



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 517

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 50

celebrada el jueves, 24 de septiembre de 1998

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|-------|
| — Relativa a la reapertura y mejora de la conexión internacional ferroviaria a través del Pirineo central España-Francia, línea Zaragoza-Canfranc (Huesca)-Pau (Girona)-Olorón (Francia). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso (Número de expediente 161/000497). | 14923 |
| — Relativa a la reapertura y mejora de la conexión internacional ferroviaria a través del Pirineo central, línea Valencia-Zaragoza-Canfranc (Huesca)-Pau (Girona)-Olorón (Francia). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (Número de expediente 161/000510) | 14923 |
| — Sobre venta de casas propiedad del Ministerio de Fomento en Santa Cruz de Tenerife. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000553) | 14928 |
| — Sobre liberalización del suministro de carburante en los aeropuertos españoles. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/001065)..... | 14932 |
| — Relativa a la construcción del tramo de autovía Alto de Santo Domingo-Ourense. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/001110) | 14935 |

Elección de vacantes. Mesa de la Comisión:

— Elección de vicepresidente primero (Número de expediente 041/000021) **14938**

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

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión de la Comisión. El orden del día de hoy tenía tres temas. El primero de ellos, elección de vacantes a la Mesa de la Comisión, como es una elección con votación, lo haremos cuando se voten las proposiciones no de ley. En cuanto al tercer tema, la urgente comparecencia del presidente del grupo Iberia ante la Comisión de Infraestructuras, debo decir que esta comparecencia, que acordaron la Mesa y los portavoces en su reunión del día 16, tenía como clara razón de ser la importancia del tema que se iba a tratar: las razones que han llevado a Iberia a la supresión de 70 vuelos semanales, lo que está produciendo un grave deterioro en las comunicaciones entre Canarias y la Península. Este tema, de indudable importancia y actualidad, y que fue tratado ayer en el Pleno del Congreso de los Diputados, tanto en preguntas como en interpelación, parecía que debía ser tratado en la Comisión de Infraestructuras y precisamente con la comparecencia del presidente de Iberia. Inmediatamente después de que la Mesa y los portavoces acordaran esta comparecencia, le fue comunicada al presidente de Iberia a través del secretario de Estado de Relaciones con las Cortes. Sin embargo, con fecha 18 de septiembre el secretario de Estado de Relaciones con las Cortes me comunica lo siguiente: Tengo el honor de solicitar a V. E., en nombre del Gobierno, el aplazamiento de la comparecencia que figura en el orden el día del próximo 24 de septiembre de la Comisión de Infraestructuras del presidente de Iberia a causa de un compromiso institucional adquirido con anterioridad, que no resulta posible obviar.

La comparecencia, como dice el orden del día, era urgente, se pidió con un tiempo limitado, y ese compromiso impide que esté hoy aquí el presidente de Iberia. Sin embargo, yo, como presidente, y la Mesa, hemos considerado que esta comparecencia es absolutamente necesaria y procedente, y por lo tanto se va a llevar a cabo, como se ha decidido tras unas conversaciones que hemos tenido con la Presidencia de Iberia, el día 5 de octubre, lunes, en que tendremos una nueva reunión de la Comisión, con otros temas, que ya tenía diseñada la Mesa y portavoces. Para fijar el orden del día estricto y con horas de dicha sesión tendremos una reunión de Mesa y portavoces cuando acabe esta Comisión.

Debo decir también, en descargo o al menos para conocimiento de todos los diputados, que el presidente de Iberia tenía ese día un viaje a Israel, que ha suspendido. Él había ofrecido venir ciertamente a la Comisión, pero proponía unos días en los que nosotros no teníamos sala. Sólo era posible la comparecencia en ese día, por lo que él ha ac-

plado sus planes y ha tenido que suspender ese viaje para comparecer aquí el día 5 de octubre.

Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Rivero, del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria.

El señor **RIVERO BAUTE**: Señor presidente, estamos hablando de un asunto importante, que significó un esfuerzo por parte de los portavoces de todos los grupos parlamentarios de esta Comisión en la sesión que celebramos de Mesa y portavoces. Tan importante y extraordinario era el asunto, que hicimos un esfuerzo para romper lo que es habitual en la Comisión de Infraestructuras y combinar el debate de las proposiciones no de ley con la celebración de la comparecencia. Creo que todos entendíamos en aquellos momentos que este era un asunto de primer orden, dada la situación difícil y complicada que se estaba viviendo en muchos puntos del territorio del estado, y fundamentalmente en algunos más sensibles a este tipo de problemas relacionados con las comunicaciones aéreas, por no haber alternativas al avión ni al barco a través de la carretera o del ferrocarril.

A nosotros nos parece, señor presidente, que no hay ningún compromiso institucional que pueda estar por encima del compromiso de afrontar los graves problemas que en estos momentos tienen los usuarios, los ciudadanos de España y, fundamentalmente, los de las islas. Que en estos momentos estemos hablando de que en determinadas partes del territorio del Estado no se puedan conseguir billetes para moverse dentro del mismo hasta dentro de 10 ó 12 días es, en nuestra opinión, el asunto más importante que pueden tener el responsable y los directivos de la empresa pública Iberia. Nos parece que es una falta de respeto a la Comisión, después de hacer el esfuerzo de considerar este asunto prioritario; una falta de consideración a los usuarios y un desconocimiento del problema que estamos viviendo. Creo que peca el señor Irala aquí de lo que viene siendo una tónica en los últimos meses, que es un desconocimiento absoluto de la auténtica realidad de lo que está ocurriendo en el transporte aéreo en España, y no está siendo sensible a los problemas de los ciudadanos. Está gestionando una empresa solamente desde el punto de vista económico y no tiene en cuenta lo que significa, como factor vertebrador de la cohesión territorial y social del Estado, una empresa de esta naturaleza. Creo sinceramente que el presidente de Iberia tiene que precisar cuál es ese compromiso institucional, porque puede parecer que ha intentado quitarse de en medio y retrasar su comparecencia ante esta Comisión. Hay que tener en cuenta que ayer comparecía para contestar preguntas de distintos grupos parlamentarios el ministro de Industria y que había una interpelación al ministro de Fomento, que hay una moción el próximo mar-

tes, y que quienes tienen que estar dando la cara ante la Comisión, que son los directivos de Iberia, alargan esta situación, siendo absolutamente insensibles al problema que estamos viviendo.

Por lo tanto, señor presidente, señorías, Coalición Canaria plantea, si es posible desde el punto de vista reglamentario, pedir la dimisión del señor Irala por una falta absoluta de consideración a los ciudadanos de este país, que en estos momentos tienen problemas gravísimos para moverse en el territorio del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Chiquillo, de Unión Valenciana.

El señor **CHIQUILLO BARBER**: Señor presidente, en primer lugar tengo que decir, para que conste en el «Diario de Sesiones», que también el grupo Parlamentario Mixto, a través de Unión Valenciana, solicitó por el mismo trámite de urgencia la comparecencia del presidente de Iberia por los mismos motivos que los compañeros de Coalición Canaria, pero referidos a las comunicaciones limitadas por la decisión unilateral de Iberia de recortar varios vuelos entre Madrid y Alicante, Alicante-Madrid, Madrid-Valencia y Valencia-Madrid.

Por lo tanto, suscribimos las palabras que ha formulado el representante de Coalición Canaria en el sentido de que pensamos que ha habido una falta de respeto y consideración a este Parlamento en una cuestión de gran importancia, porque en el caso de Valencia y Alicante se han recortado una serie de vuelos con Madrid en unas horas en las que había gran demanda de ciudadanos por ser los únicos vuelos que les permitían las conexiones internacionales desde Alicante a Madrid y desde Valencia a Madrid para enlazar con otros destinos. Por lo tanto, se están ocasionando graves problemas a una comunidad como la valenciana, donde hay muchos usuarios, y da la casualidad de que los dos vuelos suprimidos entre Alicante y Madrid y Valencia y Madrid son los que tienen más peticiones de reservas de los que hay a lo largo de la mañana, el de las diez quince de la mañana en concreto, de Valencia a Madrid.

Está muy bien comprar los Airbus y salir en las fotos oficiales, pero creo que hay un problema de una gran magnitud en la calle, en la Comunidad Valenciana, en Canarias, en Galicia, por un recorte injustificado ante el que no se ha dado ninguna razón. Hoy era el día de hacerlo, y se dan unas excusas no muy claras, se retrasa la comparecencia y nos quedamos, como se dice vulgarmente, con un palmo de narices, sin poder escuchar las explicaciones que podían habernos convencido para tranquilizar a los usuarios de diversas líneas por un perjuicio, repito, incalculable, ante el que han reaccionado no sólo los partidos políticos, sino también sindicatos, empresarios a título individual, las Cámaras de Comercio de Alicante y de Valencia y diversas organizaciones empresariales tanto de Valencia como de Alicante. El malestar es, pues, generalizado y requería una explicación rápida, urgente y, desde luego, no dilatada en el tiempo. Va a acabar el mes de septiembre, que ha sido cuando se ha producido el caos en las comunicaciones entre la Comunidad Valenciana y Madrid para enlazar con vuelos internacionales, y el presidente de Iberia, dando la espalda a la voluntad de este Parlamento, que le había roga-

do una explicación pública, se ha ido de rositas, como se dice vulgarmente, y no ha dado la cara.

Por todo ello, manifestamos nuestra protesta, nuestra indignación, nuestro derecho al pataleo, cuando menos; suscribimos la petición del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria ante el feo que se ha hecho a esta Comisión y consideramos que el señor Irala puede seguir haciéndose fotos por el mundo, pero que lo oportuno para la buena gestión de la compañía pública Iberia sería que dimitiera y que se pusiera al frente de la empresa una persona que se preocupara del usuario, del consumidor, del pequeño comerciante, empresario, ciudadano de a pie que utiliza este medio de locomoción como el único que tiene, porque si apuntaba el compañero de Coalición Canaria que de Canarias a la Península el avión es la única posibilidad, tengo que recordar en esta Cámara que, alejados cinco horas por ferrocarril a Madrid desde Valencia y Alicante y con la autovía por concluir, el único medio rápido que tiene la Comunidad Valenciana es el avión. Si de los seis vuelos que hay se recorta uno, incluso dos, según el día de la semana, creo que el perjuicio es claro y rotundo y no merecemos una explicación.

Por tanto, manifestamos y apoyamos a pies juntillas la declaración del Grupo Parlamentario de Coalición Canaria y solicitamos formalmente, si éste es el cauce oportuno, la dimisión, pues pensamos que no es de recibo este plante que se ha hecho hoy a la Comisión, porque muchos de los Diputados que hoy estamos aquí nos hemos enterado ahora mismo de que el presidente de Iberia no iba a venir ahora mismo a las cuatro y diez de la tarde, no el día 18.

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, creo que hay que hacer notar que en esta Comisión siempre ponemos un cuidado exquisito a la hora de pedir comparecencias. Quiero decir con ésto que siempre tenemos en cuenta las posibles dificultades que pueda haber por parte de los comparecientes. Pero, en este caso, todos los grupos políticos en la Mesa y Junta de Portavoces del día 16 apoyamos sin ninguna reserva la petición de comparecencia del presidente de Iberia dado que todos veíamos la gravedad de la situación en cuanto al a reducción de vuelos. Como decía, todos los grupos apoyamos esta comparecencia; quizá no con la previsión de tiempo que venimos haciendo en otras, pero totalmente justificada por la situación dada.

No nos gusta la excusa que ha dado el presidente de Iberia, señor Irala, para no comparecer hoy en esta Comisión. A no ser, como ha dicho el portavoz, señor Chiquillo, que explicité más qué motivos ha tenido para no venir aquí — el compromiso institucional —, pensamos que el mayor compromiso institucional lo tenía con esta Cámara, con esta Comisión en todo caso. No aceptamos el argumento de que por otro tipo de compromiso no ha venido a explicar aquí cuál es la situación y qué medidas piensa tomar y, por lo tanto, nos sumamos a lo que han dicho otros portavoces, que es inaceptable que el presidente de Iberia no está hoy con nosotros, teniendo en cuenta, además, que esta Comisión se celebra un jueves por la tarde porque todos

considerábamos que el asunto era lo suficientemente importante y requería nuestra presencia hoy en Madrid.

No nos satisface la explicación que ha dado el presidente de la Comisión y queremos manifestar nuestra enérgica protesta por la indelicadeza que ha tenido el presidente de Iberia. Creo que habrá otros motivos, aparte de los que ha dado. Estamos convencidos de que los manifestados compromisos institucionales no es razón suficiente y hay otros motivos. No se quiere decir con claridad por qué se han suspendido multitud de vuelos en toda la geografía española; no se está diciendo cuál es el verdadero motivo. Eso es lo que se pretende ocultar y a mí me parece que habría que actuar con total transparencia para conocer por qué estamos en esta situación que, lógicamente, es más grave en unas comunidades que en otras, sobre todo en todo el territorio insular.

Reitero nuevamente nuestra protesta ante esta situación. Vamos a esperar a esa comparecencia del día 5 para escuchar cuáles han sido los motivos que el señor Irala ha tenido para no estar con nosotros.

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

El señor **MORLÁN GRACIA**: Señor presidente, no estando presente el señor Caldera quiero tomar la palabra para mostrar mi más enérgica protesta por la actitud del presidente de Iberia. Indudablemente es un mal momento el que puede estar viviendo la compañía porque la gestión de la misma está siendo muy deficitaria y ayer, en el Pleno del Congreso, pudimos ver cómo el propio ministro tuvo que responder al funcionamiento de esa compañía, y la verdad, no me extrañaría nada que estuviera relacionado con la ausencia hoy del señor presidente de Iberia.

Esas excusas que ha dado de compromisos institucionales previos no pueden ser aceptables. Como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, esta Comisión siempre se ha caracterizado por ser condescendiente y por ser comprensiva en todo momento con los compromisos y las agendas de los diferentes comparecientes. El hecho de que se haya planteado una necesidad como ésta, de comparecencia rápida para que venga el presidente de Iberia y nos informe sobre cuál es la gestión de la compañía, por qué razón suprimen vuelos y a última hora haya sacado de la chistera el conejo de la sorpresa de no aceptar venir a esta Cámara, no me parece presentable en absoluto.

Mi grupo se solidariza y entiende la posición de los otros grupos que han solicitado la comparecencia; plantea que desde esta Mesa se haga llegar al presidente de Iberia la más enérgica protesta para que sepa que nos merecemos mayor respeto del que él ha demostrado con esta ausencia, y espero que cuando venga el día 5 de octubre traiga los deberes aprendidos y nos enteremos de verdad de lo que quiere hacer.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, evidentemente no voy a consumir un turno a favor del presidente de Iberia o en defensa del mismo, pero sí en defensa

del sentido común. Si por una ausencia, a nuestro juicio justificada, se pide la dimisión de un responsable público, me temo que no habría españoles suficientes para ocupar los cargos públicos que hay en el país porque los compromisos institucionales o no institucionales de los responsables públicos incompatibles con la presencia, por importante que sea, en esta Comisión y en esta Cámara, harían poco menos que imposible el fichaje de presidentes de Iberia, de Renfe, o de lo que sea. Consiguientemente, señor presidente, esta brevísima intervención no es para defender al presidente de Iberia —ya se defenderá él cuando venga el día 5— sino para defender a los queridos compañeros de esta Comisión de lo que se llama en mi pueblo, y perdón por la expresión demasiado coloquial, calentarse la boca.

Yo comprendo que a SS. SS. se les caliente la boca porque el señor presidente de Iberia ha fallado, además, ante un tema ciertamente importante. Naturalmente mi grupo coincide completamente con los planteamientos de fondo que subyacen en su, si me permiten —y perdónenme las taquígrafas— cabreo de hoy, pero hay que separar dos cosas que no tienen nada que ver: la gestión del presidente de Iberia y su ausencia de hoy. Ambos temas serán objeto de valoración en su comparecencia, que está fijada ya para el día 5 de octubre. Pero confundir las razones más o menos claras de una ausencia con una valoración de la gestión de un responsable público, si me lo permiten SS. SS. y con toda claridad, es perder el sentido común. Por consiguiente, señorías, desde el grupo que apoya al Gobierno les ruego que no magnifiquen las cosas, que no saquen de quicio una ausencia que me temo que se va a poder producir respecto de otros responsables públicos de este Gobierno y del que viene y de otros tres gobiernos. Y si en cada ocasión que se produce una ausencia SS. SS. —o nuestras señorías, si me permiten la expresión— adoptamos posiciones como las que SS. SS. han adoptado hoy, estaríamos sacando las cosas de quicio.

Señor presidente, por lo que hace a la petición de dimisión, usted sabe lo que tiene que hacer al respecto, pero yo quiero subrayar que de peticiones testimoniales como ésta está lleno el «Diario de Sesiones» de esta Comisión y seguramente el del Congreso. Por lo tanto, yo les llamo cordialmente a todos a que recuperen el buen sentido que siempre les ha caracterizado y demos oportunidad al presidente de Iberia el próximo día 5 a que explique dos cosas: el porqué del recorte de los vuelos, que es el tema importante, el tema de fondo que preocupa a SS. SS., y, si lo tiene a bien —supongo que lo tendrá a bien— las razones de su ausencia por motivos institucionales.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, creo que lo más importante es lo que han manifestado todos los grupos, que queda en el «Diario de Sesiones» y que el presidente de Iberia conocerá y, en mi opinión, valorará adecuadamente cuál es la posición de todos los grupos, que en el fondo es muy coincidente, indudablemente con diferencias de forma.

Quiero decir, porque es algo que compete a la Presidencia y a la Mesa, que desde esta Presidencia siempre se ha pretendido que haya el máximo respeto institucional a esta Comisión y que ningún cargo público, sea el que sea y ocupe el puesto que ocupe, puede dejar de venir a esta Comisión para que se haga el control de su gestión.

Esto es algo que dije el primer día, cuando tomé posesión del cargo de presidente, y lo seguiré manteniendo mientras siga siendo presidente. Por ello, es para mí una satisfacción decir que, en efecto, lamento profundamente que no esté hoy aquí el presidente de Iberia, pero que sí estará el día 5 de octubre para dar cuenta de sus actuaciones.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: ¡Muy bien!

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco las aprobaciones.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A LA REAPERTURA Y MEJORA DE LA CONEXIÓN INTERNACIONAL FERROVIARIA A TRAVÉS DEL PIRINEO CENTRAL ESPAÑA-FRANCIA, LÍNEA ZARAGOZA-CANFRANC (HUESCA)-PAU (GIRONA)-OLORÓN (FRANCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 161/000497).**

— **RELATIVA A LA REAPERTURA Y MEJORA DE LA CONEXIÓN INTERNACIONAL FERROVIARIA A TRAVÉS DEL PIRINEO CENTRAL, LÍNEA VALENCIA-ZARAGOZA-CANFRANC (HUESCA)-PAU (GIRONA)-OLORÓN (FRANCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000510).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a entrar, si les parece, en el segundo punto del orden del día, que es el debate y votación de proposiciones no de ley. Como ustedes ya saben, y yo se lo recuerdo, habíamos dicho que las votaciones no serían antes de las seis; si se acabara antes de esa hora y estuvieran todos los diputados, podríamos intentarlo, pero creo que no acabaremos antes de las seis.

La primera y la segunda proposición van a discutirse conjuntamente. Una es la proposición no de ley relativa a la reapertura y mejora de la conexión internacional ferroviaria a través del Pirineo central España-Francia, línea Zaragoza-Canfranc (Huesca-Pau (Girona)-Olorón (Francia), del Grupo Parlamentario Popular, y al mismo tiempo se discutirá la proposición no de ley relativa a la reapertura y mejora de la conexión internacional ferroviaria a través del Pirineo central, línea Valencia-Zaragoza-Canfranc (Huesca)-Pau (Girona)-Olorón (Francia), que ha presentado el señor Chiquillo, del Grupo Parlamentario Mixto.

Para defender su proposición, tiene la palabra el señor Serrano, del Grupo Popular.

El señor **SERRANO VINUE**: Señor presidente, antes de pasar a la defensa de la proposición, si me permite, ya que he tenido la suerte de poder estudiar un poco de humanidades y de geografía, creo que en el orden del día, a la hora de la descripción del título de la proposición no de ley,

hay un Pau y entre paréntesis un Girona y entiendo y me parece a mí que es un error.

El señor **PRESIDENTE**: Eso me ha parecido a mí, pero no me he atrevido a decirlo.

El señor **SERRANO VINUE**: Según consta en las propias proposiciones no de ley, tanto en la del Grupo Parlamentario Popular como en la de Unión Valenciana, se entiende perfectamente que ésto es un error, no debido a cuestiones de falta de conocimiento geográfico, sino simplemente de transcripción literal.

Voy a intentar ser lo más breve posible, dado lo complicado del tema y los antecedentes históricos que hay, para lo que es la defensa de la proposición del Grupo Parlamentario Popular, y también para fijar la posición con respecto a lo que es una proposición en este caso gemela presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, Unión Valenciana.

Esta proposición no de ley tiene ya una larga andadura, pues se presentó en abril de 1997; es fruto y consecuencia de los acuerdos preelectorales del Partido Popular y del Partido Aragonés, y tiene, asimismo, antecedentes en otras legislaturas, ya que en el año 1988, por unanimidad, el Congreso de los Diputados se vino a manifestar también a raíz de una proposición del entonces diputado del Partido Aragonés, don Isaías Zarazaga. Desde que se presentó esta proposición no de ley hasta ahora han pasado cosas en este año y pico y simplemente quiero decirles a modo de recordatorio que en los últimos dos debates sobre el estado de la Nación, tanto en el del año 1997 como en el de 1998, se aprobaron sendas resoluciones, la 53 y la 42, respectivamente, que hacían hincapié, incluso concretaban mucho más, en líneas generales, lo que esta proposición no de ley quiere plantear. También están las declaraciones del ministro en las últimas visitas que ha hecho en este caso a Zaragoza, la última cumbre hispano-francesa que se celebró en Salamanca y, sobre todo, algo que es importante, que es el posible cambio de actitud de las autoridades francesas, todo lo cual hace, si cabe, tener un mínimo de esperanza para que este proyecto salga adelante, un proyecto del que este año hemos celebrado el setenta aniversario en un emotivo acto en el propio Canfranc, al que tuve la suerte de ser invitado por el propio ayuntamiento y en el que, desgraciadamente, hubo ausencias destacables.

La exposición de motivos está suficientemente clara en cuanto a la penuria, las dificultades, lo que ha supuesto este proyecto y lo que suponen esos cinco puntos no ya para la sociedad aragonesa, sino que es un proyecto de Estado.

Si me permite también, señor presidente, quisiera incidir y corregir algo, si cabe, para compensar esa especie de leyenda negra que tiene en ciertos despachos el Canfranc y todo lo relativo a su reapertura. Desde que se cerró el Canfranc por los motivos que todos conocemos, por la falta de voluntad política tanto de una parte como de otra para abrirlo, las cuestiones, la globalización del mundo, las estructuras han cambiado, están cambiando incluso los criterios por los cuales se toman las decisiones de hacer viables ciertas infraestructuras. Ahí está el argumento estratégico, la vertebración del territorio, en la que habría que hacer hincapié, ahí está todo lo relativo al argumento ecológico, la defensa del medio ambiente. Sin ir más lejos, los próximos días 8 y 10 de octubre tendré la oportunidad de

poder participar en Jaca en lo que es un simposium sobre el transporte sostenible en zonas de montaña y el papel del ferrocarril en el transporte de mercancías por el Pirineo central, donde especialistas españoles, europeos y también el propio Ministerio van a hacer lo que son las nuevas estrategias y las nuevas prioridades en cuestión.

No obstante, intentando desmontar esa especie de leyenda negra en lo que respecta al tema de la viabilidad técnica, incluso económica, de la propia reapertura del Canfranc, y a modo ilustrativo —no quiero aburrir a SS. SS. con cifras—, tiene que quedar claro que la reapertura del Canfranc es una línea, y entiendan todo lo importante de estas palabras, eficaz y barata. Se han presentado diferentes estudios, incluso pensando en vía única, en las limitaciones de las rampas, del radio de curvatura, etcétera, podrían perfectamente, tal como está en estos momentos, permitir en torno a los 48 trenes de circular diaria y trenes que estarían, dependiendo de si es doble o triple tracción, entre las 400 y 1.200 toneladas. Ésto es importante que se sepa para desmontar uno de los argumentos que en estos momentos, como una espada de Damocles, penden sobre el Canfranc.

El coste. Estamos hablando del a reapertura con reposición de la red, tanto en la parte francesa como en la española, que está en torno a los 30.000 millones. Son cifras importantes pero asumibles, sobre todo cuando, en estos momentos, todo el tráfico de mercancías y su incremento, que se estima esté en los próximos años llegando en torno al 15 ó 20 por 100 del cómputo total, se está concentrando única y exclusivamente por dos zonas que, en estos momentos, están completamente saturadas, coincidiendo con las dos partes, este y oeste, de todo lo que es el istmo pirenaico. En ese sentido, me gustaría dejar claro, y no como opinión, sino con datos, que el Canfranc, con todo lo que ello supone, es viable técnica, económica y políticamente, y ésto es importante que lo remarquemos. Es viable, no es una cuestión romántica que en los últimos veinte o veinticinco años haya unido más o menos a asociaciones, a colectivos aragoneses, sino que es un tema puramente de interés de Estado y que sólo ciertas miopías o falta de información o ciertos intereses difícilmente confesables podrían bloquear esta apertura.

La conexión es clara, es necesaria. España y la península Ibérica necesitan articular otro tipo de conexiones con el resto de la Unión Europea y, sobre todo, lo que es más importante, también es la oportunidad de esta proposición no de ley. Quiero resaltar el momento en el que se plantea, un momento en el que al año que viene, en 1999, se va a definir en el marco de la Unión Europea el nuevo esquema básico general de la red transeuropea de transportes, tanto de mercancías como de ferrocarril, y es cuando el Estado español tendrá que poner encima de la mesa cuáles son sus prioridades y cuál es la estrategia básica en materia de comunicación y de infraestructuras. También es cierto que es un compromiso del Gobierno —en este caso a través del ministro de Fomento, y tiene asimismo los mandatos de las propias resoluciones aprobadas en los debates sobre el estado de la Nación— poner este tema encima de la mesa en la próxima cumbre hispano-francesa que, posiblemente, se podrá celebrar en este otoño, seguramente en noviembre, y en este caso en Francia.

En la sociedad aragonesa últimamente se hace coincidir el debate de la apertura de Canfranc con otro proyecto que entendemos desde mi grupo parlamentario, sobre todo desde el Partido Aragonés, que es perfectamente compatible: el hecho del estudio y viabilidad de ese túnel de baja cota, el famoso túnel de Vignemale. Entendemos que la mejor forma de trabajar, de luchar por ese proyecto, en un horizonte de quince a veinte años en el mejor de los casos, es poner en marcha en dos o tres años el Canfranc, que ésto sí que podría ser una realidad.

Si me permiten, también desearía hacer especial hincapié, y si cabe reconocimiento al trabajo de colectivos, asociaciones, fundaciones, ayuntamientos y partidos políticos, que durante estos años han mantenido firme y viva la llama de la lucha por la apertura del Canfranc. Esto es importante, sobre todo dicho, pensado, vivido y defendido desde la perspectiva aragonesa. Sin ir más lejos, esta tarde, entiendo que después del debate, se van a presentar en este Congreso, por parte del alcalde de Canfranc, unas 30.000 firmas que sólo durante el año 1997 se han recogido para que se vea que tiene un planteamiento, una repercusión y un apoyo social importante.

Coincidiendo también la discusión de esta proposición no de ley con la propuesta gemela de Unión Valenciana y entendiendo que tendríamos que llegar al máximo consenso posible, vamos a proponer una serie de enmiendas *in voce*, de manera que podamos concretar al máximo los puntos de las proposiciones no de ley, que, aparte de incluir la cuestión del Vignemale la red transeuropea de transportes, la mejora de la vía hasta el eje mediterráneo, justamente hasta Valencia, nos permita si cabe tener el apoyo máximo en esta Comisión de Infraestructuras.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender su proposición no de ley tiene la palabra el señor Chiquillo.

El señor **CHIQUELLO BARBER**: Vaya por delante, en primer lugar, la plena aceptación de todos los argumentos que ha manifestado en estos momentos el diputado del Partido Aragonés, en representación del Grupo Parlamentario Popular, respecto a la petición que nosotros hoy también formulamos en esta proposición no de ley para la apertura y mejora de la conexión internacional ferroviaria a través del Pirineo central, la línea Valencia-Aragón-Canfranc-Pau-Olorón.

Creo que podríamos estar hablando durante varios días con argumentos de todo tipo, sociales, económicos, de vertebración, de respeto por el medio ambiente, ya que se trata de una infraestructura que tiene todos los aditivos para que sea considerada como una obra estratégica, como una iniciativa vertebradora, una iniciativa que beneficia a todas las comunidades, que pasa incluso de esas fronteras, una red que beneficia al conjunto de la Unión Europea, que beneficia a Francia y al Estado español.

El eje ferroviario original Valencia-Aragón-Francia por Canfranc es una de las principales vías de comunicación y desarrollo económico de las comunidades aragonesa y valenciana y el citado eje, desde nuestro punto de vista, resulta fundamental por cuanto vertebra y une el arco mediterráneo con el sudoeste francés.

Puesto que esta línea Sagunto-Zaragoza-Canfranc-Pau-Burdeos es el enlace más directo y descongestionado de tráfico en estos momentos para unir el arco mediterráneo con el Atlántico, por una penetración central de los Pirineos, la Comunidad Valenciana saldría enormemente beneficiada ya que la citada infraestructura supondría estratégicamente un eje básico, dada la fuerte orientación exportadora de la industria y la agricultura valencianas.

Repito que este proyecto es básico y fundamental, en primer lugar por una cuestión estratégica. Para Aragón y para la Comunidad Valenciana, para el Estado español, en línea es uno de los ejes principales de comunicación y desarrollo económico que se orientan desde el arco mediterráneo y desde Aragón hacia el sudoeste francés. Resulta fundamental disponer de un eficiente eje ferroviario y de carreteras. En el eje de carreteras parece que se está impulsando ya la vía de Valencia y Aragón hacia el sudoeste francés y el ferroviario es muy importante que recorra toda la región de norte a sur, vertebrándola internamente y uniéndola al arco mediterráneo y, repito, el sudoeste francés. Solo así podría poner en valor su situación estratégica, porque es de gran importancia, repito, para los intereses socioeconómicos de Aragón y de la Comunidad Valenciana. Sin duda, una de las regiones más beneficiadas por dicha reapertura sería la Comunidad Valenciana, puesto que esta línea Sagunto-Zaragoza-Canfranc-Pau es el enlace más directo y descongestionado de tráfico en estos momentos para unir el arco mediterráneo y el Atlántico.

La fuerte orientación exportadora de la industria valenciana que tiene su mayor exponente en la factoría Ford de Almusafes, y la exportación de cítricos y otros productos de la Comunidad Valenciana, como cerámico, calzado o mueble, se vería francamente beneficiada al disponer de una vía rápida, corta, cómoda, descongestionada y sin la dificultad de tener que transbordar la carga o cambiar los ejes de los vagones en la frontera. Un reciente estudio realizado por la confederación regional de empresarios de Aragón estima que sólo con los tráficos generados por Ford España en Almusafes (Valencia) y Opel España, cuya factoría está situada en las proximidades de Zaragoza, bastaría para hacer rentable la explotación de esta línea, sin poner otros elementos encima de la mesa, como podrían ser las cuestiones de vertebración y la importancia social que tiene para diversos municipios afectados por esta línea en lo que es la Comunidad Valenciana, zonas deprimidas del interior, y la propia provincia de Teruel, que necesita de este ferrocarril como una vía de conexión, tanto hacia el norte de Aragón, hacia Zaragoza y Huesca, como hacia la Comunidad Valenciana, con la que hay grandes vínculos sociales y económicos.

La demanda de transporte entre Valencia-Teruel y Zaragoza y desde esta ciudad al País Vasco y la frontera francesa es muy grande y aumenta continuamente. Valgan los datos del propio Ministerio de Fomento según los cuales la intensidad media diaria de tráfico en la N-234 y la N-330, paralelas a esta línea de ferrocarril, supera los 6.000 vehículos por día en todos sus tramos, duplicando esta cifra entre Sagunto y Segorbe y en las proximidades de Zaragoza, alcanzándose más de 7.000 en Teruel. Entre el 25 y el 36 por ciento de estos vehículos son camiones, lo que provoca retenciones y dificultades en la circulación; tanto es

así que ya han comenzado las obras para convertir esta carretera en autovía, que es el impulso por carretera que debe ser complementado con el esfuerzo en este ferrocarril que hoy pedimos para que se reabra esa línea y se mejore la conexión a todos los niveles desde Sagunto hasta la frontera francesa, para conectar con el sudoeste francés.

Son argumentos que diagnostican la situación y el futuro, y significan sobre todo que la apertura y mejora de esta conexión entre el arco mediterráneo y el sudoeste francés es ya una vieja reivindicación desde los años setenta de diversos colectivos y asociaciones cívicas, partidos políticos y entidades sociales y culturales de Aragón y de la Comunidad Valenciana, que han tenido el aval de numerosos estudios y anteproyectos como el citado de la Cámara de empresarios de Aragón, de la Cámara de Comercio de Valencia y la Cámara de Comercio de Burdeos; estudios y anteproyectos que avalan la tesis de la viabilidad técnica y económica de esta reapertura y la mejora de la conexión internacional como puerta abierta a Europa.

Todo esto es simplemente el recordatorio histórico que ha hecho el diputado del Partido Aragonés, que creo es importante. Hace diez años, en este Congreso de los Diputados ya se hablaba de esta cuestión, como ha recordado, en una proposición no de ley aprobada por unanimidad por el Pleno. El martes 18 de octubre de 1988, en una proposición no de ley presentada por el entonces diputado del Partido Aragonés Isaías Zarazaga y por el diputado de Unión Valenciana Miguel Ramón, se solicitaba la reapertura, ampliación y modernización del ferrocarril que enlaza España con Francia por Canfranc. Esa proposición fue aprobada por unanimidad de este Congreso de los Diputados y parece que en diez años poco se haya avanzado en la cuestión. En sucesivos debates sobre el estado de la Nación, pero más recientemente en los años 1997 y 1998, a instancias del Partido Popular, del Partido Aragonés y de Unión Valenciana, por parte de este Congreso de los Diputados, el carácter estratégico del proyecto en materia de infraestructuras en el arco mediterráneo y para lo que significan los intereses económicos y sociales de la comunidad aragonesa se ha considerado prioritario este eje ferroviario Valencia-Aragón-Francia por Canfranc.

Podíamos excedernos en este comentario, pero creo que vale como dato ilustrativo de esta iniciativa, que con muy buen criterio y aceptando el ofrecimiento manifiesto por el Partido Aragonés y el Partido Popular de que la transacción salga por unanimidad con un texto consensuado, la inclusión de que en esa conexión la línea es Valencia-Aragón-Canfranc-Sudoeste francés. Simplemente me queda el dato de la última multitudinaria manifestación, una reivindicación histórica que se celebró en Zaragoza el domingo 20 de abril de 1997, donde representantes de todas las fuerzas políticas presentes en este Congreso de los Diputados, con representación en Aragón y en la Comunidad Valenciana, avalamos ese clamor, esa petición, esa reivindicación, ese apoyo unánime a la reapertura y a la mejora del ferrocarril Valencia-Aragón-Sudoeste francés por Canfranc hacia Pau, Olorón y lo que es la zona de influencia económica de Burdeos; una iniciativa que contó con el respaldo, repito, de todos los partidos políticos. Hubo una frase muy elocuente. Después de llevar muchos años cerrada esa vía, para el clamor popular era una vergüenza que esa puerta hacia Euro-

pa estuviera cerrada tantos años. Visto el clamor popular, el apoyo social, económico y político de todos los interlocutores de la Comunidad Valenciana, de Aragón y del sudoeste francés, y sobre todo por la viabilidad económica demostrada, la importancia que tiene esta vía para los intereses socioeconómicos de todo el Estado español, por ser una infraestructura respetuosa con el medio ambiente, además de aceptar gustosamente el ofrecimiento del Partido Aragonés de que haya un texto consensuado donde se recojan las aspiraciones de todos los grupos parlamentarios, creo que hoy puede ser un día muy importante para el ferrocarril, puede ser un día muy importante para esta vieja aspiración de unir el arco mediterráneo con el sudoeste francés por esta línea Valencia-Aragón-Pau-Olorón, puede ser un día muy importante para Aragón, para la Comunidad Valenciana y, por ende, para los intereses socioeconómicos de todo el Estado español.

Por tanto, aceptamos esa enmienda transaccional que se formula por parte del diputado del Partido Aragonés; creo que no podemos dejar pasar esta oportunidad y plantear ante los foros europeos la gran unanimidad que hay en torno a la reivindicación de una infraestructura tan importante y podemos dar unos pasos muy importantes con el apoyo de la Unión Europea para que esta infraestructura se convierta en realidad, aunque sea 70 años después del aniversario de la apertura del túnel de Canfranc y después de que durante tantos años se haya venido reivindicando por todas las fuerzas sociales políticas y cívicas de Aragón, de la Comunidad Valenciana y de diversas comarcas del sudoeste francés.

El señor **PRESIDENTE**: Como parece que hay coincidencia en las propuestas, quisiera que antes de la votación presentaran un texto para que podamos votarlo conjuntamente.

¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? (**Pausa**).

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Intervengo brevemente para aclarar dos puntos. Uno, incidir en el error al que había hecho referencia el portavoz del Grupo Popular; el error de atribuir Pau a la provincia de Girona que no proviene de ninguna de las proposiciones no de ley, sino que el gazapo y el duendecillo se introduce en las actas de la Mesa de la Cámara, una de ellas del día 6 de mayo y la otra del día 22 de abril. Estos días se introduce el duendecillo o el gazapo en el acta de la Mesa de la Cámara, por tanto no proviene de quien presentó las proposiciones no de ley.

Otro punto muy concreto es que nuestro grupo va a apoyar el texto resultante de las dos proposiciones no de ley, porque cualquier obra que permita más permeabilidad en el Pirineo por todos los motivos económicos y sociales que ya han explicado los intervinientes anteriores, además de ser positivos porque acerquen más a Europa sus comunidades autónomas, por otro lado también descargan los puntos que en estos momentos tienen de contacto con Europa que están saturados. No sólo son intereses propios, sino porque necesitamos tener todos mucha permeabilidad de transporte de mercancías vía Europa que es hacia donde nos tenemos que dirigir desde los puntos del Mediterráneo y de

Aragón y no por el paso de la zona de Cataluña, que es la que nos afecta a nosotros, no porque no queramos que pasen, sin porque necesitamos que cuando no pasen ellos nos dejen paso libre a otro transporte, y por tanto introducirnos todos en conjunto mucho más hacia Europa.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intervengo, en primer lugar, para decir que nuestro grupo está visiblemente afectado de forma favorable porque se discuta del ferrocarril. Aunque es verdad que personalmente no soy muy imparcial puesto que además soy ferroviario, y lógicamente uno tiene sus querencias y también hay sitio para lo que algunos califican de romanticismo, trasladándolo al debate pragmático, serio y técnico, diré que de estas proposiciones no de ley me satisface que empiezan a cambiar algunas cosas. Por ejemplo, en el punto primer se habla de apoyar las comunicaciones por ferrocarril en especial para el transporte de mercancías, y entre otras cosas nosotros seguimos defendiendo desde hace muchos años, en primer lugar que el que el ferrocarril no es un medio de transporte obsoleto sino que tiene que complementar a otros medios como son la carretera, que el propio modelo de carretera está agotado en muchos casos y en muchas conexiones, y no podemos permitirnos el lujo de seguir con un promedio de más de 5.000 muertos al año, con el coste social que esto tiene. En segundo lugar, incluso en beneficio del usuario del vehículo particular o de transporte público por carretera, creo que se vería muy mejorada su propia situación si fuéramos capaces de aliviar parcialmente la presión que existe sobre algunos tramos de carretera. En concreto, aquí se ha citado alguno de los tramos, pero podemos hablar de la Nacional-I o de otras trazados. Nuestro grupo sigue insistiendo en que el ferrocarril en nuestro país está muy alejado de los porcentajes de participación en la cuota de transporte que tiene el ferrocarril en Europa. Seguimos estando en torno al 6/7 por ciento y bajando, mientras que en Europa la tendencia es estar en torno al 20 por ciento, incluso subiendo, y con nuevas políticas que intentan recuperar esta idea de que la carretera es un modelo que tiene sus limitaciones también espaciales, y que al mismo tiempo el Estado se ve obligado no sólo a construir nuevas carreteras sino a destinar cantidades ingentes para el mantenimiento de infraestructuras que se destrozan por el uso con transportes pesados de las mismas.

Por tanto coincidimos en esa filosofía, aunque nos preocupa otra cuestión. Nos preocupa que estos debates siempre terminan con gran unanimidad, pero que si no se traducen en medidas, es decir que haya dinero para que se puedan realizar unos estudios rigurosos y serios, lo convertimos en banderas que se agitan sistemáticamente en pre-campañas electores o en períodos próximos a campañas electorales, en este caso autonómicas, después en las generales, vemos cómo se prometen las mismas cosas en distintos puntos del país y cuando evaluamos globalmente el montante de todas estas grandes infraestructuras, grandes soluciones y grandes variantes presentan dos características: una, que en general tienen un coste muy elevado, y

otra que siempre se trasladan en el tiempo a obras que se tardarán 10, 15 ó 20 años en realizar. Me preocupa que mientras tanto se continúa deteriorando la red existentes, en este caso ferroviaria; por ello nosotros seguimos insistiendo en que siendo loable la buena intención —y espere-mos que no sea hipocresía, como decía el alcalde de Canfranc en un artículo, sino que sea un interés real— me preocupa que mientras tanto no se hagan actuaciones en la línea que podemos actuar, que es en la parte española. Prácticamente el trazado está sin tocar desde hace cien años, no está electrificado, tiene ya un deterioro considerable que dificulta el propio uso con las limitaciones que tiene con el cierre hoy en el túnel de Somport. Por tanto, ese tipo de problema lleva a que de por sí esa línea se vaya deteriorando cada vez más y cuanto más se tarde en actuar aunque sea parcialmente y en años sucesivos, más dinero va a costar después reparar.

Luego aparecen las soluciones milagro, como la que se ha citado aquí de someter a debate otra nueva propuesta como es el gran túnel de Vignemale, que los propios franceses reconocen puede ser una solución de futuro, pero mientras tanto sería rentable empezar a hablar de recuperar lo que ya hoy existe. Coincidimos que en Francia hay una nueva situación, por cierto con un ministro comunista, y esperamos que tango de sensibilidad en estos temas y nos consta que la tiene. **(Rumores)**. Es que como los comunistas no están de moda, a veces hay que recordar que algunos incluso gobiernan y son ministros en Francia, porque parece que somos de otro mundo.

Quiero decir que en la parte francesa hay una gran presión contra la ampliación de las infraestructuras de carretera y esto es un hecho real. Eso está llevando a que los tramos de carretera aprobados en la parte francesa no van a ser autovía y que, por tanto, la solución carretera no va a ser suficiente ni conveniente para el transporte de mercancías por ese eje ferroviario. Insisto en que me parece muy positivo que no pasen las mercancías por Madrid, ése es uno de los defectos de la red ferroviaria. En segundo lugar, hay transporte suficiente —a algunos nos ha tocado trabajar en la frontera de Irún—, existe la campaña de cítricos de Valencia, los coches, es decir, hay suficientes elementos ya hoy para sin captar nuevos tráfico poder descongestionar las dos fronteras ferroviarias actuales. En tercer lugar, no se a permitir en la parte francesa ir a infraestructuras de carrera de gran capacidad; por tanto, cobra de nuevo interés recuperar los tres puntos que hoy están cortados uno por la construcción de la carretera en la parte francesa, otro el histórico tema del puente del Estanquet, que se derrumbó en su día, más de dos o tres puntos que incluso han quedado abandonados por Francia, como el Vallon de Bedous y el túnel de Psilhoc. Por tanto, apoyamos estos, pero insisto en que nos parece insuficiente y nuestro grupo anuncia que si en el debate presupuestario de este año no viene ya propuesto por el Gobierno, vamos a incidir en la necesidad de proponer que haya una cantidad significativa para estos estudios; no se puede dilatar de nuevo *sine die* el debate.

Termino con las citas históricas. El 11 de noviembre de 1853 se produce en Zaragoza la primera propuesta pública de construcción; en este Congreso no fue sólo en el año 1988, es que el 14 de octubre de 1861 se presentó en el Congreso de los Diputados por el entonces ministro, señor

Albareda, el proyecto de ley de construcción del túnel del Canfranc. Hubo que esperar a 1928 para poder inaugurarlo. Han pasado setenta años; deseo que no tengamos que esperar otros setenta y cinco años ni que continuemos cada cierto tiempo aprobando aquí resoluciones con muy bueno voluntad, porque insisto, lo que no está en los Presupuestos Generales del Estado no existe. Yo quiero verlo.

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

El señor **MORLÁN GRACIA**: Nos encontramos ante un debate que es reiterado en esta Cámara y también es cierto que con pocos resultados. De cualquier manera, debo plantear que los resultados tiene mucho que ver con lo que ha sucedido al otro lado de los Pirineos y no a éste, porque indudablemente en los últimos tiempos cualquier decisión que se tomaba, o se pretendía tomar sobre ese tema era automáticamente bloqueada por las autoridades francesas que concedían una importancia relativa a una comunicación ferroviaria por el centro de los Pirineos.

Como diputado de la provincia de Huesca, que es donde se encuentra el túnel de Canfranc, y como persona que defiende a capa y espada que exista una comunicación ferroviaria con Francia porque es una de las salidas económicas más importantes que tenemos para la Comunidad Autónoma de Aragón y para el conjunto del país, me parece obligado y necesario apoyar esta iniciativa. Aunque se trata de dos iniciativas diferentes en cuanto a la procedencia, son similares en cuanto al contenido y la verdad es que suponen, sobre todo para el Grupo Popular, un compromiso serio. Es muy difícil ver en esta Cámara cómo un grupo político asume el compromiso de plantear una iniciativa de estas características, aunque sea a través de la persona del diputado del PAR, señor Serrano; iniciativa que es muy complejo de desarrollar, iniciativa que me gustaría que no quedara en papel mojado y que no se supusieran una decepción para los ciudadanos que observan cómo el propio grupo que apoya al Gobierno no es capaz de ir hacia adelante con lo de él plantea. Imagino que cuando por parte del Grupo Popular se ha tomado la decisión de apoyar esta iniciativa es porque existen garantías suficientes de que todas las acciones se van a llevar a cabo, no van a ser palabras huecas.

Eso supone que si analizamos ambas iniciativas, sobre todo la del Grupo Popular, como decía el señor Santiso vemos que hay unos compromisos serios. El primero de ellos es apoyar las comunicaciones por ferrocarril y es especial para el transporte de mercancías. Indudablemente eso lo tendremos que observar en los próximos presupuestos, veremos qué tipo de partidas vienen contempladas y dirigidas a posibilitar que este transporte por ferrocarril, tanto de mercancías como de viajeros, se consolide y se incremente. Sí tengo que decir que esta iniciativa, está presentada en el mes de abril de 1997, y desde entonces hasta ahora ha tenido muy poca plasmación presupuestaria; quizá digan que ha sido porque no estaba aprobada, ojalá sea así, ojalá me equivoque y en los presupuestos de 1999 veamos qué partida presupuestaria va destinada a las obras de esta proposición no de ley, así comprobaremos que no es un engaño o una tomadura de pelo que se quiere plantear.

De cualquier manera les digo que mi grupo va a apoyar esta iniciativa, comprendiendo las dificultades que tiene, porque no se trata de hacer una comunicación ferroviaria entre dos provincias españolas o entre dos comunidades especiales. Es cierto que la nueva situación europea podía facilitar que esta apertura central que tiene que haber en los Pirineos se pudiera consolidar. Si por un momento trasladan a su mente la fotografía del Pirineo de una punta a otra, podrán observar que en materia ferroviaria solamente tenemos los dos extremos, Port bou e Irún, por el centro tenemos una vía de cierta importancia que llega hasta Huesca ciudad y que de Huesca hacia arriba el tren sube un par de veces al día, con cuatro o cinco viajeros, porque no hay mejores condiciones técnicas para que el tren circule más veces. Indudablemente, si consiguiéramos que se reabriera el Canfranc podríamos permitir que ciudadanos que pasan por otros sitios, por otras comunidades, que pasan por el País Vasco o por Cataluña, pudieran acceder al sur de Francia y al resto de Europa a través de esta comunicación ferroviaria.

Entiendo que es complejo, que es difícil mantener una negación con el Gobierno francés; entiendo que la sociedad de ferrocarriles franceses también tiene sus prioridades y sus limitaciones; entiendo que las decisiones políticas a veces son demasiado comprometidas y desde luego costosas; entiendo también que esto no se hará si la Unión Europea ni lo incorpora dentro de su propia red de transporte europeo. Creo que tiene que haber una forma de cofinanciación en la que participen los dos países y también el conjunto de la Unión Europea. Sí es esperanzador que haya sido el propio grupo del Gobierno el que hay planteado esta iniciativa.

Por tanto, señor presidente, como estamos en política, en política sabemos el valor de los actos y éste es un acto muy válido, imagino que tendrá sus consecuencias presupuestarias, consecuencias económicas, consecuencias de gestión dentro de lo que es el diálogo bilateral con el Gobierno francés así como con la Unión Europea. No queda la menor duda de que el Grupo Socialista prestará en la medida de sus posibilidades todo el apoyo necesario para que esta iniciativa salga adelante; el Grupo Popular tendrá la garantía de que el Partido Socialista, cuando se discutan estos temas tanto a nivel presupuestario como a nivel de contactos con otros gobiernos o con la Unión Europea, estará con él para intentar conseguir que esta comunicación ferroviaria por el centro de los Pirineos sea una realidad en el menor tiempo posible.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de proceder a la votación leeré el texto conjunto de las dos proposiciones no de ley que someteremos a votación.

— **SOBRE VENTA DE CASAS DE PROPIEDAD DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN SANTA CRUZ DE TENERIFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/000553).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 4, sobre venta de casas propiedad del Minis-

terio de Fomento en Santa Cruz de Tenerife, que ha presentado el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: En primer lugar, quiero decir, que incluso el título de la proposición no de ley está atrasado en el tiempo y debería corregirse en la medida que la venta de estas casas que voy a mencionar ya se ha producido. Por tanto, lógicamente no corresponde mantener el punto número 2 de nuestra proposición no de ley, y en consecuencia lo retiramos. Dejamos la proposición no de ley con un contenido sucinto en el punto número 1. En todo caso éste sí continúa vigente porque hace referencia a una serie de reparaciones y arreglos que conviene hacer y nosotros solicitamos que el Gobierno asuma la factura de los trabajos que a satisfacción de los vecinos y ya propietarios de este inmueble se pueden realizar en el futuro.

Permítame que antes de entrar en el texto concreto de nuestra proposición no de ley les haga una pequeña historia, que sin duda muchos de ustedes conocen incluso mejor que yo, pero que conviene recordar para que esta Comisión se sensibilice con el tema, porque ciertamente es un tema delicado. En el año 1964 y por parte del Ministerio de Obras Públicas se construyen 5.200 viviendas, de las que 172 pertenecen a Santa Cruz de Tenerife, en los terrenos de la extinta Junta de obras del puerto que hoy es la Autoridad portuaria. De ellas, 62 viviendas se habilitan, para el personal técnico y el resto para el personal no cualificado. De salida, 110 viviendas se construyen en bloques de cinco o seis pisos, mientras que las de los técnicos son de cuatro pisos. Las viviendas de los no cualificados son sin ascensor, montacargas ni cocheras; tampoco tienen parques, jardines ni demás servicios especiales, mientras que las de los técnicos gozan de todos los servicios que he mencionado. Son tiempos en los que esto aparece como algo normal. No sé si esto se ha superado, pero en cualquier caso hay que mencionarlo como detalle de por sí llamativo, de cómo se configuraba esta cuestión, que sin duda alguna hace alusión a la calidad de construcción de esas 110 viviendas a las que está refiriéndose nuestra proposición no de ley.

En 1979 se observó que una serie de deficiencias en estas 110 viviendas de obreros las hacían inhabitables, cedían las columnas de sostén de forma muy peligrosa para los ocupantes y éstos se vieron obligados a desalojar sus pisos durante dieciocho meses, mientras se procedía a la reparación de este importante vicio, no sé si oculto; ciertamente, parecía bien predecible dados los indicios de la construcción de estas viviendas. En cualquier caso, éste es un elemento que de por sí denota que ha sido necesario hacer múltiples reparaciones a lo largo de la vida de estas viviendas.

Desde 1974, se ha procedido a liquidar la situación de propiedad por parte de la Administración. Primero, el Patronato de casas en 1974, y tras la extinción de dicho patronato la Oficina liquidadora central son los organismos habilitados para enajenar las viviendas de este antiguo patronato, vendiéndolas a los arrendatarios de las mismas tras ofertarles distintos precios. Es destacable que en unos sitios los precios sean menores que en otros. Después de un

larguísimo proceso de fijación de precios de estas viviendas y de un larguísimo rosario de movilizaciones ciudadanas de una asociación de vecinos de esas viviendas y de un tira y afloja con el Ministerio, hace muy pocos meses se ha llegado al final de este proceso de venta de las viviendas a los antiguos arrendatarios, a satisfacción de ambos.

Este problema de la venta ya ha tenido solución justo en el período desde que Izquierda Unida registraba en la Cámara esta proposición no de ley hasta que se ha podido contemplar la misma en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados. En este sentido, la retirada de este punto es absolutamente necesaria y lógica.

Sin embargo, la asociación de vecinos también se ha movilizado por otras causas, especialmente reivindicando los necesarios arreglos frente al deterioro de unas viviendas de pésima calidad. Es de destacar que las inversiones realizadas por las distintas administraciones de las que ha dependido este grupo de viviendas se elevan a unos 92 millones de pesetas, según datos que nos ha sido facilitados por la propia Administración en contestación a una pregunta nuestra al Gobierno. Sin embargo y a pesar de estas inversiones, los arreglos realizados no han conseguido evitar, por las razones que sean, que la situación actual se la siguiente. No existen ascensores ni montacargas y, claro está, desde el año 1964 algunos vecinos han muerto, otros han ido envejeciendo en el curso de los años y son personas de ochenta y ochenta y tantos años, que tienen que subir muy trabajosamente los cuatro pisos, como es normal en estas situaciones. Son personas que sufren la falta de ascensores y montacargas, lo que significa una condición muy gravosa para la calidad de vida de estos trabajadores ya jubilados. No se han reparado las bajantes, lo que ocasiona humedades insalubres y malos olores; las fachadas presentan un estado de total abandono habiendo sido revocadas en 1986 por última vez; los huecos de escaleras no están protegidos, por lo que el agua de la lluvia invade ese territorio, provocando también humedades, etcétera. Claramente, queda pendiente todo un capítulo de reparaciones.

Los vecinos han llegado al acuerdo de la venta y finalmente al hecho jurídico de esa venta sin llegar a conseguir su segunda reivindicación: que se les facilitase la propiedad de sus viviendas, pero en condiciones adecuadas para ser viviendas dignas. Ellos han preferido, lógicamente, tener el pájaro en la mano después de tantos años de paciente pelea con la Administración y de tanta movilización. En cualquier caso, que haya una propiedad consolidada no debe servir de excusa ni de justificación para que este Congreso y las distintas administraciones competentes en este tema no se sensibilicen con el problema. Como es lógico, sigue existiendo una situación heredera de una época pasada, de unas instituciones distintas, superadas por nuestra sociedad democrática; sigue habiendo competencia jurídica absoluta por parte de las administraciones y hasta una cierta deuda moral con estos vecinos. Por tanto, creo que esta lamentable situación a todos debería sonrojarnos un poquito, aunque solamente fuera por la responsabilidad colectiva que tenemos todos, y convendría que sensibles al problema hiciéramos los esfuerzos necesarios para adoptar la siguiente resolución o una similar.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para que se reparen las deficiencias presentadas en el grupo de viviendas de renta limitada, construidas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo y entregadas en arrendamiento en 1968 al personal laboral de la Junta de obras del puerto de Santa Cruz de Tenerife, así como para realizar las infraestructuras necesarias para asegurar un cierto nivel de calidad residencial a las mismas.

Éste sería el texto que nosotros inicialmente hemos propuesto. Si existe algún otro que pretenda enmendarlo, sustituirlo o que podamos transaccionar, lógicamente sólo esperamos la solución del problema antes de llevar nosotros la razón absoluta manteniendo erre que erre nuestro texto, pues no es ése el tema sino que debe primar fundamentalmente la solución a este problema que estos vecinos llevan soportando muchísimo tiempo.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley no hay oficialmente presentada ninguna enmienda, pero esta Presidencia sabe que el Grupo Popular quiere presentar una enmienda *in voce* al texto. Si al resto de grupos les parece oportuno, procederíamos como si esta enmienda hubiese sido presentada en tiempo y forma para que los grupos la conozcan y puedan opinar sobre ella. **(Pausa.)**

Para expresar su posición y presentar esa enmienda *in voce*, tiene la palabra el señor Soriano, del Grupo Popular.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO:** Coincido básicamente con los hechos expuestos por el representante del Grupo de Izquierda Unida. Me parece conveniente precisar que estas viviendas fueron construidas en el año 1964 y entregadas a los interesados actuales a título de arrendatarios en el año 1968, de manera que ha llovido mucho desde esa fecha. El propio Grupo de Izquierda Unida es consciente de que los hechos han superado a su proposición no de ley presentada en el año pasado, la prueba está en que ha presentado otra proposición no de ley con fecha 22 de septiembre —es decir, hace dos días—, que, en el fondo y en la forma, viene a sustituir la enmienda que hoy se debate aquí. En consecuencia, tengo que empezar diciendo que suscribo plenamente los hechos que ha expuesto el representante de Izquierda Unida.

Este es un tema viejo, por supuesto; los arrendamientos llevan años reivindicando que la Administración les transfiera esas viviendas a título de propiedad. De hecho, de las 172 viviendas, 62 fueron vendidas en julio de 1997, excepto una; de las 110 restantes, fueron vendidas cinco en el año 1997 y 102 en febrero de 1998; tres están pendientes de venta. En los meses de marzo y abril de este año, previo acuerdo del comité de dirección de la suprimida oficina liquidadora central de patronatos de casas de funcionarios civiles dependientes de la Subsecretaría del Ministerio de Administraciones Públicas, se ha llevado a cabo —como digo— la venta de la práctica totalidad de las viviendas ya citadas a los arrendatarios, quedando únicamente por vender tres de ellas —repito—, a la espera de que puedan ser resueltos los problemas derivados de las circunstancias particulares de los afectados: fallecimientos antes de firmar las escrituras de compra-venta, separación de un matrimonio con régimen de gananciales, etcétera. Dichas viviendas han

sido ya enajenadas en el estado en que las mismas se encontraban, previo pago de las cantidades que los arrendatarios adeudaban por los conceptos de renta y cantidades asimiladas en los casos en que existían deudas. En consecuencia, estos arrendatarios ya son propietarios de sus viviendas, que era la principal reivindicación que ellos venían manteniendo a lo largo de muchísimos años.

Tengo que decir que la disponibilidad del Ministerio de Administraciones Públicas para entrar en contacto con la asociación de vecinos afectados ha sido total. Ha existido una fluida comunicación entre la asociación de vecinos y la Subsecretaría del Ministerio de Administraciones Públicas. En el mes de febrero se firmó un acta de aceptación de precio por parte de los interesados, después de haber ido bajándose los precios establecidos hace años hasta una cifra asequible a los arrendatarios. Un arquitecto del Ministerio de Administraciones Públicas se desplazó a la isla de Santa Cruz de Tenerife par visitar las viviendas y, después de un detenido examen, elaboró un informe que fue elevado a la consideración del Ministerio de Administraciones Públicas, este Ministerio lo remitió al Ministerio de Fomento y éste lo ha remitido a la comunidad autónoma, instando a buscar vías de solución no para que adquieran la vivienda —problema éste resuelto—, sino para que, dada la antigüedad de las viviendas, se pudieran llevar a cabo unas obras de reparación. Dada la condición modesta de sus propietarios, parece conveniente, justo y perfectamente justificado que la Administración ayude a estas personas que, en definitiva, han prestado servicios a la Administración pública en la Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife a lo largo de muchos años. Son personas modestas y parece que son merecedoras —y en eso estaremos de acuerdo todos los grupos— de toda clase de atenciones. En este sentido, como digo, han sido permanentes y continuos, a lo largo de este último año —para ser exacto—, los contactos entre la asociación de vecinos y su presidente, Juan Tejera, con los órganos de la Administración.

Pues bien, ¿cómo está en estos momentos la posibilidad de que estas viviendas sean reparadas y adecentadas en debida forma? La única fórmula jurídica que existe en estos momentos es acogerse al nuevo Plan de vivienda y suelo para el período 1998-2001, aprobando recientemente mediante Real Decreto 1186/1998, de 12 de julio, como por otra parte se les ha comunicado a los propios interesados, quienes han aceptado esta fórmula para la solución de sus problemas. El citado plan financia actuaciones en materia de vivienda y suelo, pudiéndose financiar estas operaciones a través de la declaración como área de rehabilitación del grupo afectado, ya que actualmente se trata de viviendas privadas. En el citado Real Decreto se establece que, para actuaciones de rehabilitación en áreas así declaradas por la comunidad autónoma (insisto en que en estos momentos las competencias fundamentales radican en la comunidad autónoma), el Ministerio de Fomento podrá aportar, en concepto de subvención, hasta el 40 por ciento del coste de la rehabilitación de edificios y viviendas, sin que la subvención media pueda exceder de 600.000 pesetas por vivienda. Consideramos que esta es una cifra bastante aceptable en relación con las obras que hay que hacer en el edificio.

Por todo ello, la Administración —el Ministerio de Administraciones Públicas y el Ministerio de Fomento, para ser exacto—, ha remitido a los servicios competentes de la Comunidad Autónoma de Canarias la documentación recibida, en la que figura el informe del arquitecto antes mencionado, puesto que —como es sabido— la Comunidad Autónoma de Canarias, al tener competencia exclusiva en materia de vivienda y suelo, debe ser la que establezca las prioridades y las líneas de actuación en el ámbito de su comunidad y, por tanto, quien proponga a la Administración central la financiación de estas actuaciones una vez declarada área de rehabilitación la zona que nos ocupa. **(El señor vicepresidente, Companys Sanfeliu, ocupa la Presidencia.)**

Tengo que decir que el Gobierno ha dado satisfacción a las pretensiones contenidas en la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida antes de que ésta se discutiera —quiero recordar que fue presentada el año pasado y fue oportuna en el tiempo—, puesto que a lo largo de los años 1997 y 1998 se ha resuelto el problema básico, que era la titularidad de esas viviendas. En estos momentos, en consecuencia, la vía que tenemos es la de este Real Decreto. Si hay buena voluntad por parte del Gobierno autónomo y del Ayuntamiento de Santa Cruz de Tenerife —como supongo que la habrá—, en colaboración con la Administración del Estado y a través de esta subvención, creo que se les puede arreglar el problema a los actuales propietarios sin que prácticamente les cueste nada de su bolsillo.

A la vista de los antecedentes, el Grupo Popular propone una enmienda transaccional —que supongo que será aceptada por los restantes grupos— cuyo tenor literal es el siguiente: El Congreso de los Diputados insta a la Administración a continuar las gestiones conducentes a la reparación de las deficiencias existentes en las viviendas construidas por el antiguo Ministerio de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife, Grupo José Martí, y cuya venta se ha llevado a cabo a los antiguos arrendatarios, acogidos al nuevo Plan de vivienda y suelo para el período 1998-2001, aprobado por

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu): Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Sin que sirva de precedente, voy a tener una intervención, en tiempo y contenido, inferior a la efectuada por los colegas que me han precedido en el uso de la palabra, los diputados Vaquero y Soriano, ambos en representación de sus respectivos grupos parlamentarios de Izquierda Unida y Popular.

Se trata de un tema —tal como informalmente y en conversaciones coloquiales he venido comentando con los miembros de esta Comisión en los últimos días— con el que estoy muy sensibilizado desde el punto de vista humano. En otro momento de mi vida tuve responsabilidades institucionales en el órgano director de la Junta del Puerto de Santa Cruz de Tenerife; por consiguiente, conozco prácticamente a todas las personas titulares hoy de estas viviendas, empleados de la antigua Junta del Puerto, algunos de

ellos ya jubilados y otros en activo en la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife.

Es cierto que el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida se ha venido preocupando de este tema a lo largo de este último año y medio, como lo pone de manifiesto la proposición no de ley que presentaron y entró en Comisión el 22 de mayo de 1997, tal como figura en el listado de las iniciativas que quedan pendientes de tramitar. Tengo que indicarles que, si bien es cierto que en estos momentos tengo en mis manos un amplísimo dossier documental de la necesidad de las reparaciones de estas viviendas (y en las fotografías que hemos enseñado tanto al presidente de la Comisión como a los responsables de los diferentes grupos se recoge gráficamente la necesidad de rehabilitación), el contenido de las exposiciones de los dos diputados que me han precedido en el uso de la palabra, obviamente, me exime de cualquier otra argumentación.

El Grupo Socialista, para cooperar con este colectivo —por el cual yo tengo una sensibilidad que reitero—, no ha utilizado la vía parlamentaria a través de este diputado. Afortunadamente, los ciudadanos siguen viendo al diputado como una persona que representa a una circunscripción en las Cortes Generales de su país y que tiene la posibilidad de conectar con miembros del ejecutivo. En efecto, yo tengo que indicar —si no lo hiciese me sentiría humanamente incómodo— que desde que se constituyó esta legislatura, recuerdo que en una de las primeras sesiones, allá por mayo de 1996, solicité informalmente al ministro de Administraciones Públicas, señor Rajoy, un encuentro, que me concedió para muy pocos días después, y tuve una amplia conversación, empezando a sensibilizarse respecto a este asunto y no puedo más que dejar constancia clara de la predisposición que el ministro mostró en ese momento y de cómo, dictando las pertinentes instrucciones a las personas de su entorno de responsabilidad en el Ministerio, se aceleró notablemente el trámite que condujo a la venta de las viviendas a las que aquí se ha hecho referencia.

Ahora nos encontramos en una segunda fase. En relación con esa segunda fase, hace ya un par de meses, antes del verano, que este diputado mantuvo sesión de trabajo no digo en representación, pero sí mostrando mi preocupación por la situación de las viviendas, a petición de los responsables de las mismas, que se han dirigido a todos los diputados y a todos los grupos parlamentarios, como es su obligación en un estricto comportamiento democrático, y volví a encontrar excelente acogida en las personas del entorno del ministro de Administraciones Públicas, personalizando en este caso en el subsecretario del Ministerio, sensible además por su antigua condición de profesor de la Universidad de La Laguna, que conocía el caso.

En suma, todas esas circunstancias me han llevado a hacer un seguimiento, de tal forma que hoy tengo la satisfacción de hablar, junto con los anteriores intervinientes, en la exposición de un tema humanamente sensible, que es algo que deberíamos hacer con más frecuencia. Creo que hay que buscar una fórmula para ayudar a un colectivo de personas que disponen de unas viviendas a las que es menester darles la calidad de equipamiento a que se ha hecho referencia. Yo he defendido en conversaciones —negociadoras, si cabe— en el seno del Ministerio que la inversión global la lleve a cabo el Ministerio por razones de

operatividad, de eficacia. Una obra de esas características, coparticipada al amparo de los mecanismos que establece el real decreto al que hace referencia la enmienda de modificación que propone el Grupo Parlamentario Popular, se corresponde con ese mecanismo legal, sin duda alguna, pero, en función de experiencias anteriores, yo estimo que en este caso, si bien es cierto que hoy son titulares de unas viviendas, éstas se les debieron haber transferido adecuadamente equipadas. Esa es la pequeña pega que yo puedo poner: no se debió haber producido el acto de enajenación hasta que el equipamiento no fuese el adecuado —desde luego, las fotografías resultan espectaculares desde el punto de vista sanitario, desde el punto de vista ambiental, desde el punto de vista del deterioro de las zonas comunales y hasta de la propia seguridad de las mismas en determinados aspectos—; ese acto de enajenación no deja de ser un poco limitativo, tal como estaban las viviendas en aquel momento, que a continuación requiere una reposición. De ahí, que sin duda me resulte muy duro no votar a favor de la propuesta que hace el Grupo Parlamentario Popular, propuesta que, como es obvio, yo conocía desde hace meses, pero, puesto que la aportación del Ministerio sería del 40 por 100, me preocupa de dónde saldría el otro 60 por 100. ¿De administraciones locales canarias? Yo tengo mis dudas respecto a la operatividad de este acuerdo si lo adoptamos hoy. El Grupo Socialista, en el supuesto de que el grupo proponente aceptase esa enmienda (que, insisto, es un paso adelante pero pequeño), votaría a favor, pero con la preocupación de si la restauración podría convertirse en realidad.

Creo que se debería intentar, explorar, considerar la posibilidad última —y con ello termino— de que la reposición la pudiese llevar a cabo el Ministerio a cargo de alguna partida presupuestaria propia, del propio Ministerio de Fomento a través del Ente Puertos del Estado o de cualquier órgano. Si no se produce eso, nosotros votaríamos favorablemente en el supuesto de que el grupo proponente aceptase la enmienda del Grupo Popular.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu): En todo caso, señor Segura, el Grupo de Izquierda Unida tendría que aceptar la enmienda del Grupo Popular y el Grupo Popular transaccionar con Izquierda Unida. Yo preferiría pasar el próximo punto del orden del día y, antes de proceder a las votaciones, conceder un turno en relación con esto. **(El señor Vaquero del Pozo pide la palabra.)** Señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Simplemente quiero manifestar la aceptación de la enmienda transaccional del Grupo Popular, en la medida en que tengo otra ocupación y no sé si voy a tener que ser sustituido al final de la sesión. En todo caso, quiero decirle al señor Segura que la aceptación de esta enmienda transaccional cuenta con la preocupación por parte del Grupo de Izquierda Unida en relación con lo que él manifestaba, aunque es un problema que viene ya del anterior Gobierno, que podría haber agilizado la solución de este problema. Sin embargo, estamos donde estamos. No obstante, como todavía queda otra proposición no de ley de Izquierda Unida, si en el transcurso de este período este problema no se resuelve a satisfacción

de los habitantes de estas viviendas, volveríamos a la carga.
(El señor Soriano Benítez de Lugo pide la palabra.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu):
 ¿Señor Soriano?

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: Quiero hacer una precisión muy breve.

Seguramente el señor Segura se ha expresado mal, porque ha dicho que él conocía la enmienda transaccional desde hace dos meses. Yo estoy seguro de que él no ha querido decir eso, porque la enmienda transaccional la he redactado hace diez minutos para llegar a un acuerdo con el representante de Izquierda Unida. Sólo quería hacer esa pequeña matización.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu): Creo que ha quedado perfectamente clara la posición del señor Soriano. Efectivamente, la ha redactado hace un momento, por lo que hace tres meses no se podía haber conocido y con esto cerráramos el tema.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Si es tan amable, señor presidente, sólo quiero quince segundos.

Lo que quería decir, en el supuesto de que me hubiese expresado mal, es que la propuesta del Ministerio me la comunicó personalmente el subsecretario de Administraciones Públicas (ruego que quede constancia de ello en acta) en conversación en el Ministerio. Luego, el contenido de la enmienda que propone el Grupo Parlamentario Popular desarrolla esa propuesta del Ministerio.

— **SOBRE LIBERALIZACIÓN DEL SUMINISTRO DE CARBURANTE EN LOS AEROPUERTOS ESPAÑOLES. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/001065).**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companys Sanfeliu): Pasamos al punto siguiente del orden del día: proposición no de ley sobre liberalización del suministro de carburantes en los aeropuertos españoles.

Para su defensa, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el diputado señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señorías, quisiera comenzar la defensa de esta proposición no de ley haciendo referencia a lo siguiente. El Grupo Parlamentario Socialista presentó esta proposición no de ley, tal como figura en el dossier de la Cámara, de la Secretaría de esta Comisión, con el número de registro 23.381, con fecha 8 de mayo de 1997, y entrada en Comisión el 16 de mayo de 1997, si bien es cierto que, transcurrido el tiempo, por eso de los fallos administrativos, se ha reiterado con el mismo contenido hace muy pocas fechas; pero, como digo, se trata de una proposición no de ley que procede del mes de mayo de 1997. Digo esto porque tiene importancia en el desarrollo temporal de acontecimientos.

En la motivación de esta proposición no de ley nosotros decimos que los estudios realizados por Aena sobre el posicionamiento competitivo de los aeropuertos españoles señalaban como puntos más débiles los precios del handling, y significativamente, los del carburante, para el que los valores de suministro estaban notablemente fuera de los intervalos de precios practicados en otros aeropuertos alternativos en competencia con los españoles, tanto regulares como turísticos.

En desarrollo de reglamentos y directivas comunitarias se ha ido produciendo la liberalización de servicios fundamentales en la vida de un aeropuerto y en la estructura de la red aeroportuaria. Es suficientemente conocido que, a raíz del Reglamento 2.408 del año 1992, la liberalización del handling en tierra en los aeropuertos españoles comenzó tímidamente, convirtiéndose España quizá en una especie de país pionero de los quince países comunitarios en la aplicación de esa normativa liberalizadora del handling en tierra. Y así se comenzó en los aeropuertos canarios de Gando, en la isla de Gran Canaria, y de Reina Sofía, en la de Tenerife, y en el aeropuerto de Madrid-Barajas, por cuanto rebasaban un número superior a los dos millones de pasajeros al año.

Hay varias asignaturas pendientes, por expresarnos coloquialmente, en lo que significa la aplicabilidad en tierra de las políticas de liberalización que posibilitan en el aire la política de cielos abiertos que la Unión Europea se ha dado a sí misma; una política de tráfico fluido donde la competitividad constituye la columna vertebral del quehacer en el tráfico aeronáutico. La Directiva 96/67 del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra de los aeropuertos de la Comunidad, mandada a todos los países comunitarios para ir poniendo en marcha una serie de servicios e ir tomando una serie de decisiones que aún en España no se han adoptado. Por ejemplo, el artículo 5 de esa directiva comunitaria a la que acabo de hacer referencia dice claramente: Comité de usuarios. En un plazo máximo de doce meses a partir de la entrada en vigor de la presente directiva, los Estados miembros garantizarán que para cada uno de los aeropuertos contemplados se creará un comité compuesto por representantes de los usuarios o de las organizaciones representativas de los usuarios. Este es un comité demandado insistentemente por los usuarios de los aeropuertos nacionales, entendiendo por usuario no el pasajero que transita por el aeropuerto para tomar un avión, sino la compañía aérea, los grupos empresariales que utilizan los aeropuertos desarrollando en ellos actividades de muy diferente índole. En ese sentido, las compañías aéreas españolas vienen demandando insistentemente la entrada en vigor de todos y cada uno de los contenidos de esa directiva. Uno de los contenidos es la liberalización del suministro de combustible y de aceite lubricante a las aeronaves y, consiguientemente, a las compañías, y eso está recogido en esa directiva comunitaria.

Naturalmente, el cumplimiento de esta directiva es lo que impulsó al Grupo Socialista a preparar la proposición no de ley en mayo de 1997. Transcurrido este tiempo, vemos que no se ha tomado ninguna decisión y que los presidentes de compañías aéreas españolas han puesto el grito en el cielo. Concretamente, el presidente de la compañía Iberia, ejecutivo que ustedes tanto valoran en la gestión

que lleva a cabo —y supongo que estas declaraciones les motivará notablemente—, viene denunciando en los últimos meses de conferencia pública la carestía del queroseno en los aeropuertos españoles como consecuencia del monopolio existente en los aeropuertos nacionales. Tengo en mis manos referencias de prensa de declaraciones muy extensas que ha hecho, de las que leeré sólo lo más relevante. El presidente de Iberia —dice uno de los artículos—, Xabier de Irala, denunció ayer que la situación de monopolio que la compañía logística de hidrocarburos CLH tiene de facto en la distribución de queroseno en los aeropuertos españoles encarece los costes de las compañías aéreas y perjudica tanto las cuentas de resultados de éstas como a sus clientes. En una conferencia sobre combustible organizada ayer en Madrid —se refiere a un día del mes de junio pasado— por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA), el señor de Irala se lamentó de que para su compañía el coste de distribución de queroseno en el aeropuerto de Madrid sea entre un 30 y un 50 por 100 superior al de aeropuertos como el de Heathrow, Charles De Gaulle o Frankfurt, sin que haya razones de peso para ello. Y así, a continuación, lee una serie de datos. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Señoría, yo he tenido la curiosidad —naturalmente, por mandato de mi grupo parlamentario— de mantener conversiones con responsables del área de suministro de combustible a las aeronaves en distintos aeropuertos españoles, responsables de distintas compañías, y dispongo de un dossier que me ha reafirmado en la bondad de la presentación de esta iniciativa. Quiero dejar muy claro que, en efecto, en el transcurso del tiempo se han producido acontecimientos en España desde el punto de vista legislativo, cómo no. En los últimos días se ha aprobado en el Pleno del Congreso de los Diputados la Ley del sector de hidrocarburos, que, desde la óptica del Grupo Socialista, no resuelve la cuestión que estamos planteando, salvo desde un punto de vista formal, porque es suficientemente conocido que para que se incorporen nuevos operadores en las redes aeroportuarias nacionales es necesario acceder a la red del transporte y a mecanismos de almacenamiento que hoy están en poder de una compañía, la Compañía Logística de Hidrocarburos. Este acceso de terceros, cuartos o quintos operadores a la red aeronáutica nacional no es un tema baladí; es casi el 20 por 100 del coste del mantenimiento de una compañía aérea. El abaratamiento del suministro de combustible a los aviones puede coadyuvar a convertir los aeropuertos de Madrid-Barajas, Palma de Mallorca o los aeropuertos de Canarias en tres o cuatro auténticos *hubs*, es decir, redistribuidores de rutas troncales de tráfico aéreo. El elemento incentivador básico para posibilitarlo está, naturalmente, en el combustible.

Que no se me diga que la Ley de hidrocarburos recientemente aprobada resuelve este problema, porque en los meses próximos se va a demostrar que no va a ser así. Mientras no se liberalice el acceso a la red troncal de suministro de combustible, no va a ser posible, por cuanto sabemos quiénes son los titulares de ese peaje de acceso, y no van a posibilitar la red de titularidad propia para el uso de un cuarto de un quinto operador que traiga un combustible de la refinería donde lo adquiera a un mejor precio.

En suma, como estamos condicionados por la hora y como tengo la impresión de que, por mucho que se argumente, las posiciones están fijadas y este es probablemente el inicio de futuros debates que mantendremos exigiendo el cumplimiento de la directiva y reglamento comunitarios a los que acabo de hacer referencia, que van a dar origen a esa necesidad inexorable, con independencia del contenido de la actual ley o de la que será ley dentro de muy pocas fechas, termino reiterando el mantenimiento de nuestra proposición de ley en el proyecto de resolución que la recoge.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley. ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra? **Pausa.)**

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intervengo muy brevemente para anunciar la posición de nuestro grupo, que va a ser de abstención porque, aún compartiendo muchos de los aspectos expuestos por el señor Segura, también tenemos nuestras dudas sobre los procesos globales de liberalización. Si bien es verdad, y lo compartimos, que existe una situación de monopolio en el tema de hidrocarburos, y también compartimos que no va a ser suficientemente combatida por la nueva Ley de hidrocarburos, por las propias condiciones de una ley que se hace prácticamente para mantener a quien ya está en el sector en posiciones dominantes, al mismo tiempo, hay una situación de monopolio indirecto o duopolio en el sector aéreo en su conjunto y está pendiente todavía de resolución el conflicto por el posible acuerdo de subida de tarifas entre Iberia y Air Europa. Nosotros apostaríamos por ello si tuviésemos claro que se iba a transferir al usuario este tipo de ventajas. Lo que pasa es que la experiencia nos dice otra cosa, nos dice que en cuanto hay oportunidad, ese tipo de cosas no se traducen en un beneficio directo para el usuario sino en un mayor margen de beneficio para algunos. Por lo tanto, tenemos bastantes reservas y creemos que el tema es más amplio.

Si compartimos la necesidad de acabar con cualquier tipo de monopolio en el ámbito que sea, pues podríamos justificar un monopolio estatal en el que los impuestos o beneficios fueran a las arcas del Estado, en este caso ya no es así. Estamos de acuerdo con la filosofía de acabar y trabajar por romper monopolios también en este tema, pero quisiéramos ir más lejos y la propia proposición no de ley no es el marco adecuado o no permite tener un debate más amplio para saber qué pasa con los costes del transporte aéreo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Landeta Álvarez-Valdés.

El señor **LANDETA ÁLVAREZ-VALDÉS**: Señores diputados, intervengo para fijar la postura del Grupo Parlamentario Popular en la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista respecto a la liberalización del suministro de carburantes en los aeropuertos españoles. Desde el primer momento tengo que manifestar que nuestra idea es rechazar la presente proposición no de ley por considerarla innecesaria en estos momentos.

El problema de la liberalización del mercado de combustibles de aviación se plantea siempre con el objeto de cumplir determinados requisitos de carácter formal, es decir, poner en práctica directivas comunitarias, conseguir mercados más dinámicos, eliminar las trabas burocráticas que impiden el acceso de nuevos operadores. Y con otro más ambicioso y útil para el mercado aeronáutico, que se basa parcialmente en el anterior, como es conseguir mejoras en el precio final que paga el usuario de aerolínea.

Con la desaparición del monopolio de petróleos y productos derivados y de la compañía que lo disfrutaba anteriormente, Campsa, el Estado español acometió y consiguió la más completa liberalización y el más eficaz marco competitivo para los productos de mayor uso, combustibles de automatización. Así, de un único operario existente en 1994 se ha pasado en los momentos actuales a más de 15 multinacionales del sector del petróleo en nuestro país. En el ámbito aeroportuario, la liberalización también es un hecho. Los concesionarios de Aena en Barajas son CLH Aviación y Shell, y disfrutaban su concesión sin carácter de exclusividad, de modo que, como se refleja precisamente en los contratos comerciales, Aena puede proceder a la adjudicación de otras concesiones para la misma actividad en cualquier momento del período concesional. Sin embargo, no se ha recibido hasta el momento actual ninguna solicitud concreta y formal para la adjudicación de nuevas concesiones.

La proposición coincide en su objetivo y en líneas muy generales con los proyectos del Gobierno para permitir a la iniciativa empresarial ampliar su campo de actuación como medio para reforzar indiscutiblemente la competitividad. La proposición, al no tener en cuenta diferentes factores que integran el precio final del combustible, centrándose únicamente en uno de ellos, es decir, el almacenamiento y servicio de puesta a bordo de los recintos aeroportuarios, se limita a suponer que una indiscriminada y acelerada entrada de nuevos operadores en los aeropuertos va a tener la consecución inequívoca de obtener rebajas en el precio del combustible, lo cual no deja de incluir considerables dosis de optimismo ya que ignora cuál es el factor auténticamente distorsionador del precio. Difícilmente podrían segundos operadores de combustible competir adecuadamente con los actuales si el acceso al aeropuerto de su producto tropieza con dificultades de orden operativo o económico que gravitan decididamente sobre el precio final. Conviene resaltar que el proceso de distribución de combustibles a los aeropuertos supone un cargo del 13 por 100 en el precio final a abonar por las compañías aéreas.

Con el proyecto de la nueva Ley de hidrocarburos, el Gobierno pretende medidas cuyas implantación efectiva colabora, de modo inequívoco, en el acceso de nuevos operadores y rebajas del precio final del producto, facilitando a los sistemas generales de distribución la entrada a los aeropuertos y paliando así los actuales obstáculos para contribuir a igualar las condiciones económicas de transporte para todos los futuros operadores. Con independencia de esta actuación primordial, el Gobierno, a través del ente público Aena, ha elaborado un calendario de concursos para cubrir las plazas de segundo operador. Este calendario determina concursos públicos para los aeropuertos de Palma de Mallorca, Ibiza, Málaga y Alicante, a celebrar

durante el último trimestre de 1998. No se hacen precisas actuaciones similares en los aeropuertos de Gran Canaria, Tenerife Sur, Madrid-Barajas y Barcelona, que disponen desde hace tiempo de dos operadores independientes.

Las instalaciones de almacenamiento de los aeropuertos de Lanzarote y Fuerteventura necesitan ser desmanteladas por necesidades de expansión. Antes del 31 de diciembre de 1998 se convocarán concursos de proyectos, construcción y explotación de nuevas instalaciones, instrumentados de modo que, una vez operativas, sean accesibles a los diversos agentes de asistencia en tierra que, demostrando su interés en participar en la actividad, acrediten solvencia técnica y económica suficiente. Durante el año 1999 serán convocados concursos para disponer de segundo operador de combustibles en los aeropuertos de Tenerife Norte, Bilbao y, si fuera posible su función, también en Valencia.

La proposición del Grupo Socialista de acelerar el calendario de actuación constriñéndose a los tres próximos meses, abarcando actuaciones simultáneas para un mínimo de nueve aeropuertos, debe ser desestimada en función de los siguientes factores: es extremadamente precipitada, no guarda relación con las necesidades auténticas del ámbito aeroportuario, no supone ninguna clase de ventajas sobre el proyecto de Aena y, por último, la propuesta parcial de dotación de dos operadores para los aeropuertos con tráfico superior a 1,5 millones de pasajeros en períodos punta de seis meses supone, indiscutiblemente, una duplicidad y, por tanto, una sobredimensionamiento de medios para los meses restantes e inevitablemente conduciría al reajuste al alza del precio final del combustible.

Éstas son las razones de hecho. Pero existen también en esta proposición razones de Derecho, que son las siguientes. La actividad de almacenamiento y suministro de los carburantes a aeronaves en los aeropuertos nacionales puede ser realizada libremente, sin perjuicio de las obligaciones que puedan derivarse de la correspondiente legislación sectorial. En ese sentido, dichas actividades están sujetas actualmente a la autorización de la correspondiente concesión administrativa por parte de Aena. En efecto, en el caso de acceso de terceros a instalaciones de recepción, almacenamiento y transporte de productos petrolíferos, el Real Decreto-ley 7/1996, de 7 de junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de actividades económicas, establece en su artículo 25 el libre acceso a las instalaciones, con la excepción, en cuanto a esta posibilidad, para el caso del uso de las instalaciones aeroportuarias para el suministro de aeronaves. No obstante, y esto es lo trascendental, la Ley del sector de hidrocarburos, que ha sido aprobada por el Pleno de las Cortes el 17 de septiembre de 1998, establece en su disposición derogatoria única la derogación de los artículos 25 a 29, ambos inclusivos, del Real Decreto 7/1996. La citada ley establece en su artículo 43 la actividad de distribución al por menor de productos petrolíferos, entre otros —apartado c)—, el suministro de queroseno con destino a la aviación.

Por otra parte, de acuerdo con el apartado segundo del mismo artículo, la mencionada actividad podrá ser ejercida libremente por cualquier persona física o jurídica, siempre que cuente con las autorizaciones preceptivas en temas de

seguridad, medio ambiente y protección de consumidores y usuarios.

Por esto, es de señalar que esta proposición de ley, que se presentó ante la Cámara el 28 de mayo de 1998, es decir, con anterioridad a la aprobación de la Ley de hidrocarburos, debe ser desestimada por no añadir en modo alguno ventajas a las actuales del Gobierno y, por parte, tenga la seguridad el representante del Partido Socialista de que en la idea del Gobierno está cumplir con la Directiva comunitaria 96/97. Por todo ello, anunciamos nuestro voto negativo a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, yo creo que si algo ha caracterizado el discurso del señor Landeta es que ha contradicho en poco sus argumentos. Por tanto, no cabe ningún turno de palabra.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO DE AUTOVÍA ALTO DE SANTO DOMINGO-OURENSE. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/001110).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la última proposición que tenemos hoy: Proposición no de ley relativa a la construcción del tramo de autovía Alto de Santo Domingo-Ourense, presentada por el Grupo Socialista y para cuya defensa tiene la palabra la señora Novoa.

La señora **NOVOA CARCACIA**: Señorías, la iniciativa que hoy defendiendo tiene que ver, efectivamente, con una vía de conexión entre las ciudades gallegas de Ourense y Santiago de Compostela, un proyecto que tiene una larga historia y un amplísimo historial político. Trataré brevemente de explicar y de expresar ante los miembros de esta Comisión algunos antecedentes y la situación actual en relación a este tema.

El plan director de infraestructuras elaborado por el anterior Gobierno y aprobado por esta Cámara contempla una vía de conexión entre Santiago y Ourense. En este sentido, y en base a ello, el 18 de agosto de 1994 el entonces ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente daba orden de realizar un estudio informativo para hacer una vía de alta capacidad sin peaje entre Santiago y Ourense, estudio que, por otra parte, prosiguió el actual Ministerio de Fomento. Se daba de esta manera el primer paso para la ejecución de esta vía de comunicación. No obstante, posteriormente la Xunta de Galicia adoptó la decisión de realizar otro estudio informativo para la construcción de una autopista de peaje en el mismo itinerario. Ante esta circunstancia atípica, surgió una larga polémica que conllevó a que las distintas fuerzas políticas e instituciones se pronunciaran y adoptaran resoluciones en el sentido de que esta vía de comunicación fuese una autovía y no una autopista de peaje. La opción de los socialistas fue también ésta y en esta Comisión se debatió y se votó el día 19 de marzo de 1997 una proposición no de ley de mi grupo en tal dirección, aunque resultó desestimada. Por otra parte, la Xunta de Galicia y el Ministerio de Fomento firmaron un convenio según el cual se construirá una autopista de peaje entre

Santiago y el Alto de Santo Domingo, Pontevedra. En el mismo convenio se supedita la prolongación de esta autopista hasta la ciudad de Ourense a que se incremente la necesidad de tráfico rodado a 10.000 vehículos/día como intensidad media en este tramo. Es decir, que esta vía de comunicación, además de que va a suponer un coste económico para quienes transiten por ella, no comunicará la ciudad de Ourense y Santiago tal y como contempla el plan director de infraestructuras, sino aproximadamente el 55 por 100 del recorrido, y ello pese a que en el convenio citado se dice textualmente que la carretera nacional 525 entre Ourense y Santiago de Compostela soporta una elevada intensidad de tráfico, que su trazado es sinuoso y que el elevado número de poblaciones que atraviesa dificulta las comunicaciones entre importantes comarcas de Galicia, el acceso a la capital de la comunidad autónoma y el más importante aeropuerto del noroeste de España.

Señorías, tal y como decía anteriormente, la opción de los socialistas era la de una autovía libre de peaje; no obstante, asumimos, por irreversible y por impotencia no somos mayoría en esta Cámara ni lo somos tampoco en el Parlamento de Galicia aceptamos, como decía, que esta vía de comunicación sea una autovía de peaje, pero, señorías, mi grupo parlamentario tiene el temor de que el tramo Alto de Santo Domingo-Ourense no vaya a ser ejecutado a corto ni a largo plazo si queda supeditado al criterio de intensidad de tráfico, ligado por otra parte al de rentabilidad económica como autopista de peaje. Tenemos este temor porque, según información del propio Gobierno a respuesta de una pregunta de esta diputada, la intensidad media diaria en este tramo oscila entre 5.332 vehículos/día en las proximidades de Alto de Santo Domingo y los 9.762 vehículos/día en el acceso a Ourense, datos del último año.

Señorías, la provincia de Ourense y la parte interior de Galicia, a la que afecta especialmente esta infraestructura, sufre una pérdida de población acusada y envejece a gran ritmo, variables ambas opuestas a que nos permita estimar un mayor flujo de vehículos en un futuro inmediato. Sin embargo, su no ejecución sería una clara quiebra del principio de solidaridad, de redistribución y de reequilibrio territorial. Señorías, las administraciones autonómica y central justificaron la decisión tomada por razones de urgencia y el convenio fue firmado el 24 de febrero de 1997, hace exactamente un año y siete meses. (Rumores.)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Novoa.

Por favor, ruego silencio para que se pueda oír al interviniente.

Continúe, señora Novoa.

La señora **NOVOA CARCACIA**: Sí, señor presidente.

Decía que la justificación de ambas administraciones a la hora de tomar la decisión y la firma del convenio era la naturaleza de urgencia que tenía la obra. También decía a los miembros de esta Comisión que el convenio fue firmado el día 24 de febrero de 1997 y que, por tanto, ha transcurrido un año y siete meses, fijándose igualmente el año 1997 para la adjudicación de la concesión administrativa; sin embargo, estamos a septiembre de 1998 y este acuerdo no se ha cumplido.

El Grupo Parlamentario Socialista presenta hoy esta proposición no de ley que les aseguro responde a la inquietud y a la insatisfacción que tienen muchos ciudadanos y sectores sociales; y valga como muestra la oferta efectuada por Caixa Ourense para financiar el tramo Ourense-Alto de Santo Domingo, al objeto de que pueda ser ejecutado simultáneamente con el de Santo Domingo-Santiago. Esta diputada, señorías, defiende sobre todo esta iniciativa por el convencimiento de que es necesaria y de justicia, por el convencimiento de que aquello que no resuelven las leyes de mercado necesitan otras soluciones. En un contexto político, en el que gran parte del territorio tiene el sentimiento de que una pequeña parte del territorio se beneficia de importantes incrementos de recurso en base a apoyos parlamentarios, no se puede dejar en la incertidumbre aproximadamente 45 kilómetros de una vía de comunicación necesaria por el bajo nivel de servicios que hoy ofrece la actual carretera convencional y porque sería el cumplimiento sin más de lo que aprobamos en esta Cámara. Por todas estas razones, señorías, mi grupo les pide la votación favorable de nuestra proposición no de ley, a través de la cual instamos al Gobierno a que estudie las fórmulas necesarias, incluida la de autovía libre de peaje, que permitan la construcción del tramo Alto de Santo Domingo-Ourense, de la autopista Santiago-Ourense de forma simultánea al tramo Santiago-Alto de Santo Domingo.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley el Grupo Popular ha presentado una enmienda. Para su defensa tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Lo primero que me sorprende al leer la exposición de motivos de la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista es la rotunda mentira de su primer párrafo... (**Rumores.**), porque la exposición de motivos en ese primer párrafo dice que el plan director de infraestructuras contempla una vía de alta capacidad de conexión entre Santiago y Ourense. Yo tengo aquí el plan director de infraestructuras visto en el Congreso de los Diputados y en su página 105 que si es posible voy a incorporar al acta pone vías de conexión: Santiago-Ourense, y en su página 109 aclara lo que son vías de conexión. Como se ha dicho, se incluyen también en este programa las vías de conexión, que son carreteras convencionales de dos carriles y vías lentas donde sea necesario. Aquí está para que se adjunte al acta.

Cuando las fuerzas sociales, políticas y económicas de la provincia de Ourense, entre las políticas el alcalde y la corporación de Carballino, que después volveré a comentar, hicieron ver la necesidad de acometer la mejora urgente mediante una vía, ahora sí, de alta capacidad, no la de la propuesta del Gobierno socialista, por parte del Ministerio de Fomento se inició un estudio informativo ralentizado que congelaba y congeló las posibilidades de mejora. Repátese los planes de inversión plurianuales de aquel Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente dentro de los Presupuestos Generales del Estado de 1995, últimos redactados por el Gobierno socialista. Es entonces, ante esta ralentización, cuando la Xunta de Galicia inicia espontáneamente un estudio informativo para la construcción de una autopista entre Santiago y Ourense

con objeto de presentarlo al Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente. El Ministerio de Obras Públicas inicia paralelamente otro estudio informativo y ambos estudios se han fundido en uno, que es el que ha servido de base al convenio firmado por la Xunta de Galicia y el ministro de Fomento, al cual ha hecho mención la señora Novoa, que permite el inminente concurso y adjudicación de la concesión de la autopista Santiago-Ourense en el tramo Santiago-Alto de Santo Domingo. Tras la aprobación, por el Consejo de Ministros, del programa de autopistas de peaje, por orden ministerial de mayo de 1997 se incluyó dicha autopista como tenía que ser preceptivo y reglamentario, entre las declaradas urgentes y de excepcional interés público. Es curioso que frente a lo expuesto por mí al inicio de esta intervención al Grupo Socialista, tanto en el Parlamento gallego como aquí, le entren ahora urgencias por resolver, por cierto con independencia de la factibilidad y consideraciones técnicas y económicas, las comunicaciones entre Santiago y Ourense no como no las resolvían ellos hasta el año 2007, año de vigencia del Plan Director de Infraestructuras. Las comarcas de Santiago, Silleda, Lalín, Arzúa y Carballino, con su alcalde socialista al frente, quieren cuanto antes esta autopista. Están de acuerdo con la solución Xunta-Fomento y con todo lo trabajado hasta ese momento. Por ello proponemos la enmienda de modificación, que es la única posible para que la autopista se ejecute y entre en servicio lo más pronto posible.

La portavoz del Grupo Socialista ha señalado que los trámites para la ejecución de esta autopista han consumido hasta este momento quince, dieciséis o dieciocho meses. Efectivamente, los trámites administrativos son así. Esta autopista era la primera en orden de prelación que lógicamente debía salir a licitación y a concesión dentro del programa de autopistas de peaje. Por tanto, el decir sí a que se paralicen los trámites administrativos que ya se han realizado durante diecisiete o dieciocho meses, ¿qué supondría para que se licite toda la autopista? Retrasar dieciocho meses más el inicio del tramo Santiago-Alto de Santo Domingo. Ya no se puede considerar tampoco posible una autovía sin peaje como propone el Grupo Socialista. Por tanto, insisto, nuestra propuesta-enmienda, que, por cierto, ha costado Dios y ayuda en el Ministerio de Fomento en estos días, creo que es la realmente factible y lamentaría que no la apoyara el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieren intervenir? Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Rodríguez, del BNG.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sin duda alguna, el Bloque Nacionalista Galego está dispuesto a meditar qué tipo de vía sería interesante construir entre Ourense y Santiago, en función de la racionalidad y del equilibrio de la red interna de Galicia y también, lógicamente, del equilibrio entre el tipo de transportes que vamos a utilizar. Pero desgraciadamente esta meditación es inviable, y no por responsabilidad precisamente del Bloque Nacionalista Galego, sino por una irresponsabilidad notoria del Grupo actual, tanto a nivel del Estado como a nivel de la comunidad autónoma. Y me voy a explicar.

No cabe duda de que si Galicia tuviese opción a un ferrocarril, no digo de alta velocidad sino a un ferrocarril con unas velocidades medias de 100-130 kilómetros por hora, las comunicaciones entre Santiago y Ourense mejorarían sensiblemente. Está claro también que en este caso podría soportar una carretera convencional, de conexión convencional, que se retirase del centro de los núcleos urbanos y a la que se construyese unas paralelas para los vehículos lentos, sobre todo en el tramo Lalín-Ourense, porque posiblemente el tramo Lalín-Santiago seguiría siendo un auténtico calvario, porque los datos oficiales son reales y llegan a superar los 12.000 vehículos/día los que transitan por ese corredor de una carretera mal tratada por los sucesivos ministerios de Obras Públicas, actual Fomento. Lo grave está en que la Xunta de Galicia, en esta escala de despropósitos a que nos tiene acostumbrados, no contenta con aceptar una marginación intolerable por parte de los sucesivos gobiernos españoles, se mete a empeorar las cuestiones al firmar convenios con Fomento que si en principio aparecieron como convenio Santiago-Lalín se convierten en convenio Santiago-Alto de Santo Domingo. Pero da la casualidad de que el Alto de Santo Domingo está 14 kilómetros después de Lalín y no se puede uno explicar cómo es posible hacer desaparecer casi 4.000 vehículos en 14 kilómetros en medio del monte. Este es el problema que provoca después toda la guerra a la que estamos sometidos y la lógica de las demandas de una ciudad como Ourense que supera prácticamente los 100.000 habitantes. No se puede entender por qué tiene que acabar una autovía de peaje, que ya es decir, en medio del monte y no llegar 45 kilómetros más adelante a una ciudad que es de las más importantes que tenemos en el interior de Galicia. Aquí es donde se arma el primer conflicto grave, por supuesto dentro del panorama general de que —ya lo dijo el señor ministro de Fomento— un país —parecía que era España, pero se refería a Galicia— no se puede permitir el lujo de tener carretera, ferrocarril y aviones. Eso sí, Sevilla sí, Valencia sí, Barcelona sí, Madrid sí, por supuesto Euskadi, cuando le toque, también; los únicos que no podemos somos nosotros. Este es el problema grave en que estamos. Por tanto, señorías, cuando la Caixa-Ourense dice que quiere participar en la construcción está en un contexto de debate político, de instrumentalización política grave, para responder a una lógica demanda provocada porque se actúa mal. Yo ya no entiendo por qué la Xunta de Galicia opta rápidamente por pagar ella una infraestructura que debía de pagar, por lo menos la carretera convencional, el Estado español. Esa sería la política de equilibrio, de solidaridad y de redistribución. El problema gravísimo es que ahora nos vayan a hacer una autovía de peaje prácticamente paralela a una carretera de competencia estatal abandonada y en una zona atrasada.

En fin, dentro del contexto en que está, creo que la proposición de la señora Novoa tiene toda la razón. Este debate no fue provocado por ninguna fuerza de la oposición y la autovía hay que completarla. A nosotros nos gustaría que no fuese de peaje. Es más, nos gustaría, si se pudiese debatir estratégicamente, contemplar toda esta problemática en relación con la ausencia clamorosa del ferrocarril en Galicia. Entonces nosotros a lo mejor votábamos en contra de esta proposición no de ley. Pero así no; así no porque es una burla continua. Lo que nos molesta es que desgracia-

damente el tramo Santiago-medio del monte lo vaya a pagar la Xunta de Galicia. De verdad que es alucinante. Como si le sobrase el dinero. Ya vimos en el debate de esta mañana también la ausencia clamorosa de Galicia en las competencias del Estado y lo agudizamos como imbéciles. Este es el problema real. Por todo ello, el Grupo Socialista tendrá nuestro voto favorable.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Novoa tiene la palabra para manifestar su posición ante la enmienda.

La señora **NOVOA CARCACIA**: Señorías, no es mi interés ni es de mi agrado introducir aquí viejas polémicas, siempre desagradables, pero como sobre esta materia estoy lo suficientemente documentada, no quiero dejar pasar la ocasión de decir al señor Carreño que voy a dar lectura a unas citas del «Diario de Sesiones», a unas iniciativas presentadas en el Parlamento autonómico e incluso daré lectura también a la respuesta del Gobierno a una pregunta formulada por esta diputada en la que voy a demostrar que, efectivamente, la opción inicial era una autovía libre de peaje.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Novoa, le recuerdo que su turno, en este caso, es simplemente para decir si acepta o no la enmienda. Comprendo que el comienzo de la intervención del señor Carreño le da pie para contestar, en un minuto como máximo, a la aseveración hecha por él. Pero le ruego que no consuma más de un minuto para contestar y luego manifieste su posición en relación con la enmienda.

La señora **NOVOA CARCACIA**: Soy consciente de que mi turno en esta ocasión es para aceptar o rechazar la enmienda que ha propuesto el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, pero precisamente por las acusaciones que ha hecho y teniendo relación con esa vieja polémica que yo he expresado aquí que no es mi intención reabrir —ha sido él quien lo ha hecho—, me veo en la obligación de hacer algunas precisiones a lo que el señor Carreño ha manifestado.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señora Novoa, pero le recuerdo que tiene un minuto.

La señora **NOVOA CARCACIA**: Simplemente leeré un pequeño texto de una intervención del señor conselleiro de Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia, de fecha 4 de abril de 1995. Dice —y voy a traducir al castellano—: En septiembre del año 1994 el secretario general para las Infraestructuras y el Transporte del Moptma anunciaba la contratación de un estudio informativo para la realización de una autovía entre Orense y Santiago; esto lo dice el señor conselleiro en el Parlamento autonómico. En fecha mucho más reciente, el 19 de noviembre de 1996, el Gobierno, en respuesta a una pregunta formulada por esta diputada de naturaleza mucho más amplia que el tema concreto que nos ocupa en esta Comisión, en uno de los apartados decía textualmente: Igualmente en el mencionado programa de vías de gran capacidad —es el término que yo he utilizado, señorías—, el Plan director de infraestructuras

contempla la construcción de una nueva vía entre Santiago y Ourense, y más adelante reitera la expresión «construcción de una autovía».

Señorías, no era mi intención reabrir viejas polémicas. He dicho que mi grupo parlamentario asume como irreparable e irreversible que tenga que ser una autopista de peaje, pero nos conformamos con que sea una autopista de peaje que se quede a medio camino. Por tanto, la iniciativa que presentamos hoy en esta Comisión perseguía que el trazado de esa vía de comunicación conectara las dos ciudades, Orense y Santiago, tal y como está contemplado en el Plan director de infraestructuras.

Refiriéndome a la enmienda que propone el señor Carreño he de decir que, tal y como la ha presentado, es insatisfactoria para mi grupo parlamentario, puesto que hay un elemento sustancial y es que se garantice la construcción simultánea de ambos tramos. En la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular se expresa textualmente que la búsqueda de vías de solución a la situación de la construcción del nuevo tramo se realizará durante la ejecución del primer tramo. Para nosotros esto no es satisfactorio. Estaríamos dispuestos a aceptar la formulación de la primera parte de la enmienda, haciendo las correcciones correspondientes en el texto de nuestra proposición no de ley, siempre y cuando en la segunda parte de la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Popular quedara contemplado que el tramo que no está previsto que sea ejecutado se realice simultáneamente con el tramo Alto de Santo Domingo-Santiago. Si así fuera, aceptaríamos la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos únicamente de decir si se puede buscar esa transaccional entre la enmienda y la proposición, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor presidente, he de decir que no es posible aceptarla porque el Grupo Popular no quiere que se retrase ni un solo día más el inicio de la autopista entre Santiago y Ourense. Como ya está en trámite la inminente adjudicación e inicio por tanto de las obras en ese tramo, no queremos retrasar como mínimo dos años el inicio de la totalidad Santiago-Ourense.

El señor **PRESIDENTE**: Votaremos en su momento la proposición no de ley en los términos que ha expresado el Grupo Socialista.

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA DE LA COMISIÓN.

— **ELECCIÓN DE VICEPRESIDENTE PRIMERO (NÚM. EXP. 041/000041).**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a las votaciones, comenzando por el punto primero del orden del día, elección de vacantes en la Mesa de la Comisión. Se comunica la baja de doña Carmen Heras Pablo en esta Mesa y en la Comisión y la propuesta como vicepresidente primero de don Víctor Morlán.

Vamos a pasar a la votación de esta propuesta.

Por el señor secretario se procede a pasar lista a los miembros de la comisión presentes y sustituidos, que depositan su voto en la urna.

Efectuada la votación y verificado el escrutinio, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Votos emitidos, 37; a favor de don Víctor Morlán, 36; uno en blanco.

Queda proclamado don Víctor Morlán vicepresidente primero de la Mesa de la Comisión. **(Aplausos.)**

Reincorporado a la Mesa don Víctor Morlán vamos a proceder a la votación de las proposiciones no de ley.

Se ha elaborado un texto conjunto de las proposiciones no de ley números 2 y 3 que procedo a leer en su parte dispositiva. «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Apoyar las comunicaciones por ferrocarril, en especial para el transporte de mercancías por el Pirineo Central. 2. Reactivar el debate sobre el convenio vigente entre España y Francia en el seno de la Comisión hispano-francesa para el estudio de las conexiones ferroviarias transfronterizas, en concreto el cumplimiento de los convenios y acuerdos de comunicaciones ferroviarias España-Francia, línea Valencia-Teruel-Zaragoza-Canfranc-Pau. 3.1. Redactar los estudios de viabilidad y proyectos técnicos necesarios previos a la ejecución de las inversiones necesarias para la mejora del trazado actual, en especial a la posibilidad de acometer hasta Zaragoza con el ancho de vía europeo y túnel baja cota Vignemale (Francia). 3.2. Redactar los estudios de viabilidad y proyectos técnicos necesarios previos a la ejecución de las inversiones necesarias para la mejora, modernización y relanzamiento del trazado actual Valencia-Aragón-Francia por Canfranc, con el compromiso de incremento de inversión para el mantenimiento y reposición de la infraestructura ferroviaria entre Huesca y Canfranc y reanudación de la circulación de trenes, así como la potenciación y mejora del eje Valencia-Sagunto-Teruel-Zaragoza. 4. Coordinar, en el marco de sus competencias, a los diferentes organismos, instituciones, agentes económicos involucrados en el proyecto de potenciación del Aeropuerto de Zaragoza como Plataforma Logística. 5. Posibilitar que este proyecto sea susceptible de búsqueda de financiación privada para su puesta en marcha y explotación. 6. Realizar las gestiones político-técnicas necesarias ante los organismos competentes de la Unión Europea encaminadas a determinar que la conexión por el Pirineo aragonés desde la Comunidad Valenciana (Arco Mediterráneo) se defina como eje prioritario dentro de las grandes redes europeas de transporte por ferrocarril.»

Esta sería la proposición no de ley conjunta, presentada por el Grupo Popular y por el señor Chiquillo, de Unión Valenciana.

Votamos la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo:

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

A la siguiente proposición no de ley sobre venta de casas propiedad del Ministerio de Fomento en Santa Cruz de Tenerife, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda

Unida, se ha presentado por el Grupo Popular una enmienda transaccional, que abarca toda la parte dispositiva, que dice así: «El Congreso de los Diputados insta a la Administración a continuar las gestiones conducentes a la reparación de las deficiencias existentes en las viviendas construidas por el antiguo Ministerio de Obras Públicas en Santa Cruz de Tenerife —grupo José Martí— y cuya venta se ha llevado a cabo a los antiguos arrendatarios, acogiendo al nuevo Plan de Vivienda y Suelo para el período 1998-2001, aprobado por Real Decreto 1186/1998, de 12 de junio, previa declaración de “Área de Rehabilitación” al citado grupo».

Con esta redacción se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

La siguiente proposición no de ley es sobre liberalización del suministro de carburante en los aeropuertos espa-

ñoles, presentada por el Grupo Socialista y que se vota en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado:
Votos a favor, 17; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La siguiente proposición no de ley es la relativa a la construcción del tramo de autovía Alto de Santo Domingo-Ourense. Ha sido presentada por el Grupo Socialista y se vota también en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado:
Votos a favor, 17; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Advierto que ahora hay reunión de Mesa y portavoces durante dos minutos.

Se levanta la sesión.

Eran las seis y cuarenta 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