092)** **14333**

Se abre la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a comenzar la Comisión de esta tarde que, como todos ustedes saben, está dedicada a preguntas orales al Gobierno.

Antes de empezar la contestación a las preguntas, quiero dar la bienvenida al secretario de Estado de Infraestructuras y Transporte, don Joaquín Abril Martorell, a quien agradecemos su presencia.

Como presidente de la Comisión de Infraestructuras, he recibido dos escritos que paso a dar a conocer a la Comisión.

El primero es del diputado don Ricardo Peralta Ortega, que dice lo siguiente: Por medio del presente escrito, el diputado Ricardo Peralta Ortega solicita el aplazamiento, para su sustentación en una próxima sesión de la Comisión, de las preguntas orales por él formuladas que han sido incluidas en el orden del día de la sesión convocada para el día 29 de junio de 1998. Asimismo, de no ser posible dicho aplazamiento, solicita que se den por retiradas.

Ha sido siempre la opinión de la Mesa respetar al máximo los compromisos o las situaciones de los diputados y comprender que pueden tener una imposibilidad de defender unas preguntas; por tanto, se acepta el escrito de don Ricardo Peralta y sus preguntas se dan por aplazadas no por retiradas.

Asimismo, he recibido otro escrito del secretario de Estado de Relaciones con las Cortes, don José María Michavila, en el que me dice: Tengo el honor de solicitar a V.E., en nombre del Gobierno, el aplazamiento de la contestación de las preguntas orales que a continuación se relacionan, cuya inclusión está prevista en el orden del día de la Comisión de Infraestructuras del próximo 29 de junio. Número de expediente 181/001233, 181/001234, 181/001235, 181/001236, 181/001237, 181/001238, 181/001240, 181/001241, 181/001242, 181/001243, y 181/001244, por compromiso de carácter institucional de la autoridad competente para su contestación, que no resulta posible posponer y que ha sido concertado con anterioridad a dicha convocatoria.

Estas preguntas corresponden a las realizadas por don José Segura, del Grupo Parlamentario Socialista.

En estas condiciones, quedarían vivas para ser contestadas en la Comisión la pregunta número 1, correspondiente a don Bernardo Bayona; la pregunta número 2, correspondiente a don José Navas, y la pregunta número 11, correspondiente al señor Segura. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Nosotros, si bien informalmente tuvimos conocimiento hace muy pocas horas de esta circunstancia a la que está haciendo referencia el señor presidente de la imposibilidad, parece ser que por obligaciones institucionales, de alguien del Gobierno de producir las respuestas a las preguntas a las que usted ha hecho mención, el Grupo Parlamentario Socialista, y particularmente este diputado en su condición de firmante de las preguntas que constan en el orden del día, no puede aceptar la circunstancia que se da; la rechazamos con total y absoluta radicalidad y lo hacemos por lo siguiente.

Las preguntas del Grupo Socialista formuladas por este diputado forman un conjunto que, si cabe, podemos calificar como preguntas secuenciadas una tras otra, constituyendo una especie de barrida en el afán de conocimiento del funcionamiento de una compañía marítima, ya la única compañía de titularidad pública, la compañía Trasmediterránea, y en el cuerpo de ese conjunto de preguntas hay una, que es la número 11, que es la que se nos va a contestar.

Nosotros hemos pedido la comparecencia de quien o de quienes corresponda del Gobierno, pero no podemos dejar de recordar que estas preguntas se publicaron en el «Boletín Oficial del Congreso de los Diputados» el día 10 de febrero de este año; que entraron en el orden del día de la Comisión de Infraestructuras del 23 de marzo pasado, a las 17 horas, convocada formalmente, y que tampoco fueron contestadas por un problema equivalente: imposibilidad de asistencia de un alto cargo del Gobierno que no puede ser sustituido por otro, curiosamente. Hoy, tres meses después, se repite el hecho: vienen las mismas preguntas, viene un escrito equivalente del secretario de Estado de Relaciones con las Cortes y se indica la imposibilidad de contestar a estas preguntas.

Las preguntas son las siguientes. La número 5 está vinculada a demandas que hace el grupo parlamentario de este diputado para conocer cómo funcionan determinados segmentos de flota de la Compañía Trasmediterránea: los *fast-ferry*, la Agencia Schembri, Stenna Naútica, etcétera. La número 6, situación de demandas judiciales en las que se encuentra la compañía Trasmediterránea por parte de diferentes accionistas privados minoritarios. La 7, grado de ejecución del plan estratégico de la compañía. La 8, contenidos de acuerdos comerciales de la compañía con otras muy importantes, como Vapores Saurdiaz. La 9, inversiones de Trasmediterránea en los edificios terminales de puertos claves del litoral español. La l0, situación de litigios pendientes con otras navieras, Isnasa, etcétera. La 11, que es la que parece ser que se nos concede posibilidad de contestación en estos momentos, medidas para la adaptación de las empresas de transportistas marítimos españoles ante la aplicación progresiva de las políticas de liberalización del tráfico marítimo; está pregunta está vinculada a preguntas anteriores a través de la única empresa de titularidad pública por la cual nosotros podemos interesarnos, dado que las otras dos empresas de titularidad pública, la compañía Transatlántica y la compañía Naviera Elcano de la Marina Mercante, fueron privatizadas meses atrás. La 12 —que no se nos contesta— medidas ante la previsible privatización de Trasmediterránea, con la importancia que tiene que se hable de ello por primera vez en este Congreso de los Diputados en la actual legislatura, aunque llevamos meses pidiendo esos datos. La 14, razones para que un conjunto de empresas coparticipadas por la compañía Trasmediterránea hayan tenido un aumento de las pérdidas durante el ejercicio de 1996, que no hemos logrado que en 1997 se nos haya explicado. La l5, empresas y condiciones de las adjudicaciones de servicios que hasta ahora venía realizando la compañía Trasmediterránea. La 16, razones por las cuales un barco, el J.J. Sister, se vende a un precio notablemente inferior al de las evaluaciones de tal activo que obraban en poder de la compañía y llevadas a cabo por empresas especializadas. Y así sucesivamente. Comprenderá,

señor presidente, el rechazo del Grupo Parlamentario Socialista y la no admisión de esta circunstancia.

En consecuencia, si no se produjese la contestación del Gobierno en esta Comisión por la persona que éste estime oportuno, pasaremos de inmediato, habida cuenta el precedente dilatado en el tiempo a lo largo de este año, a pedir el más firme amparo de la Presidencia y a poner en marcha los mecanismos parlamentarios y de naturaleza política que el grupo parlamentario estime oportuno, y particularmente este diputado.

Le daré un dato al señor presidente. Este diputado, ante las circunstancias que se están produciendo, al mismo tiempo ejerce el derecho que tiene de formular preguntas con contestación escrita al Gobierno, y sobre esta compañía ha formulado una serie de preguntas últimamente que, después de más de dos meses, han sido contestadas, y sin que haya mediado intervención de este diputado ante la Presidencia de la Cámara ni ante la Mesa del Congreso de los Diputados, hace unos diez o doce días, de oficio, la Mesa, conocedora de la contestación esperpéntica y escuálida informativamente hablando, consistente en dos líneas exclusivamente, diciendo que datos de la compañía no se le pueden dar a un diputado porque es una compañía y no una administración pública; la Mesa, repito, de oficio, se ha dirigido al Gobierno manifestando su rechazo a esa forma de proceder.

Por tanto, el Grupo Parlamentario Socialista estima que, en un régimen democrático, tanta dificultad para producir y canalizar información no puede tener nada más que una sola explicación: algo se esconde. **(El señor Ortiz González pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Iba a decir —y supongo que no lo apreciará mucho S.S. pero lo diré para conocimiento de todos— que las preguntas que no sean respondidas en este momento pasan, al terminar el periodo de sesiones, a ser respondidas como preguntas escritas.

Tiene la palabra don Luis Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ:** Como portavoz del grupo que apoya al Gobierno no tengo más remedio que decir a mi adversario, pero a pesar de todo amigo, señor Segura, que yo no puedo rechazar su confusión, su insatisfacción, pero sí tengo que rechazar su rechazo a esa serie de preguntas que con la facundia que le caracteriza casi las ha formulado ya de todas las maneras posibles. En primer lugar, las rechazo porque las preguntas no se han hecho a quien corresponde. En la Mesa y portavoces de esta Comisión, y miembros del grupo que representa el señor Segura, lo pueden corroborar, se formuló la cita, seguramente por error, al secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, por tanto, no a quien corresponde. Y no se arguya que cuando se pregunta al Gobiemo tiene que comparecer alguien en nombre del mismo. Sin duda ha habido una confusión, un despiste, y la autoridad competente, que supongo que sería el subsecretario de Economía y Hacienda, que es el que podía dar las respuestas a las preguntas, es dueño de su agenda; las relaciones de esta Mesa con las autoridades y con sus agendas son conocidas, llevan un régimen de *fair play* y desafortunadamente no puede comparecer en la tarde de hoy.

En segundo lugar, quiero afirmar que no hay negativa a contestar las preguntas. Estoy seguro —y como portavoz del grupo parlamentario que apoya al Gobierno, lo conozco— que no hay voluntad de no contestar, sino una circunstancia que impide que en la Comisión de hoy se realicen las respuestas a las preguntas que se han formulado. Por consiguiente, estamos en presencia de una petición de aplazamiento de la contestación a las preguntas y no de una negativa a su contestación. En este orden de cosas no puedo sino salir al paso y rechazar esa referencia que se ha hecho a un régimen democrático para interpretar que en un régimen democrático algo se esconde.

Señor Segura, y me conoce bien, aquí no se esconde nada. Aquí lo que existe es una circunstancia desafortunada que impide que en la tarde de hoy S.S. tenga la satisfacción con las respuestas debidas a las preguntas que ha formulado.

La tercera reflexión, señor presidente, con la cordialidad que caracteriza hasta ahora, y espero que a partir de ahora también, mis relaciones con el señor Segura, quiero lamentar que sea precisamente a él, que a veces nos ilustra y nos enseña con su oratoria bien fundada en materia de Marina Mercante y de política de transportes, a quien le haya tocado esta lotería de una circunstancia desafortunada que impide que tenga satisfacción su afán de preguntar.

El señor **PRESIDENTE:** Le voy a dar la palabra al señor Segura, como autor de la queja, a la que tiene perfecto derecho, para terminar el incidente con sus palabras, que serán las que quiera que figuren en el «Diario de Sesiones».

El señor **SEGURA CLAVELL:** Naturalmente, la amistad que mantengo desde hace tantos años con el señor Ortiz se mantendrá, sin duda alguna, pero ese no es el tema, porque además no quiero debatir con el portavoz del Grupo Popular, que ha expresado un criterio muy respetable pero que sinceramente no viene al caso. Aquí hay un diputado que pertenece a un grupo parlamentario que formula unas preguntas, y este diputado, en reiteradas ocasiones, ha intentado que las preguntas se materialicen en el debate pertinente, insisto, secuencialmente dentro de la Comisión, y no ha sido posible.

El diputado se dirige al Gobierno y el Gobierno puede designar a la persona que estime oportuno para responder. Si aquella persona en la que había pensado inicialmente no puede acudir, delega en otra y esa otra estudia el tema. Lo hemos visto en el Pleno del Congreso de los Diputados y en el Senado, cuando un diputado o un senador formula preguntas al Gobierno y le contesta el miembro del Gobierno que el Gobierno ha estimado oportuno.

Nosotros no entendemos cómo encontrándose aquí el señor Abril Martorell, secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes, no responde a mis preguntas. Además, quiero recordar que es la Dirección General de Marina Mercante quien emite informes preceptivos para los libramientos de los créditos extraordinarios el mantenimiento del contrato-programa de la Compañía Trasmediterránea con las primas de gestión que se están tramitando en estos momentos en el Congreso de los Diputados, y hay una ley de crédito extraordinario de 1.191 millones de pesetas para las navieras que han prestado servicio a lo largo del año 1996 en las líneas de interés público que se vio en el Pleno

del jueves pasado, con el informe, repito, de la Dirección General de Marina Mercante, Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes. También hay otro proyecto de ley de crédito extraordinario de siete mil y pico millones de pesetas para sufragar los costes del mantenimiento de la Compañía Trasmediterránea, que ha sido informado favorablemente por la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes. Por tanto, es un secretario de Estado cualificado técnicamente —y naturalmente la persona también— como para convertirse en portavoz del Gobierno en esta Comisión. Si no se hace, dado que es el único cargo del Gobierno que aquí va a comparecer, indico que estando muy agradecido por la presencia del señor Abril Martorell y sin cambiar en absoluto la valoración que de él tengo, de la pregunta número 5 a la 16, retiro la número 11, que dicen que me va a contestar, ya que sería una discontinuidad dentro de un planteamiento que pretende tener continuidad y vigor, como he querido siempre en mi vida parlamentaria hacer las cosas, con el mayor rigor posible. Desde luego, se me hurta ese rigor que creo que tengo que mantener en representación de los intereses ciudadanos.

De aquí que, individualmente y en representación de mi grupo, reitere yo diría casi la indignación, y valoro el término, que nos produce que después de seis meses no se haya podido tener conocimiento de unos datos que en el libre ejercicio de mis responsabilidades públicas recabo de la Administración.

Insisto en que conozco el Reglamento. Ahora las preguntas decaerán y pasarán a ser contestadas por escrito. Si el Reglamento lo posibilita, en el día de mañana las repetiré incrementadas para su contestación oral en el primer momento en que fuese posible del próximo período de sesiones.

Señor presidente, soy consciente de que es la Mesa de la Comisión la que tiene la capacidad de la dirección del debate, de la ordenación del mismo y de la elaboración por parte del presidente del orden del día. Con el mayor de mis respetos hacia la Mesa de esta Comisión, de la que tengo la mejor valoración en estos dos años de trabajo de la actual legislatura, quiero recabarle que hagan propias de la Mesa y del presidente las preocupaciones que este diputado ha expresado para que las transmita allá donde estime que tengan que ser transmitidas.

PREGUNTAS:

— DEL SEÑOR BAYONA AZNAR, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE SOLUCIONES PARA RESOLVER EL GRAVE PROBLEMA DE LA AUTOVÍA ZARAGOZA-LOGROÑO A SU SALIDA DE ZARAGOZA, ASÍ COMO PLAZOS Y PARTIDAS PREVISTAS PARA LAS MISMAS. (Número de expediente 181/001407.)

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor Segura. Hemos oído su argumentación y yo celebro que figure en el «Diario de Sesiones» para que pueda ser leída por todos.

Vamos a proceder a las preguntas. Doy por retirada la pregunta número 11, del señor Segura, que es la que quedaba, y vamos entonces con la pregunta número 1, soluciones para resolver el grave problema de la autovía Zaragoza-Logroño a su salida de Zaragoza, así como plazos y partidas previstas para las mismas.

Es autor de esta pregunta don Bernardo Bayona, del Grupo Socialista, quien tiene la palabra.

El señor **BAYONA AZNAR:** Poco importa que haya pasado mucho tiempo desde que formulé esta pregunta, porque llevó la misma trayectoria que las que acaban de no verse ahora sobre Trasmediterránea. Fue formulada ante esta Comisión como pregunta oral el 27 de noviembre de 1997, y no fue contestada por el Gobierno; pasó a ser, por tanto, pregunta escrita, y el Gobierno, desde entonces, tampoco se ha dignado responder por escrito a la misma. Por tanto, y en aplicación del Reglamento, solicité su inclusión en el orden del día como pregunta oral.

La pregunta surgió porque el 29 de julio —hoy es 29 de junio, por tanto, hace casi un año—, el ministro de Fomento Arias Salgado, en una visita por Zaragoza inaugurando un tramo de la autovía Zaragoza-Huesca, anunció la solución al grave problema de la autovía Zaragoza-Logroño antes de fin de año, y dijo textualmente que la solución sería «libera el tramo más importante de la autopista A-68 desde el punto de vista del tráfico y de los ciudadanos», y leo palabras textuales de la prensa del 30 de julio de 1997.

Respecto a liberar tramos de peaje de la A-68 a su salida de Zaragoza, puesto que esta autopista arranca del centro del corazón mismo de la ciudad, dijo: «las conversaciones están cerrándose». Era el 29 de julio del año 1997.

El Partido Popular suscribió inmediatamente, ante estas palabras, un comunicado, y su oficina informativa lo emitió felicitando al señor ministro por el éxito que había tenido, por la solución del grave problema de la autovía Zaragoza-Logroño, por haber conseguido resolver ese conflicto, y esto era, digo, hace un año.

La verdad es que no se ha liberado ningún tramo de peaje de la autopista A-68; la verdad es que no se ha avanzado nada en la conexión entre la autovía y la autopista para poder desviar tráfico, la verdad es que terminó el año 1997, y la verdad es que va a terminar el año l 998 y nada se habrá avanzado. Eso sí, hay más industrias que cuando estaba el Gobierno socialista, hay más población en aquella zona, hay más vehículos, hay más semáforos, hay más accidentes y hay más atascos.

Por eso, a pesar de haber pasado el tiempo, he mantenido la pregunta. Podía haberla retirado, pero sigue siendo actual a pesar del incumplimiento del ministro el año pasado. Y la he mantenido porque la situación se agrava: hay nuevos muertos en 1998; se cuentan por decenas los fallecidos en ese tramo de salida de Zaragoza. Tramo en el que hay fallecidos este año y los muertos en la década de los noventa se cuentan por decenas, pero no está incluido en el Plan de seguridad vial de actuación urgente que ha sacado en mayo el Ministerio de Fomento para eliminar puntos negros, y eso ha sorprendido mucho en la población zaragozana.

La verdad también, y por eso la he mantenido, es que el Ministro de Fomento desmintió tan rotundamente al Presidente de la Comunidad Autónoma que parecía que estaba en ciernes un conflicto institucional similar al de Asturias

por temas de infraestructuras, porque en el Pleno de las Cortes de Aragón el Presidente de la Comunidad dice: «en breve, dentro de unos días, sale a información pública la conexión de la autovía con la autopista», y quien salió en breve fue el ministro Arias Salgado en persona para decir que la propuesta de conexión se retrasaba porque chocaba con las vías del tren, porque chocaba con los planes del Centro Gestor de Infraestructuras Ferroviarias y no lo habían pensado hasta ese momento.

Por tanto, grave problema de descoordinación, retraso de la solución, ya no sólo en 1997, también en 1998, y entre todo esto, durante el mes de mayo de 1998, la coordinadora ciudadana, que ha venido movilizándose para exigir soluciones a este problema, es acusada por parte del Ministerio, cae en la más absoluta frustración, se siente engañada y acaba disolviéndose ante la impotencia para resolver este problema.

En consecuencia, cuando yo formulé la pregunta hace casi un año lo hice con una intención distinta; yo la formulé a la espera de que sirviera para sacar algo en claro; la formulé para saber cuál era la solución efectiva; es decir, ¿cuáles son los tramos de la autopista que se van a quedar libres de peaje, esos que hace meses decía el Ministro que estaba cerrándose la solución? ¿cuáles son esos tramos?, ¿desde qué kilómetro y hasta cuál? La conexión entre la autopista y la autovía, ¿en qué kilómetro exactamente? Porque lo último que el propio Secretario de Estado en persona dijo es que posiblemente habría una conexión solamente a dos kilómetros y medio de la ciudad. Exactamente, ¿cuál es esa conexión? Los pasos elevados de acceso a las poblaciones de Pinseque, La Joyosa, Sobradiel, etcétera, ¿en qué fecha salen y se adjudican?, ¿cuándo sale a información publica la conexión entre la autovía y la autopista?, ¿cuál es la financiación concreta? Porque ya denunciamos que en los Presupuestos de 1998 no había partida presupuestaria. Ahora hemos visto que en el Plan de Seguridad Vial de actuación urgente para 1998 tampoco hay partida presupuestaria. ¿Cuánto cuesta la conexión? 2.600 millones es una cifra que se avanzó en su día, ¿es más?, ¿es menos?, ¿con cargo a qué partida presupuestaria? En fin, eso es lo que preguntaba hace meses. Desde entonces, desde que formulé la pregunta, tengo aquí dos carpetas con todo lo que ha salido sobre esta cuestión y el Gobierno se ha negado a responder. Eso sí, continuamente ha habido comunicados, ruedas de prensa, declaraciones, pero ni una sola solución.

Por tanto, espero que hoy aquí el secretario de Estado nos diga qué soluciones tiene para la descoordinación entre el Ministerio de Medio Ambiente, entre el Centro Gestor de Infraestructuras Ferroviarias y el Ministerio de Fomento, porque parece que el último pretexto para no resolver este problema es que entre estos dos ministerios y el Centro Gestor de Infraestructuras Ferroviarias hay, repito, una absoluta descoordinación.

El señor **PRESIDENTE:** Para contestar tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Muchas gracias por su pregunta, que ha estado formulada, si me permite el señor diputado, de tan distintas maneras que me voy a remitir a la que tengo aquí, que entendía que era la preocupación central de su señoría. El texto de la pregunta que tengo dice: ¿Cuáles son las soluciones decididas por el Gobierno para resolver el grave problema de la autovía Zaragoza-Logroño a su salida de Zaragoza, así como los plazos y las partidas presupuestarias previstas para dichas soluciones?

Como S.S. indica, la década del 90 ha sido un período en el cual este problema ha estado presente. Es un problema, si S.S. me permite, bastante antiguo. Este Gobierno se lo encontró sobre la mesa y adoptó las únicas disposiciones que podía tomar. Por una parte, mejorar lo que pudo, puesto que nos encontramos con que se había desdoblado una variante de la propia población de Casetas, desdoblar la N-232 desde que se termina esa variante hasta la circunvalación de Zaragoza es lo único que se podía hacer y lo fundamental, y ahora entraré en detalle sobre esta materia. Por otra parte, pretender conectar la N-232 con la autopista de peaje A-68. Mirando un mapa como tengo yo delante —y S.S. no necesita ningún mapa porque se conoce perfectamente la situación—, no cabe repito, más que dos cosas: una, desdoblar la 232; otra, conectar con la A-68.

En cuanto a desdoblar la 232, actualmente hay dos carriles en cada calzada, que en lo que yo conozco no tienen mediana, y lo que se pretende es ampliar la plataforma con un carril en cada calzada; entiendo que además se va a poner una mediana, aunque no lo dice esta nota; se establecen, dos nuevas glorietas *semaforizadas,* y donde quepan se harán vías de servicio. Esta obra está adjudicada, según mis notas, el 28 de noviembre del año 1996, que es cuando se incorporó el Gobierno y antes de las declaraciones a que hacía mención anteriormente, y está previsto que se finalice a finales del año 1999. Es una obra compleja y difcil y lo que se pretende es incrementar en un 50 por ciento la capacidad y mejorar absolutamente la seguridad poniendo una separación e incluyendo estas dos glorietas *semaforizadas*. Esas obras se están haciendo, se han ejecutado con sus pasos previos correspondientes, y tienen parte pequeña de 1996, todo el año 1997, nos queda medio año 1998 y el año 1999 para terminarlas, pero, como digo, son complicadas y difciles. Esto es lo que verdaderamente cabe hacer.

Desde otra perspectiva, se trata de dos conexiones, una en cada extremo de este desdoblamiento. Estos dos extremos están separados por siete kilómetros hasta la Ronda de Zaragoza, están a un kilómetro aproximadamente hacia dentro de Zaragoza, y conectarían con la A-68. Pero no tiene ningún sentido conectar con la A-68 si la concesionaria, por las razones que sea, no está en condiciones de hacer un acuerdo con esta materia.

Desde el punto de vista técnico, la supervisión y aprobación del proyecto de la conexión de la 232 con la A-68 en la zona de Casetas, en realidad está pendiente de este convenio.

En cuanto al trazado, ha sufrido una redefinición y se está redactando un documento complementario por razones administrativas para que recoja esas alternativas y alterar dicho trazado en la conexión oeste. En la conexión este es posible que tropiece con las discusiones que están teniendo lugar con las autoridades de la comunidad respecto a las acometidas de la red ferroviaria de la ciudad. No es

que hayan sucedido imprevisiones, sino sencillamente, que están en curso de discusión las acometidas a la ciudad con motivo de la llegada del tren de alta velocidad y de la reconsideración que la propia ciudad de Zaragoza hace en cuanto a esas acometidas. Entonces por dos razones distintas en la conexión oeste y en la conexión este se está trabajando activamente pero se está reconsiderando el trazado concreto que une a las dos.

Finalmente, queda por aclarar cuál es la situación de las conversaciones con la concesionaria de la A-68. Como sabe S. S., la prudencia política, el sentido de un país democrático, como actualmente es España, y un sistema de Estado de las autonomías, pide que el propio Estado sea el concesionario, y tiene que tener una negociación con una concesionaria, pero debe tener en cuenta los puntos de vista de las comunidades por las que transcurre esa concesión. En este caso, la concesión transcurre no sólo por Aragón, sino por otras cuatro comunidades, y con motivo de los problemas que han planteado dichas comunidades, no se ha podido cerrar. El ministro, según lo que preveía, y parecía lógico en los momentos que lo declaraba —y sobreentiendo que debía dar una buena noticia a la ciudadanía si es que estaba próximo a la negociación, como sin duda lo estaba en aquel momento—, adelantó que esa podía ser la respuesta.

Sin embargo, en un trato de esta naturaleza, la prudencia política, el sentido de la realidad política, etcétera, pide que se tengan en cuenta los puntos de vista, por eso el proceso no lo hemos concluido. No es que lo hayamos abandonado, no es que pensemos que esto no se consigue, al revés, pienso que se conseguirá y habrá un acceso que permitirá, al concluir la población de Casetas, no sólo entrar por la 232 ampliando su capacidad, sino que, además, podrá conectar por la A-68 que discurre a poca distancia y claramente en paralelo.

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

El señor **BAYONA AZNAR:** Ahora entiendo por qué se ha disuelto la coordinadora, porque seguramente había escuchado alguna cosa parecida a la que usted acaba de decir aquí hoy.

Es decir, que no tienen ninguna solución, porque la única obra que se ha hecho la empezó el Gobierno socialista, el desdoble de la N-232 en su paso por Casetas. La siguiente fue al empezar la legislatura, y ya había proyectos. Poner un tercer carril no satisface ni mínimamente las necesidades de esta vía. Estamos hablando de una vía urbana. Casetas es un barrio de la ciudad de Zaragoza en la que sólo hay una carretera, y cuando ha habido problemas —y este año ha habido varios por accidentes y por muertos, se ha cortado dicha carretera y se ha tenido que ir a la autopista y pagar peaje; no hay solución alternativa a esa salida de la ciudad de Zaragoza. Usted acaba de decir que la solución que propusieron como única salida, la conexión a la altura de Monzalbarba entre la autovía y la autopista, no tiene sentido mientras no se logre un convenio en la negociación para la liberalización del peaje de la A-68. Está negando incluso la propia propuesta que el Ministro vendió a bombo y platillo en julio de 1997.

Está diciendo, además, que el tropiezo con las vías —esa es la expresión que utilizaron y que usted ha vuelto a utilizar, quizá porque la he sacado yo es otra razón. Usted sabe perfectamente que eso sólo puede ser un pretexto, porque de lo que se está hablando en Zaragoza es del soterramiento de las vías dentro de la ciudad, y de lo que estamos hablando aquí es de la autovía desde Zaragoza hasta la General Motors; estamos hablando de zonas distintas. Es verdad que atraviesan vías del tren, y con lo único que tropieza es con el centro intermodal a la altura de Monzalbarba, que es un proyecto que el CIF tenía de antemano y que nada tiene que ver con las discusiones que estos días se han iniciado en Zaragoza sobre el soterramiento de las vías, Por tanto, es sólo un pretexto, y lo que acaba de decir es que las negociaciones con la concesionaria de la autopista dependen de las instituciones vascas. Transcurre por otra comunidad y viene a recoger lo que dijo el ministro Arias Salgado en esta misma Comisión de que el peaje blando depende de la aportación vasca. ¿Cómo explicamos ahora en Zaragoza y en la Comunidad Autónoma de Aragón el hecho de que haya muertos entre las personas que van a trabajar a las ocho de la mañana, o que en General Motors tengan que cambiar el horario de entrada a la fábrica —que ya lo han hecho— como consecuencia de la saturación de la autovía, es un problema que depende de la aportación de las instituciones vascas? Es una autopista cuya concesión ya se prorrogó, y lamento aludir a ello pero aquí está presente el ministro que hizo la prórroga de la concesión. Don Luis Ortiz me reconocerá que la hizo el 12 de noviembre de 1982 Catorce días después de que el Gobierno de UCD perdiera las elecciones hubo una prórroga de la concesión de esta autopista por la que estamos batallando desde hace 38 años.

Ahora resulta que no se puede negociar con esa concesionaria la liberalización de 2 kilómetros y medio o 3 kilómetros y medio para resolver un problema a la salida de la ciudad de Zaragoza. El área industrial más dinámica del Valle del Ebro, donde está la empresa automovilística más exportadora de España, donde está General Motors, se ve comprometida porque el Gobierno no consigue resolver ese cuello de botella, y desde entonces hay cinco mociones de las Cortes de Aragón aprobadas por unanimidad, también por el PP y por el PAR. El Gobierno dice que no tiene solución, que depende de las instituciones vascas y de la voluntad de la empresa concesionaria.

Comprenderá que había razones para mantener la pregunta, aunque fuera de noviembre de 1997, porque lo que usted me ha dado son todo debates. Las obras son todas de 1996 y no solucionan el problema. Fueron cosas que hubo que hacer en ese momento, pero está sin terminar, y puede pensarse que complican el problema, porque poner glorietas semaforizadas en una carretera nacional que es autovía, sin que haya otra salida alternativa de esa ciudad, lo que produce es más atasco; por tanto, no solucionan el problema. En otros sitios están actuando, en otras comunidades autónomas se eliminan puntos negros y se hacen actuaciones.

Lo más grave es que el Partido Popular sabía de las dificultades que tenía este problema. El Gobierno socialista actuó con bastante prudencia. En la campaña electoral no dijo las cosas que el Partido Popular. Nosotros hablamos de solución por la vía de conexión, no hablamos de liberalizar la autopista, ni dijimos que lo solucionaríamos en tres

meses. Eso lo dijo el Partido Popular como promesa electoral, eso lo dijo el ministro nada más tomar posesión, lo repitió cuando vino hace un año a Zaragoza y lo ha vuelto a decir en la última reunión de enlace con sus socios parlamentarios, el Partido Aragonés Regionalista.

Lo único que podemos concluir es que a sabiendas ha engañado a los electores, a los medios de comunicación y a su socio en el Gobierno de Aragón cada vez que ha preguntado y cada vez que se han reunido para ver cuáles son las soluciones. Por tanto, creo que es un ejemplo muy claro de que lo que menos importa es el problema y los ciudadanos, y que cuando ya no queda más remedio, como hoy, después de tres trámites parlamentarios, para poder conseguir una contestación, la que se recibe es que el Gobierno no tiene respuesta.

El señor **PRESIDENTE:** Antes de dar la palabra al secretario de Estado, quiero decir al señor Bayona que esta Comisión se siente muy orgullosa de tener entre sus miembros a un ex-ministro de Obras Públicas y a un ex-ministro de Transportes.

Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Como S.S. ha remarcado, éste es un problema antiguo, no lo resolvió el Gobierno anterior. Este Gobierno está haciendo las dos cosas que puede hacer: una, trabajar sobre el desdoblamiento o incremento de capacidad o de seguridad de la N-232 desde que termina la variante de Casetas hasta la entrada en Zaragoza. Según mis notas, se adjudicaron las obras, que son necesarias por razones de seguridad. Ahora la carretera se tuerce porque no tiene separación, etcétera. Los técnicos creen que así se mejorará de forma muy importante la seguridad y que esto es lo que hay que hacer. Esto no lo hizo el Gobierno anterior. Si usted lo que plantea es que no deben hacerse estas obras, a mí me gustaría escucharle. Los técnicos han asegurado que estas obras eran necesarias e indispensables y se están haciendo. Por tanto, es algo que no estaba hecho, que es necesario —si así se reconoce— y que se está haciendo.

Por lo demás, todos oímos ruidos en nuestro cerebro. Yo no he mencionado ninguna autonomía, absolutamente ninguna. He dicho que esta concesión pasa por varias autonomías, y no lo digo por este caso particular.

Este secretario de Estado fue el que trabajó los acuerdos con Ahumar, y se escuchó el punto de vista de las comunidades, tanto de Valencia, como de Cataluña y de Andalucía. Es una ingenuidad política y una falta de sentido realista no tener en cuenta por dónde atraviesa.

¿Qué el Gobierno tiene una responsabilidad? La tiene, ¿Qué el Gobierno es la autoridad concedente? Lo es, ¿que el Gobierno lo es en un país de autonomías? También lo es. Nosotros lo que queremos es hacer nuestro trabajo lo mejor que sepamos.

No tengo aquí más información que la que he señalado: que esos dos trazados tienen problemas y que se está trabajando actualmente en las dos conexiones. Ese problema está ahí. Por otra parte, la ciudad de Zaragoza —y usted lo sabrá bastante mejor que yo— está reconsiderando que si se soterra, puede entrañar algún problema. Esa es la situación.

Las negociaciones de peaje las hemos pretendido en toda España, son negociaciones en una sociedad libre, en una economía de mercado, como todas las de la Unión Europea, donde realmente las concesionarias son sociedades que pueden, en virtud de su libre determinación, hacer o no acuerdos. Estos acuerdos incluían la posibilidad de este acceso, de este desdoblamiento, y este Gobierno no renuncia a hacerlo de ninguna manera, y creo que de un modo o de otro acabará resolviendo este problema, esperemos que sea más pronto que más tarde. Lo que sucede es que no está en nuestras manos, o que no corresponde en un país libre y en un país democrático. Hay que hacer presente a la sociedad concesionaria las necesidades que existen, y si no forma parte de un contrato más amplio, más reducido.

Sabemos que el problema, existe, queremos resolverlo, no lo encontramos resuelto. Nada impidió haberlo resuelto anteriormente. Nosotros pretendemos resolverlo y espero que así lo hagamos.

— DEL SEÑOR NAVAS AMORES (GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA), SOBRE PLANES DEL MINISTERIO DE FOMENTO ACERCA DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESTACIÓN INTERMODAL DE BILBAO. (Número de expediente 181/001092.)

El señor **PRESIDENTE:** Para formular la pregunta número dos, sobre planes del Ministerio de Fomento acerca de la construcción de la estación intermodal de Bilbao, tiene la palabra, el señor Navas, del Grupo de Izquierda Unida.

El señor **NAVAS AMORES:** Señor secretario de Estado, como muy bien sabe, la posible estación intermodal de Bilbao pretende ser el lugar donde se aúnen los medios de transporte público de toda Vizcaya, sobre todo y especialmente por la incidencia que va a tener en Bilbao y en su área metropolitana, donde se asientan más de las dos terceras partes de la población de toda Vizcaya.

Como usted sabe, en esa zona se darían distintos medios de transporte, donde además hay competencias de todas las administraciones. Estamos hablando del ayuntamiento, con competencia en el transporte urbano; de la diputación, con competencia en transporte en toda la provincia, del Gobierno vasco, con competencias en el Eusko Trenbidesare; de competencias del Gobierno central tanto en Renfe como en Feve. Estamos hablando de un gran proyecto en cuanto a la incidencia que va a tener y sobre todo por la complejidad de los medios de transporte a los que va a dar uso. No quiero olvidar la reciente inauguración del metro de Bilbao, cuyas futuras ampliaciones van a completar, un servicio imprescindible para toda esta área metropolitana, como le comento. Estamos ante un proyecto clave no sólo para mejorar la vialidad en esa comarca y en el conjunto de Vizcaya, sino que es clave también para la regeneración urbana que se está acometiendo en todo Bilbao y en su área metropolitana. Hay proyectos ya anteriores como el Guggenheim, como el Palacio de Euskalduna, etcétera. Estamos intentando recuperar zonas deterioradas donde ha

habido un uso intensivo de ese suelo en la época del desarrollismo industrial, ahora estamos en el período de la recuperación de esos suelos.

Existe un proyecto ya realizado, ya abonado y existe dentro del proyecto también un estudio para la financiación. Lo que se está pidiendo al Gobierno por parte de las instituciones vascas es su participación en ese proyecto mediante la cesión del suelo. El suelo es el patrimonio que el Estado pondría para el desarrollo de este proyecto clave. Por tanto, han sido muchas y reiteradas las peticiones que ha habido por parte de estas instituciones al Gobierno para que acceda a la entrega de ese suelo y en este momento le reitero la pregunta de cuáles son los planes del Ministerio de Fomento acerca de la construcción de la estación intermodal de Bilbao.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): La verdad es que no conozco las numerosas y reiteradas peticiones, con toda sinceridad no conozco que hayan existido. No recuerdo si el proyecto se empezó hace quince años, ha tenido un desarrollo, por lo visto, muy laborioso. Es un proyecto que no abarca la parte ferroviaria. Es un proyecto que ahora ampara más de una institución vasca. Desconozco en su larga trayectoria cuántas instituciones lo habrán estado amparando en todo este tiempo. Es un proyecto que vino hace muy pocos meses al Ministerio por primera vez; nos comprometimos a estudiarlo; lo hemos estudiado ahora, porque se pidió ahora, no antes, que yo sepa, a menos que lo pidieran al gobierno anterior. El otro día tuvimos una reunión de trabajo y se han designado a una serie de personas para que sigan avanzando en el mismo.

El proyecto, como digo, tiene varias particularidades. Pretende amparar todo el transporte público por autobús. Hay, según nos explicaron, veintitantas localizaciones en la ciudad de Bilbao. Ese tipo de transporte no es de la competencia del Estado, como es obvio. Sin embargo, si las instituciones vascas lo que buscan es concentrar en un punto coincidente con el ferrocarril un tipo de transporte que es de su competencia, lo que hemos hecho como gobierno es mostrar toda la disposición a colaborar. Desde la primera reunión que tuvo lugar con el ministro, hasta la otra sesión de trabajo que tuvo lugar conmigo, se ha mostrado toda la disposición para colaborar, se ha trabajado, se ha mostrado la disposición a seguir trabajando y a resolver un problema que no es más que en un sentido indirecto del Estado.

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

El señor **NAVAS AMORES:** Señor Secretario de Estado, no participo en ninguno de los órganos de gobierno de las instituciones a las que he hecho referencia que tienen competencia en los distintos medios de transporte en esta zona concreta. Cuando a lo largo de los debates en esas instituciones ellas reconocen la existencia de la petición al Ministerio de Fomento, al Gobierno, de su participación en este proyecto clave, evidentemente nos tenemos que dar por enterados, y si lo que usted acaba de decir, como no puede ser de otra forma, es cierto, aquí alguien está jugando con las cartas marcadas.

Le digo que incluso el apoyo no sólo es de todas las instituciones, sino de los partidos que estamos presentes y representados en esas instituciones. Fíjese lo curioso que es que en el País Vasco todos —y cuando digo todos son todos los partidos y los grupos parlamentarios en todas las instituciones— apoyan este proyecto. No es fácil unir las voluntades del conjunto de los partidos políticos vascos, ni incluso para cuestiones como son estas de dotación de infraestructuras, porque ustedes también saben que para algunas infraestructuras viales ha habido más de una discrepancia y más de un enfrentamiento por el diseño, por el lugar por el que fuesen a transitar dichos viales. Por tanto, es un proyecto emblemático, clave y como tal es entendido no sólo por los ciudadanos sino por todos los partidos vascos.

Quisiera que usted me dijera, la dificultad que puede haber para desarrollar este proyecto en cuanto a la participación de Bilbao Ría 2000, que es la sociedad encargada de gestionar los suelos propiedad del Estado. Si Bilbao Ría 2000 es un elemento clave para el desarrollo de este proyecto. Si considera, como ya han dicho en algún momento, que debería de sacarse este proyecto de la gestión de Bilbao Ría 2000 para que fuese un gestionado independientemente, como otros que ha habido con anterioridad. Si de alguna forma la salida de los órganos de responsabilidad de Bilbao Ría 2000 y de los puestos clave de algunos de los representantes del Partido Popular en el Ayuntamiento del Bilbao ha supuesto algún tipo de parálisis en el impulso de este proyecto. Como usted también sabe, el gobierno de Bilbao ha cambiado en este período de tiempo, el Partido Popular ya no forma parte de él y tenía puestos de responsabilidad importantísimos en este consejo de administración.

¿Dónde surgen los problemas para iniciar este proyecto? Usted dice que no se ha recibido con la suficiente antelación —con la que yo le comento— y que, por tanto, se está en período de estudio. Quisiera que antes de entrar en los frutos de esa reunión a la que usted hace referencia, en la que se acuerdan una serie de pasos a dar con este proyecto, me confirma si el Ministerio de Fomento entiende que ese proyecto no es asumible por las razones que usted considere, si es asumible con las matizaciones técnicas o cualesquiera otras que sean necesarias si se circunscriben a que el proyecto no recoge las necesidades ferroviarias o hay algo más. De ser eso cierto, como usted mismo puntualiza, requiere urgentemente de la introducción de esos elementos, porque estamos hablando de una estación intermodal no estamos hablando de una estación de autobuses. Eso sí habría que subrayarlo y no quisiera que quedase en el ambiente siquiera la mera sospecha de que lo que estamos hablando aquí es de una estación de autobuses. Estamos hablando de algo mucho más profundo y de una importancia estratégica fundamental para Bilbao.

También quisiera que en las clarificaciones me dijese si este proyecto no es asumible por el Gobierno y si se ha planteado la realización de otro proyecto alternativo, cosa que es un tanto peculiar por cuanto no se sabe cómo se va a

financiar, ya que en los presupuetos de 1998 no había una partida destinada para la elaboración de un proyecto de estas características. Yo creo que estamos de acuerdo en que lo único que pretende Renfe o el Gobierno es satisfacer sus necesidades presentes en cuanto a red ferroviaria y los desarrollos futuros mediante la cesión de ese suelo y el posterior desarrollo por parte de las instituciones vascas. Si el proyecto, se llame de la forma que sea o tenga una determinada dimensión —vuelvo a subrayar—, recoge los requisitos que la propia Renfe, como principal afectada de esa estación va a proponer, no entiendo la necesidad de futuros estudios y de reuniones técnicas. Lo que se está planteando realmente es si se impulsa, si el suelo va a servir para hacer esa estación o si estamos jugando a otra cosa.

En la reunión que usted ha comentado se comprometen a estudiar el proyecto y posteriormente a ese estudio habrá una segunda fase, en la cual se hablará sobre los representantes técnicos de las dos administraciones y de Renfe. Lo que yo quiero es que esto se cuantifique en el tiempo. Las instituciones vascas ya llevan gastados 1.700 millones de pesetas en esto que hoy por hoy no deja de ser una entelequia o, en todo caso, un montón de carpetas con papeles. Deben saber cómo planificar el tiempo, el tiempo y el presupuesto, el tiempo y las inversiones, el tiempo y la necesidad de reservar el dinero suficiente para satisfacer las distintas fases de la realización de este proyecto, que quieren que sea cuanto antes. Para qué sirve que la Diputación de Vizcaya haga una propuesta nueva a las juntas generales de cien millones más para financiar a la entidad gestora de la estación intermodal, que es el dinero necesario para su mantenimiento, para que siga abierta esa oficina de gestión de este proyecto. ¿Para qué? Necesitamos saber el compromiso que Fomento tiene en este proyecto y su planificación en el tiempo?. Usted ha mencionado un proyecto que se viene retrasando por problemas de diseño, etcétera. Es un proyecto del que tanto se ha hablado, que corre el peligro de quedarse en nada. Por lo tanto, si al Estado no se le está requiriendo un compromiso en cuanto a la financiación del proyecto porque se ha presentado un estudio en el cual ese proyecto se financia en dos terceras partes por la iniciativa privada y una tercera parte por la iniciativa de las instituciones vascas; si lo que se está pidiendo es la cesión de suelo y sobre todo se está diciendo que se está en la disposición de aceptar las modificaciones técnicas que Renfe proponga para que ese proyecto se acomode a lo que debe ser una estación intermodal global, integral, me gustaría que me concretase dónde están las dificultades para que esto no se lleve a cabo.

Para terminar, en una de las últimas comparecencias que ha hecho el responsable de transportes de la Diputación Foral de Vizcaya comenta —no sé si será un discurso de cara a su institución— que este proyecto no es que se haya hecho a espaldas de Renfe, sino que han participado los técnicos de Renfe y que han hecho sugerencias y que han sido recogidas. Yo creo que no sirve de nada que entre instituciones nos estemos reclamando lo que una ha dicho y lo que otra ha hecho. Lo importante es que existe la necesidad urgente de realizar ese proyecto; que se han gastado ya 1.700 millones de pesetas en su realización; que se está solicitando una urgente respuesta por parte del Ministerio de Fomento para saber cuál es su grado de compromiso y sobre todo en qué tiempo se puede dar por terminado ese estudio técnico del proyecto, que ya está realizado, para poderlo afrontar a la mayor brevedad posible. En las últimas encuestas que se han hecho sobre la impresión que tienen los ciudadanos de la comarca, a la cual va a afectar esta situación acerca de la utilización del transporte público, se señala que es muy deficitaria y se habla de lo que usted ha dicho: de que hay una diseminación importantísima de los transportes, de que no hay una coordinación entre ellos, de que los ciudadanos no perciben el transporte público como una red integrada y coordinada. Mientras eso no sea así, habrá un alto índice de utilización de este transporte público, saturando las escasas vías que hay para comunicar todas las áreas metropolitanas del Gran Bilbao. Usted tiene la palabra para que este proyecto se pueda llevar a cabo.

El señor **PRESIDENTE:** Señor secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Abril Martorell): Son tantas las preguntas que su señoría ha hecho, que no me ha dado tiempo a apuntarlas, de manera que me voy a ceñir a una línea. De otro modo sería imposible. El texto real de la pregunta que se había hecho era cuáles son los planes de Fomento sobre la construcción de la estación intermodal de Bilbao. Los planes son colaborar. Nosotros queremos colaborar en el Estado de las autonomías en el planteamiento que tengan las autonomías, y las instituciones del País Vasco. Eso es lo que queremos.

En segundo término, en cuanto al estudio, yo antes he dicho que lleva entre 10 y 15 años, pero es fácil que tenga 16 o 18 años. Una parte del estudio, no sé cuál, se ha consultado con Renfe. La responsabilidad es del Ministerio y que yo sepa —repito que yo sepa—, hasta hace muy pocos meses —y estaba yo presente en la reunión— no se vino con ese proyecto. El proyecto es complejo, nace por razones ciudadanas y por razones del sistema de autobuses. El proyecto no nace por razones ferroviarias. Esa es la responsabilidad del Ministerio. Sin embargo, aunque no haya una necesidad ferroviaria, se está plenamente dispuesto a colaborar. ¿Cuándo existirá la necesidad ferroviaria? Cuando se desarrolle el proyecto de ley vasca, que, como sabe S.S, es un proyecto de varios cientos de miles de millones de pesetas, que tendrá que ser votado por esta Cámara en su momento, etcétera. Pero ese momento no es ni para mañana ni para pasado. Sin embargo, se les hizo saber a los responsables de las instituciones que, aunque no fuese necesario, cosa que ellos reconocieron instantáneamente, remodelar la estación de Abando por razones ferroviarias ahora, existía toda la buena disposición para colaborar. No me haga sentirme pecador, cuando resulta que es un proyecto que lleva 16 años, que de repente, visto por el Gobierno, se trae un anteproyecto, y se reconoce en el mismo momento que la parte ferroviaria no está lo suficientemente desarrollada. Nosotros vamos a colaborar, vamos a ver la parte ferroviaria, aunque no nos correspondiese en este momento hacer este tipo de inversiones, intentaríamos acometerlo. Yo entiendo que mejor disposción y más afán de colaboración es absolutamente imposible.

En cuanto a otra serie de preguntas, me temo que son para otra Cámara distinta. Por qué antes no se había pre-

sentado y ahora sí, yo lo desconozco. Sé alguna respuesta, pero no me corresponde a mí darla. ¿Esto podía ir a Bilbao, Ría 2000? En lo que yo recuerdo, y sólo es en lo que yo recuerdo, este problema se planteó antes de la separación de algún responsable del Partipo Popular del nuevo órgano ejecutivo de la Ría 2000.

Ese problema se planteó antes y se desestimó. ¿Por qué razón se desestimó en el seno de Ría 2000? Se desestimó porque la tarea de Ría 2000 es muy compleja en sí como para mezclarla con otra tarea, que tendrá un presupuesto de 50.000 millones de pesetas fácilmente y seguramente superará esa cifra. Por lo tanto, hay que tener en economía las cuentas muy claras y muy limpias y no hay ninguna necesidad de que esté en Ría 2000 y, en cambio, tiene muchas exigencias económicas plantear esta operación per se. Esa fue la única razón, no ninguna discrepancia en cuanto a nombramientos de personas, ya que en ese momento ni siquiera se había planteado, sino que es el afán de tener buen orden económico para tener cada cosa en su lugar. No hubo más finalidad.

Su señoría me acosa con que las respuestas son urgentes, que es necesario, que es indispensable. La verdad es que se compadece muy mal con los plazos que hasta ahora se han practicado. Comprendo que su señoría pueda estar impaciente, pero no será por razón de este proyecto ni será por razón de la demora.

Cuando vinieron, se planteó a un nivel razonable, se les atendió, se dijo que se trataría, se les dio un plazo, se volvió a llamar, se quedó en una sesión de trabajo y los responsables de las instituciones vascas saben perfectamente —y han accedido— que ha de proseguir el trabajo. Yo entiendo que el trabajo no está, digamos, realizado de tal modo que permita ya pasar a una fase de ejecución, ni remotamente. Sencillamente, lo que se hace es trabajar, no perder el tiempo no rechazar nada; al revés, existe un afán de colaboración, constructivo, intentando llegar a un buen fin, para servir en este caso a la población de Bilbao y a todo su entorno, que bien se lo merecen. Eso es todo lo que nos guía, ninguna otra cosa distinta.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Muchas gracias a todos.

Se levanta la sesión.

Eran las cinco y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados.** C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. *http://www.congreso.es*

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional.** B.O.E.
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: M. 12.580 - 1961