



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 555

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 53

celebrada el jueves, 29 de octubre de 1998

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

	<u>Página</u>
— Sobre la siniestralidad de la carretera N-541, Ourense-Pontevedra, a su paso por el casco urbano de Cerdedo (Pontevedra). Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/00079)	16118
— Relativa a actuaciones provisionales para evitar accidentes de tráfico en la N-II, en la ciudad de Fraga (Huesca). Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente I61/001094)	16120
— Sobre la realización de un estudio informativo sobre la conexión del municipio de Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) con la autopista A-9 a través del Alto del Pousadoiro. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/080710)	16122
— Relativa a medidas urgentes de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) para mejorar los servicios ferroviarios subvencionados por la Xunta de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/ 000720)	16123

	Página
— Sobre travesías urbanas de ferrocarril. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000748)	16126
— Sobre reducción del peaje del tramo de autopista A-9 entre el puente de Rande y Vigo y el posible no abono del peaje en los tramos de autopista del Atlántico que constituyan circunvalación de área urbana densamente poblada. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000954)	16130
— Sobre medidas para establecer la gratuidad del tramo de autopista A-9, comprendido entre el puente de Rande y Vigo, Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000924)	16130
— Para el enterramiento de la línea de alta tensión que circunda o atraviesa calles de Aravaca (Madrid). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001118)	16133
— Para el enterramiento de la línea de alta tensión que circunda o atraviesa calles de la zona de Herrera Oria (Madrid). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001119)	16133
— Para el enterramiento de la línea de alta tensión que circunda o atraviesa calles del barrio de Vallecas (Madrid). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001120)	16133
— Para el enterramiento de la línea de alta tensión que circunda o atraviesa calles del distrito de Usera (Madrid). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001121)	16133
— Para el enterramiento de la línea de alta tensión que circunda o atraviesa calles del distrito de Latina (Madrid). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001122)	16133
— Sobre la formalización de un acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalidad Valenciana que contemple diversas actuaciones para mejorar la comunicación entre Alicante y Valencia a través de la N-332. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso, (Número de expediente 161/001172)	16136
— Sobre conversión de la N-501 Salamanca-Ávila, en autovía libre de peaje e inclusión de los créditos necesarios para ello en los Presupuestos Generales del Estado para 1999. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001209)	16140

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días a todos. Vamos a comenzar esta sesión, de la Comisión, de Infraestructuras, en la que tenemos el debate de 14 proposiciones de ley, algunas de las cuales se van a tramitar agrupadas.

La idea que tenían, la Mesa y los portavoces cuando nos reunimos era mantener sesión, por la mañana y por la tarde. Ahora bien, los propios Grupos me han manifestado su deseo, a ser posible, de terminar la reunión por la mañana, viendo, por supuesto, todo el orden del día. Yo creo que es mejor y —haré todo lo posible por que así sea— y, por ello, anuncio ya que la votación, como se señala en el orden del día, no será antes de la una y media, pero probablemente será bastante después de esa hora para poder terminar todo el orden del día por la mañana.

Por supuesto, en esta Comisión siempre se ha permitido hablar el tiempo necesario y nunca este presidente va a cor-

tar a nadie su argumentación, pero yo pido a todos los que van a intervenir que, en lo posible, procuren no pasar los diez minutos en las propuestas y en las enmiendas y cinco minutos en la fijación de posiciones.

PROPOSICIONES NO DE LEY.

- **SOBRE LA SINIESTRALIDAD DE LA CARRETERA N-541, OURENSE-PONTEVEDRA. A SU PASO POR EL CASCO URBANO DE CERDEDO (PONTEVEDRA). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000709)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a empezar con la primera proposición no de ley, sobre la siniestralidad de la

carretera N-541, Ourense-Pontevedra, a su paso por el casco urbano de Cerdedo (Pontevedra). El autor de esta proposición no de ley es el Grupo Socialista del Congreso y para su defensa tiene la palabra la señora Arrate.

La señora **ARRATE-VARELA-VÁZQUEZ**: La razón, de ser de esta petición recogida en la proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Socialista presenta esta mañana en la Comisión de Infraestructuras se basa en la existencia de un punto negro en la carretera N-541, a su paso por el casco urbano del Ayuntamiento de Cerdedo, en la provincia de Pontevedra. En esta travesía del casco urbano de Cerdedo ya se han producido numerosos accidentes, muchos de ellos con un fatal desenlace y, por tanto, son accidentes catalogados como mortales. La siniestralidad radica en que en la dirección Ourense a Pontevedra, la citada travesía presenta una fuerte pendiente en descenso desde Folgoso, que dista tres kilómetros, y además la entrada en Cerdedo se resuelve con curva y contracurva muy cerradas. Muchos de los vehículos allí siniestrados, al llegar a este tramo de carretera, y debido a sus peligrosas características antes reseñadas, no son capaces, en la mayoría de los casos, de reducir suficientemente la velocidad, con el consiguiente riesgo que ello entraña, siendo estos los motivos por los cuales los vehículos se salen de la calzada, los camiones vuelcan, se les cae la carga que transportan o se desvían por la carretera diagonal que discurre por delante del colegio público. Por tanto, una considerable pendiente desde Folgoso y las curvas tan cerradas que se encuentran en la carretera de Cerdedo provocan que los vehículos no puedan controlar correctamente la velocidad y son causa de la alta siniestralidad de este tramo de carretera. Uno —por citar un ejemplo y no todos— de los más recientes y aparatosos accidentes ocurridos en este punto ha sido el de un camión al cual le volcó su carga, atravesó la acera y derrumbó una nave, ocasionando un gravísimo riesgo para el tráfico rodado, vecinos y viandantes.

Por esta causa, con fecha 21 de julio de 1994 se celebró un pleno extraordinario en el Ayuntamiento de Cerdedo, en el cual se aprobó por unanimidad la propuesta de solicitar al Ministerio de Fomento —antes Mopma— que iniciara los trámites para la realización del estudio la redacción del proyecto y posterior exposición pública para la obra de ejecución de la variante de la carretera N-541, Ourense-Pontevedra, a su paso por el casco urbano de Cerdedo, desviándola por la zona norte a través de la parte posterior del colegio de primaria entre Cernado y las proximidades de la gasolinera. Es decir, el nuevo trazado discurriría entre el colegio público existente y el monte Sangal.

En 1997 se tramitó en el Parlamento gallego una proposición no de ley para que se instara al Gobierno de la nación a la ejecución de la citada variante, propuesta que fue aprobada por unanimidad de todos los grupos. Con posterioridad, en marzo de 1998, se reiteró mediante acuerdo plenario y por unanimidad la propuesta de la variante repetidamente solicitada desde un pleno extraordinario en 1994.

Por todo ello, y en aras de eliminar todos los puntos negros que presentan las carreteras de nuestro país, en aras de conseguir una red de carreteras con las máximas condiciones de seguridad, en aras de consentir una reducción de

los accidentes que se siguen produciendo en nuestras carreteras, con la finalidad última de conseguir reducir el índice de siniestralidad y mortandad que aún presentan las estadísticas cuando se refieren a los accidentes producidos en nuestra red de carreteras, es por lo que el Grupo Parlamentario Socialista presenta para su toma en consideración la siguiente proposición no de ley: La Comisión de Infraestructuras insta al Ambiente a que con la máxima celeridad posible inicie los trámites para la redacción del proyecto y posterior exposición, pública para la obra de ejecución de la variante de la carretera N-541, Ourense-Pontevedra, a su paso por el casco urbano de Cerdedo.

Esperamos que sea aprobada su toma en consideración por todos los grupos a fin de que Galicia cuente con una mejora sustancial de unas carreteras ya de por sí con bastantes puntos negros.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda del Grupo Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Rivas Fontán.

El señor **RIVAS FONTÁN**: La compañera de circunscripción Arrate-Varela plantea un tema que nos preocupa mucho a todos, quizá no en términos tan exagerados puesto que los índices de peligrosidad en este punto son un poco superiores a la media nacional en este tipo de carreteras, y en cuanto a mortalidad los datos que yo tengo y que me facilita el Ministerio son un poco inferiores a la media nacional. Sí es cierto que existe un tramo de la carretera nacional que cruza el pueblo de Cerdedo y que está produciendo alarma, puesto que la seguridad no es la deseada para cualquier carretera con la intensidad de tráfico que tiene ésta.

Por tal motivo, nosotros presentamos ayer una enmienda de modificación a la proposición no de ley que contempla prácticamente lo mismo que dice la señora Arrate. Sólo quiero aclararle, para que quede constancia, que en relación con el accidente al que ella se refería, que es el de los vehículos pesados, en el próximo año se construirá una pista de frenado para amortiguar este problema.

En cuanto al resto, estamos tan de acuerdo que hemos presentado una enmienda de modificación en el mismo sentido, y por tal motivo ratificamos esta posición que creo que es coincidente con la de la señora Arrate Varela.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean hacer uso de la palabra?

Por el Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Intervengo con mucha brevedad para decir que vamos a votar favorablemente la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, porque efectivamente a pesar de las reformas que se efectuaron en los últimos años en el trazado de la N-541, Pontevedra-Ourense, sigue teniendo tramos poco adecuados para el volumen de tráfico que por ella circulan, entre ellos el denunciado por la proponente de la iniciativa.

Creo que todos los que estamos interviniendo en estos momentos aquí conocemos perfectamente la curva y la contracurva y el señor Rivas también.

Efectivamente, es una curva peligrosa que da lugar a accidentes. Es necesario acometer esa mejora y creemos que el Ministerio de Fomento debe tener en cuenta la opinión de la corporación municipal de Cerdedo para buscar la mejor solución. En todo caso, mientras esto no suceda, porque ya sabemos que las cosas de palacio van despacio —ahora el señor Rivas nos anuncia la construcción de una futura pista de frenado en los próximos años—, quizá estaría bien que se tomara alguna medida reforzando la señalización que advierta o recalque a los conductores del peligro existente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Arrate-Varela, tiene la palabra para manifestar si está de acuerdo con la enmienda.

La señora **ARRATE-VARELA VÁZQUEZ**: Es seguramente grato conocer por boca del compañero diputado señor Rivas Fontán que al fin se va a construir una pista de frenado, pista que se lleva solicitando por el grupo municipal desde hace tiempo, como así consta en las correspondientes actas. Esperamos que esa pista de frenado que él anuncia que se va a construir en 1999 no se alargue hasta finales de año. Por otro lado, dado que el próximo plan sectorial de carreteras está en fase de redacción, estaremos al tanto sobre el mismo y si realmente se contempla la variante de la carretera N-541, de Ourense a Pontevedra, en este tramo. No tendríamos ningún problema en aceptar esta enmienda que presenta el Grupo Popular con la promesa de que vamos a estar pendientes de que este plan se redacte lo antes posible y dentro de seis meses, si no está redactado, volveremos con toda seguridad a la carga en este tema.

— **RELATIVA A ACTUACIONES PROVISIONALES PARA EVITAR ACCIDENTES DE TRÁFICO EN LA N-II, EN LA CIUDAD DE FRAGA (HUESCA). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001094)**

El señor **PRESIDENTE**: A instancia del Grupo Popular, y admitido por el Grupo Socialista, autor de la proposición no de ley, aparentemente con la autorización de los demás grupos, que agradezco, por motivos particulares de defensa de una proposición no de ley, vamos a discutir ahora la número 7, relativa a actuaciones provisionales para evitar accidentes de tráfico en la N-II, en la ciudad de Fraga (Huesca), de la que es autor el Grupo Socialista. Posteriormente continuaremos con el orden del día tal como está establecido.

Para la defensa de esta proposición no de ley del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Esta proposición no de ley, que fue presentada en junio de 1998 a raíz de diversos acontecimientos que se produjeron en la ciudad de Fraga, (figuran genéricamente enunciados en la exposición de motivos de esta iniciativa y hacen referencia a sucesivos

accidentes de tráfico como consecuencia de la rotura de frenos de varios camiones que provocaron en algún momento daños personales y materiales), no pretendía hacer referencia a la rápida construcción de la variante de Fraga. Por supuesto esperarnos que se inicien las obras cuanto antes porque ya llevamos dos años y todavía no se han llevado a cabo. Lo que se pretende es que por el Gobierno se adopten una serie de medidas que tienen, en un primer momento, un fuerte componente provisional para atender a la solución que el problema ha suscitado por el tráfico de camiones y otro tipo de vehículos pesados que transitan por la ciudad de Fraga.

Se trata, por un lado, de construir un nuevo acceso con peaje desde la A-2, en el término de Candanos, que se halla situado de manera casi equidistante entre la ciudad de Fraga y Bujaraloz.

Es decir, Fraga y Bujaraloz se hallan aproximadamente a 48 kilómetros de distancia —es el tramo más largo que hay sin conexión con la autopista— y Candanos se encuentra más o menos a la mitad de las dos poblaciones a que hago referencia.

Esta actuación, que en un primer momento vendría a solucionar de la mejor manera el evitar el tránsito de camiones por Fraga, supondría una salida a la autopista de una gran zona de la provincia de Huesca que se vería positivamente afectada por esta iniciativa.

De otro lado, se trata de sustituir el punto 2 de la proposición no de ley que presentamos en su momento porque ahí se instaba a una negociación entre Acesa y Fomento para llevar a cabo una disminución del peaje. Los diferentes grupos tienen una copia en su poder. Esta sustitución viene motivada porque durante este verano el Ministerio de Fomento y Acesa han negociado, han disminuido las tarifas en algunos tramos y han acordado la ejecución de obras complementarias en algunos puntos de las autopistas. Pretendemos que se amplíe la reducción o la eliminación de tarifas con carácter provisional hasta tanto se conserva la variante de Fraga sin que se vuelva a ampliar el período concesional por la situación económica de Acesa, ya que se puede permitir esta ampliación del acuerdo de principios de julio y con efectos de primero de agosto. En dicho acuerdo hay aspectos curiosos. Se reducen todas las tarifas de vehículos ligeros y los dos niveles de pesados que figuran en dicho acuerdo en todas las autopistas gestionadas por Acesa menos en la Mediterráneo-Zaragoza, que no han experimentado variación alguna. No sólo es que no haya habido reducciones de tarifas, es que el Estado, aparte de concederles cinco años más de concesión, se compromete a realizar diversas obras en el itinerario de Montmeló-Repapión, como es construir un tercer carril entre los kilómetros 147 y 157 ó también completar el enlace de San Sadurn de la A-7 construyendo los ramales a Tarragona y otra serie de actuaciones en cualquier otra autopista.

Sin embargo, citando hacemos referencia a problemas muy localizados pero muy trascendentales, como es solucionar el problema de Fraga, nos encontramos con que la solución que se plantea es a medias. Para los camiones de más de 3,5 toneladas se dice que en dirección Zaragoza, entre Soses y Fraga, se pueden eliminar las tarifas, pero no sucede así en dirección Zaragoza-Fraga-Lleida y nos encontramos con que en la A-II, dirección Fraga-Lleida,

pueden observar que en la entrada de Fraga hay una pendiente muy fuerte. El día 27 del mes de octubre, hace pocos días, un camión atravesó la ciudad de Fraga sin frenos. Como eran las once de la noche, no provocó ningún daño porque a esas horas no había nadie que circulara por la ciudad; si no se hubiera producido alguna catástrofe y nos estaríamos lamentando de que estas cosas sucedan sin poner los remedios necesarios.

Lo único que pretendemos con esta proposición no de ley es que ese acuerdo que hay entre Acesa y Fomento se amplíe hasta el tramo comprendido entre Fraga y Candasnos, que se haga la obra de acceso en Candasnos entre la A-II y la N II con peaje. Como se dice en la proposición no de ley; para solucionar de manera provisional el evitar el tránsito de camiones y vehículos pesados por la ciudad de Fraga.

Es un buen momento para que estas cosas se lleven a efecto, porque este acuerdo al que he hecho referencia es muy positivo para Acesa, para la empresa concesionaria de autopistas y el coste de la construcción del acceso no es importante. De hecho, la comunidad autónoma aragonesa, por parte de su consejero de Ordenación del Territorio, en una intervención que tuvo hace unas fechas en las Cortes de Aragón, decía lo siguiente: En cuanto a las previsiones, por mi parte, digo que estoy pendiente de que los transportistas me hagan llegar su visión de la alternativa en la entrada de Candasnos, al objeto de que esa petición, que ya he transmitido al Ministerio de Fomento en algunas de las conversaciones y reuniones que hemos tenido, podamos plasmarla con números, con la idea de que el Gobierno de Aragón no dé marcha atrás. O sea que si en un momento determinado es una obra pública, habría que apoyar económicamente la entrada y estaríamos dispuestos a hacerlo en aras a solucionar ese problema.

En todo caso, la única solución que vemos en este momento, que puede adelantar la construcción de la variante es la posibilidad de hacer una entrada en Candasnos y de allí, con peajes blandos e incluso sin ellos de manera que fuera rentable para los transportistas, entrar en Bujaraloz, sobre todo, en el sentido de Zaragoza-Lérida.

Como pueden observar, el Grupo Socialista y lo que este diputado están solicitando con esta proposición no de ley coincide plenamente con lo que plantea el señor consejero de Ordenación del Territorio del Gobierno de la comunidad autónoma aragonesa. Lo que sucede es que, los unos por los otros, sigue habiendo accidentes, sigue habiendo riesgos y las actuaciones, a pesar de esa buena voluntad del consejero, no se llevan a cabo y los problemas siguen existiendo en la ciudad de Fraga.

Por ello, pediría al Grupo Popular que fuera sensible a esta inquietud. Esta proposición no de ley no es baladí. No es una proposición no de ley que pida nada especial. Simplemente se trata de eliminar cualquier posible accidente, porque si llegaran a suceder y se produjeran daños personales y materiales alguien tendría que asumir esas responsabilidades porque hasta ahora no las han asumido.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias al señor Morlán que ha defendido su proposición no de ley, de acuerdo con la enmienda del Grupo Socialista al párrafo 2.

¿Grupos que desean hacer uso de la palabra?

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Pintado.

El señor **PINTADO BARBANOJ**: Quiero decir, en relación a esta iniciativa que ha presentado el Grupo Socialista, que he echado en falta que hubiera fin reconocimiento por parte de sal portavoz a la activación que ha hecho el Ministerio durante este último año. Son ciertos los datos que ha dado el señor Morlán en cuanto a la peligrosidad de la travesía de Fraga, pero no es menos cierto que el Ministerio ha tomado una serie de decisiones encaminadas a paliar este gravísimo problema.

La primera de ellas fue ya en 1997 al encargar el proyecto de redacción de la variante de Fraga con un coste de 300 millones de pesetas. En el ejercicio de 1998 se pusieron en marcha una serie de medidas para tratar de paliar en cierta forma los riesgos que acaecían con la llegada de muchos camiones de alto tonelaje a la travesía de la ciudad, mediante la puesta en marcha de varias pistas de frenado y el reforzamiento de la señalización en la zona afectada.

Ahora bien, no solamente se quedó allí, sino que a través del sistema abono total, más conocido como el modelo alemán, se ha dotado con 19.910 millones de pesetas la ejecución de esta variante; variante que, según las previsiones del Ministerio, no estará en servicio hasta el 2001. Esta iniciativa que presenta el Grupo Socialista tiene una fecha determinada. Después se ha procedido a una serie de resoluciones y acuerdos por parte del Ministerio y en cierto modo es lo que ha llevado al Grupo Socialista a tener que variar el segundo punto por estar ya solucionado, dentro del acuerdo alcanzado entre el Ministerio de Fomento y la concesionaria de Acesa.

El Grupo Socialista nos plantea ahora el hecho de abrir una nueva salida en el municipio de Candasnos, municipio que se encuentra más cerca de lo que es la travesía de la ciudad de Fraga. Esa solución viene dada ya en la actualidad por el acuerdo tomado entre la concesionaria y el propio Ministerio, independientemente de que los camiones tengan que hacer un mayor recorrido, pero es por autopista y, en definitiva, estamos aliviando un tramo mayor de la N-II que en esa zona de la provincia de Huesca, no solamente en Fraga, sino también en los términos municipales de Candanus y Peñalba, adquiere una serie de riesgos por la orografía y el trazado de la misma.

En cualquier caso, el hecho de plantear un acceso nuevo en la autopista A-II, supongo que también en la mayoría de los accesos en todo el territorio nacional, siempre llevará una mejora de comunicaciones y en cuanto al desarrollo económico de estas zonas. Nuestro grupo parlamentario no se va a manifestar en contra de abrir un nuevo acceso, pero sí de esta iniciativa porque la motivación que lleva a la apertura de este acceso no contribuye para nada a aliviar el grave problema de la travesía de la ciudad de Fraga. Independientemente de que se haga el acceso por un punto o por otro, este problema queda resuelto después del acuerdo de 10 de julio de este año entre la concesionaria Acesa y el Ministerio de Fomento.

Otra cuestión será el hecho de que los trámites se puedan agilizar, se puedan incorporar otras iniciativas y sigamos trabajando de acuerdo con el Gobierno de Aragón.

Hay que decir también al portavoz del Grupo Socialista que cuando el consejero Lacasa planteaba esta solución, el tramo del acuerdo al que me he referido entre concesionaria y Ministerio de Fomento no se hallaba todavía en vigor y el Gobierno de Aragón lo planteaba como una alternativa. Al llegar a este acuerdo, esta alternativa queda en un segundo lugar. Bien es cierto que, como Gobierno de Aragón (en su caso por la competencia que tiene y nosotros como diputados de una adscripción a esta zona concreta), es lógico que estemos por la labor de abrir cuantos más accesos siempre que sean razonables y no afecten al régimen económico-financiero.

En cualquier caso quiero dejar constancia de la puesta en marcha de los proyectos por parte del Ministerio de Fomento, más la resolución que ha llevado a que se pueda arbitrar con ese peaje blando o libre de cargas para que todo el tránsito de gran tonelaje no tenga que pasar por esta ciudad de Fraga, independientemente de que sea a través de un acceso u otro.

El señor **PRESIDENTE**: Discutida esta proposición no de ley la votaremos en sus propios términos como ha sido defendida, aunque haya sido discutida en segundo lugar.

— **SOBRE LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO INFORMATIVO SOBRE LA CONEXIÓN DEL MUNICIPIO DE VILAGARCÍA DE AROUSA (PONTEVEDRA) CON LA AUTOPISTA A-9, A TRAVÉS DEL ALTO DEL POUSADOIRO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000710)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 2, sobre la realización de un estudio informativo sobre la conexión del municipio de Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) con la autopista A-9, a través del Alto del Pousadoiro. Es autor de esta iniciativa el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Gago.

El señor **GAGO LÓPEZ**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para defender ante esta Comisión, la aprobación de la proposición no de ley que pretende instar al Gobierno para que se proceda a la redacción del estudio informativo sobre la conexión del municipio de Vilagarcía de Arousa con la autopista A-9 a través del Alto del Pousadoiro. Lo hago en el convencimiento de reparar un error cometido ya hace más de veinte años por el entonces Ministerio de Obras Públicas que causó y causa un enorme perjuicio para la tercera ciudad de la provincia de Pontevedra y octava de la Comunidad Autónoma de Galicia, así como para su comarca, la comarca de Arousa, en donde habitan más de cien mil ciudadanos que la dotan de un amplio tejido social y económico.

La decisión adoptada en su día, consistente en ejecutar una variante a la carretera N-640, conocida como chapa carril, en lugar de acondicionar y mejorar el tramo del Alto del Pousadoiro, trajo consigo entre otras las siguientes desafortunadas consecuencias: convertir la distancia del lógico acceso de Vilagarcía y su comarca a la autopista A-9

en casi el doble, y concentrar todo el tráfico de entrada y salida de la ciudad en la antigua comarcal 531, que soporta de esta forma una circulación exagerada, causa de retenciones y accidentes que se incrementan cada año sin solución posible.

Esta segunda consecuencia es la más grave porque debe tenerse en consideración que todo el tráfico de la ciudad y su comarca que se dirige a la autopista, así como el que procede de la misma, se encuentra en la mencionada variante con el que proviene del sur e interior de la provincia, perjudicando notablemente las condiciones de seguridad de las comunicaciones su agilidad y rapidez.

Los vehículos que proceden de núcleos tan importantes como Santiago o A Coruña se ven obligados a compartir el mismo acceso con los que tienen origen en Pontevedra, Vigo o Bayona, así como los que se dirigen a Vilagarcía y su comarca, procedentes, por las carreteras nacionales y comarcales, de estos últimos centros u otros tan importantes del interior como Caldas de Reyes, Cuntis, la Estrada o Lalín.

Como consecuencia de ello nos encontramos con la absurda paradoja de que el tiempo empleado en salir o entrar en la autopista es el mismo que el utilizado dentro de ella para llenar a Santiago o Vigo y el doble del necesario para recorrer la distancia hasta Pontevedra, capital de la provincia.

Es preciso mejorar las comunicaciones de Vilagarcía y su comarca, que no debemos olvidar ofrecen el alarmante dato de encontrarse entre las zonas de la comunidad autónoma con mayor índice de paro, que afecta sobre todo al sector juvenil, para conseguir una dinamización del tejido socioeconómico y laboral, así como mejorar la competitividad de las industrias radicadas en ella y posibilitar las de nueva implantación en suelos industriales que no se ocupan por este déficit de infraestructuras. Este objetivo es defendido por todas las fuerzas políticas municipales y comarcadas y reivindicación permanente de sindicatos y empresarios representados por sus organizaciones y cámara de comercio.

No pedimos, señorías, su voto favorable a esta proposición para que se redacten de inmediato los proyectos y se consigne financiación para las obras sin más, pedimos que se proceda a la redacción, de un estudio informativo previo que analice la viabilidad de su ejecución, por lo que estamos seguros que su coste estará más que compensado y justificado por los beneficios sociales, económicos y laborales que tal actuación reportará a los vecinos, comerciantes e industriales del municipio de Vilagarcía y su comarca.

Claro esta que si la obra prevista por el Ministerio de Fomento de nuevo acceso al puerto desde la autopista A-9 se desbloqueara, se licitara y ejecutara en un plazo prudencial Vilagarcía y su comarca contaría como nuevo y positivo emplazamiento con la citada autopista del que, como ya digo carece.

Por ello, conocida la enmienda presentada por el Grupo Popular, la aceptamos, y deseamos que la expresión menor plazo de tiempo posible no se convierta en un plazo indefinido y desesperanzador.

En todo caso, le pediría al grupo enmendante que la frase «a fin de iniciar los trámites que permitan un mejor

acceso» se sustituya por «a fin de iniciar los trámites que permitan la ejecución, de un mejor acceso».

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gago, le agradezco su predisposición a aceptar la enmienda del Grupo Popular, pero vamos a dejar que dicho grupo explique esa enmienda que ha presentado.

Tiente la palabra el señor Rivas.

El señor **RIVAS FONTÁN**: El Grupo Popular es sensible a lo manifestado por el alcalde de Vilagarcía y diputado defensor de esta proposición lío de ley en todos sus términos. Con tal motivo, lo que él plantea es la necesidad de que los grupos de esta Cámara apoyen lo que se propone respecto a la importante ciudad de Vilagarcía de Arosa que él rige en este momento. El señor Gago y yo, que nos conocemos desde hace años hemos hablado del problema y coincidimos fundamentalmente en el mismo ante nuestros respectivos grupos políticos.

Por tal motivo, nosotros hemos presentado una enmienda en el plazo que señala el reglamento. y, en este sentido, propongo al mismo tiempo, una modificación, por que creo que mejora su redacción. En la tercera línea del texto, donde dice «a fin de iniciar los trámites que permitan un mejor acceso», se diga exactamente «que permitan, la ejecución, de un mejor acceso del tráfico portuario y urbano a la red viaria de la zona».

Creo que con esta actitud mejoraremos los accesos necesarios a Vilagarcía de Arosa y también, dejamos que los técnicos de la Administración del Estado, que en este momento están redactando este estudio, trabajen con el tiempo necesario y la premura que este Parlamento han de imponer al propio Gobierno para que esta obra salga adelante.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rivas, ¿puede repetir exactamente cuál es la modificación, que hace en la enmienda?

El señor **RIVAS FONTÁN**: Si, señor presidente.

En la tercera línea del texto, al final donde dice «que permitan un mejor acceso», se diga «que permita la ejecución de un mejor acceso». Se trata de introducir una palabra y unas proposiciones y artículos nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Indudablemente mejora la redacción, establecida.

¿Grupos que desean hacer uso de la palabra?

Por el Grupo Mixto, BNG, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): El Bloque Nacionalista Galego, también en un arrebato de sensibilidad, va a apoyar esta enmienda de modificación aceptada por el Grupo Socialista para solucionar el acceso de Vilagarcía a la autopista A-9. En todo caso, a nosotros, como grupo, sólo nos queda manifestar que esa sensibilidad demostrada en esta Comisión se transforme en un plazo de tiempo breve. Ocurre que muchas veces estos ataques de sensibilidad que nos dan a todos los grupos, luego no tienen una efectividad práctica.

A la espera de que esto sea así, que se resuelva lo más pronto posible, ya que es una necesidad evidente de Vilagarcía y su comarca, nosotros vamos a votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE**: Aceptada ya por el señor Gago la enmienda presentada, con esa corrección que señalaba el señor Rivas será votada en su momento la proposición no de ley.

— **RELATIVA A MEDIDAS URGENTES DE LA RED NACIONAL DE FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), PARA MEJORAR LOS SERVICIOS FERROVIARIOS SUBVENCIONADOS POR LA XUNTA DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000720)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición, no de ley, relativa a medidas urgentes de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe), para mejorar los servicios ferroviarios subvencionados por la Xunta de Galicia, presentada por el Grupo Mixto.

Tiente la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Señor presidente, como no está el autor, podríamos variar el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: Debo decir que estamos avanzado muy deprisa y esto crea un cierto desconcierto entre los que deben intervenir por parte de los grupos. Por lo tanto estoy dispuesto a favorecer cualquier solución. Vanos a suspender la sesión durante un minuto para seguir después bien con esta proposición no de ley o bien con otra que puedan defender otros grupos. **(Pausa.)**

Como decía y reitero, la proposición no de ley número 3 del orden del día es relativa a medidas urgentes de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, Renfe, para mejorar los servicios ferroviarios subvencionados por la Xunta de Galicia. Es autor el Grupo Parlamentario Mixto, el Bloque Nacional Galego, y, para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sin afán de reprimenda, sólo por afán de corrección, es el Bloque Nacionalista Galego, no Bloque Nacional Galego.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Rodríguez, tiene usted toda la razón y retiro lo dicho.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Gracias, señor presidente. Siguiendo una línea de actuación que va destinada a sacar de la miseria alguna virtud, esta proposición no de ley tiene solamente como objetivo mejorar los servicios, llamados regionales en Galicia, en aquellas líneas que están eliminadas del contrato-programa Renfe-Estado. Ustedes saben que desde el año 1995 Renfe no puede poner servicios regionales en la línea Ferrol-A Coruña, en la línea A Coruña-Lugo-Monforte y en la línea Ourense-Puebla de

Sanabria, en el trayecto que corresponde a la comunidad autónoma.

Desde el año 1995 venimos subvencionando con dinero público estos servicios deficitarios que, prácticamente, cuestan a la administración autonómica entre 360 millones, cuando menos, y algo más de 400 millones en la actualidad. A pesar de que son unos escasísimos servicios en unas condiciones muy deficitarias, desde el punto de vista de la comodidad y de la rapidez, lo cierto es que la mayor parte de ellos, sobre todo aquellos que cubren el trayecto A Coruña-Ferrol y viceversa o A Coruña-Monforte, van mejorando progresivamente su ocupación. Un dato elocuente: tratándose solamente de dos servicios, de ida y vuelta, entre A Coruña y Ferrol, otros dos servicios entre A Coruña-Monforte y viceversa y otro servicio Ourense-Puebla de Sanabria y viceversa, la ocupación pasó de 160.000 personas en el año 1996 y va aumentando progresivamente. Hay que valorar esta ocupación, teniendo en cuenta el escaso número de servicios y también las velocidades. Por darles un dato, los 71 kilómetros entre Ferrol y A Coruña se cubren en un tiempo de hora y media; es decir, una velocidad media de 48 kilómetros por hora. El servicio entre A Coruña-Monforte, prácticamente de 200 kilómetros, se cubre en tres horas y cuarto o tres horas y diez, lo cual viene dando una media sensiblemente mejor, de 60 kilómetros por hora. No hay otra posibilidad de recurrir al transporte ferroviario nada menos que en todo este triángulo de A Coruña-Lugo-Monforte, A Coruña-Betanzos-Ferrol, y les recuerdo el dato de que entre Ferrol y A Coruña hay la friolera de medio millón de habitantes.

La ocupación media de los trenes oscila entre 60 y 80 personas, pero como estos escasos servicios se prestan con esos trenes de tracción Diesel, que tienen una ocupación de 130-170 personas, y como hay que subvencionarlos en función del tanto por ciento de la ocupación global, lógicamente hay que pagar estas cantidades que —vuelvo a repetir,— van por cuenta del erario público de Galicia y que no acaban repercutiendo ni en la mejora del servicio en sí ni en la mejora de las infraestructuras.

El señor presidente de Renfe, el 14 de octubre de 1997, en esta comisión reconoció que se podía paliar este déficit adecuando los trenes al número de plazas, como se estaban haciendo, aunque fuese parcialmente en Castilla y León, poniendo unos trenes de 59 plazas que, en el caso gallego, irían, como se ve, totalmente ocupadas y se podría destinar parte de este dinero público a la mejora de la infraestructura, de los servicios y del material rodante, lógicamente con una participación de la administración autonómica en la planificación del servicio que hoy, por cierto, ya tiene en parte o podría tener, si estuviese más dispuesta a una colaboración efectiva y no solamente a utilizar el dinero del erario público que, como se sabe, al final tendrá que desaparecer porque se pretenderá que no tiene mucho sentido mantener estos trenes en estado prácticamente latente y sin un servicio real. Yo creo que se podría dar un salto sin cambiar el esquema, solamente cambiando los vehículos, con el fin de que este dinero público repercutiese de otra manera en la mejora del servicio y se invirtiera dinero público en la mejora de la infraestructura que el Estado, por lo que se ve, no está dispuesto a resolver con el empeño necesario.

Termino con el dato. Una ciudad de 85.000 habitantes, más otra a continuación que tiene 34.000, más una serie de municipios que oscilan entre 15.000 y 20.000 habitantes a lo largo de toda la línea férrea y que tienen como destino otra gran área urbana de unos 300.000 habitantes, solamente se pueden comunicar saliendo a las 7.23 de la mañana de Ferrol o bien saliendo a las 14.45 y para regresar, saliendo de A Coruña a las 15 horas o a las 20.45. En el caso de Monforte-A Coruña, con el intermedio de Lugo, ocurre prácticamente igual. Hay una primera salida a las 8 de la mañana, otra salida de A Coruña sobre las 6 de la mañana y, en el caso de Monforte, existen algunos servicios similares, precisamente en sentido contrario.

Nosotros pensamos que, teniendo buena voluntad, existiría la posibilidad de mejorar los servicios mediante esta propuesta que presentamos. Por ello, instamos a que se hagan las gestiones oportunas ante Renfe para que extienda a los actuales servicios subvencionados por la Comunidad Autónoma de Galicia los trenes ligeros de 59 plazas, ya rodados en Castilla y León, como medida inicial para mejorar la ocupación, la calidad y frecuencia de los mismos y como posibilidad de cambiar la orientación de la subvención de la Xunta, de forma que ésta repercuta en la potenciación del ferrocarril en Galicia, infraestructuras, servicios, material rodante y su participación en la planificación y gestión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que deseen hacer uso de la palabra?

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Manifiesto que nuestro grupo apoyará esta proposición no de ley, si bien quiere hacer alguna reflexión.

Estamos precisamente ante una proposición no de ley imaginativa para resolver un problema estadístico, es decir, el problema de fondo es que en el convenio con la Xunta de Galicia se establece como uno de los criterios para el pago de subvenciones la ocupación, sin haber tenido en cuenta que Renfe iba a poner en circulación el material disponible, esto es, podían haber sido, como se cita, trenes de 125 plazas o bien de 300, con lo cual hay una desventaja para la comunidad autónoma en este acuerdo quizás fruto de no haber medido las consecuencias del propio acuerdo.

Una de las soluciones que se propone, y que es razonable, que es intentar que el material ligero de 59 plazas circule por Galicia, es positiva, lo que pasa es que esto tiene mucho que ver después con las actitudes y las actuaciones que la propia Renfe realice en Galicia para estimular precisamente la mayor ocupación de los trenes, y tiene mucho que ver, por tanto, con el servicio prestado, con la calidad del material, con los horarios en los que circulan los trenes y también, lógicamente, con la situación de las infraestructuras ferroviarias en Galicia, que es bastante lamentable.

Por tanto, apoyando la proposición, creo que lo que también habría que hacer es instar a una revisión de ese acuerdo con criterios un poco más abiertos, donde se tenga más en cuenta el número de usuarios, la evolución del número de usuarios y la necesidad de comprometerse a estimular el aumento del número de usuarios de este tipo

de trenes. Y pongo un ejemplo. el problema contable para Renfe no es el número de plazas que tiene un tren, sino el valor material que tiene dicho tren. Puede existir un tren con 125 plazas que está superamortizado, porque tiene 50 años de vida útil e incluso la ha superado y, sin embargo, está aplicando un criterio rígido para analizar los costes, mientras que puede salirle mucho más caro a Renfe, contablemente incluso, aplicar un tren nuevo de 59 plazas. Por lo tanto, yo creo que es lógico aplicar el material adecuado a la demanda siempre previendo la posibilidad de incrementar la demanda por parte de los usuarios, pero pienso que no es razonable ese tipo de criterios, sino que, insisto, lo que es razonable es analizar pormenorizadamente cuál es el motivo por el que no se ocupan más los trenes y buscar criterios más equitativos a la hora de fijar este tipo de convenios, que pueden terminar gravando seriamente los presupuestos de una comunidad autónoma.

Nosotros, por tanto, manifestamos que, como una solución, imaginativa para intentar paliar un problema realmente casi estadístico, vamos a apoyar esta proposición no de ley.

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

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Sobra que yo ponga de manifiesto en mi intervención la sensibilidad expresada en numerosas ocasiones por el proponente de la proposición no de ley en relación con el ferrocarril y su mejora en la Comunidad Autónoma de Galicia. Nosotros compartimos esa sensibilidad y en este caso la compartimos doblemente, porque se trata de potenciar, además, una línea en la que tenemos la intuición de que en el fondo los objetivos de Renfe no son precisamente concordantes con la potenciación, con su mejora y, por lo tanto, con el garantizar su viabilidad en el futuro. Así pues, todas las indicaciones imaginativas que han sido puestas de manifiesto por el anterior portavoz. tendentes a garantizar y potenciar la línea, a mejorar los servicios y a garantizar su viabilidad, tendrán el apoyo y la consideración del Grupo Parlamentario Socialista.

Es verdad que estamos preocupados en esta dirección, porque, si tenemos en cuenta algún convenio suscrito el verano pasado entre la propia Xunta de Galicia y la compañía Renfe y lo contrastamos con la realidad que se ve reflejada en los presupuestos que estamos discutiendo en estos momentos, sorprendentemente observamos cómo lo que tiene que ver con la modernización de esta red ferroviaria de los servicios, etcétera, no aparece indicado en los presupuestos de la compañía Renfe y, por lo tanto, no sé si estamos, (no me atrevo todavía a asegurarlo) ante un papel mojado o si por el contrario existen otras perspectivas que puedan garantizar ese convenio.

De cualquier forma, se trata en este caso de una proposición no de ley que pretende buscar, por un lado, trenes más adecuados a la propia realidad de utilización del servicio en una zona determinada y, por otro, reducir costes de financiación que caen sobre la Comunidad Autónoma de Galicia. Y, además, en la línea de potenciar el servicio es necesario que los recursos sean gestionados de la mejor manera posible, de tal forma, y así se dice en la proposi-

ción, que los recursos destinados a corregir el déficit que se plantea en función del convenio suscrito vayan a mejorar las infraestructuras ferroviarias en Galicia.

Nada hay que objetar, nosotros compartimos esta situación, aunque sea una contribución muy escasa en función del volumen de inversión que se necesita para mejorar el transporte ferroviario para abordar la modernización de la red ferroviaria en la Comunidad Autónoma de Galicia, pero en cualquier caso va a tener nuestro apoyo en esa línea de ir dando pasos para tratar de llamar la atención sobre la necesidad de un servicio; que las actuaciones no se puedan amparar sistemáticamente en que es un servicio deficitario, porque las condiciones en las que está en este momento indudablemente no estimulan nada la propia utilización del servicio. Esto es como la pescadilla que se muerde la cola, si no hay condiciones adecuadas para la utilización del servicio, indudablemente las personas que potencialmente podrían utilizar este servicio no lo harán. Por tanto, no debe ser la disculpa para impulsar actuaciones tendentes a la mejora del servicio, que es un servicio deficitario, porque, si no, en ningún momento podrá ser un servicio rentable que, como bien ha manifestado el proponente de la proposición, cubre un eje territorial muy importante en el que están asentadas miles de personas con una enorme potencialidad para hacer rentable también esta línea y estos trenes.

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: La explotación ferroviaria en Galicia es en gran parte consecuencia de la grave situación de su infraestructura, reconocida por unanimidad en el Parlamento gallego en diciembre de 1995 al aprobar un plan alternativo al PDI —el propio presidente de Renfe lo ha reconocido el día 14 en su última comparecencia ante esta Comisión—, al mismo tiempo que el encargo al GIF —lo ha reconocido también el señor Corsini— de la variante de Guadarrama y el tramo Madrid-Valladolid supondrán un cambio sensible en la explotación ferroviaria en todo el cuadrante norte-noroeste. Aquel plan aprobado por el Parlamento gallego fue revisado en diciembre de 1997, supone una inversión global de 192.000 millones de pesetas en diez años, desde este año 1998 al 2007, y también, como complemento de dicho plan, el 12 de julio de 1995 se firmó un convenio Xunta-Renfe para el mantenimiento de los servicios ferroviarios deficitarios, al cual tendré que hacer mención en mi intervención.

El escepticismo hacia Renfe del señor Rodríguez desde la primera comparecencia de su presidente en 1996, en la que éste afirmó que se iba a apostar por Galicia, yo creo sinceramente que se ha suavizado, al menos se suavizó en esa comparecencia del pasado 14 de octubre. Dentro de la mejora urgente de las infraestructuras gallegas se apostó, como en el resto de España, por la infraestructura viaria y por ello hasta este momento, y a punto de concluirse las dos autovías, aunque queda pendiente la autovía del Cantábrico, se ha considerado necesario y urgente acometer la mejora ferroviaria en Galicia, olvidada durante bastantes años por otros gobiernos. De ahí el convenio Ministerio de Fomento-Xunta, firmado el 6 de abril de 1998 que supone una inversión de 30.000 millones de pesetas en el quinqu-

nio 1998-2002 y que supone actuar prioritariamente en el eje atlántico A Coruña-Vigo. De ahí también el convenio firmado el 3 de agosto de 1998, hace tres meses, por Xunta y Renfe que complementa con otros 30.000 millones, (son otros 30.000 millones) actuaciones en la mejora del resto de la red y que requiere establecer un plan de actuaciones con prioridades a cerrar el 31 de diciembre de 1998, redactar los proyectos y gestionar subvenciones, entre otras, de la Unión Europea para iniciar este plan dentro de 1999. También el 9 de septiembre de 1998 se firmó un convenio de prestación de servicios ferroviarios que no es, sino la actualización del de mantenimiento de servicios ferroviarios deficitarios de 1995, convenio de prestación de servicios ferroviarios en líneas deficitarias en el que están de acuerdo Xunta y Renfe, bien reciente de 9 de septiembre de 1998. Lógicamente el contrato-programa a aprobar, y que estará vigente a partir del 1 de enero de 1999, incluirá actuaciones en mejora de infraestructura ferroviaria, incluirá la definición de servicios deficitarios que en principio, parece ser que podía ir por la vía de los que tienen un empleo inferior al 40 por ciento de plazas y menos de 50 viajeros por tren, e incluirá también material de transportes y los convenios de mantenimiento con las comunidades autónomas para prestación de servicios regionales ferroviarios deficitarios. Entretanto, los trenes rápidos Diesel han mejorado el servicio A Coruña-Vigo.

En cuanto a los trenes ligeros que plantea la proposición no de ley del Grupo Mixto quiero señalar que, en todo caso, ello ha de ser de acuerdo y con renovación, como indico el portavoz del Grupo de Izquierda Unida, del convenio actual, que está vigente hasta el 31 de diciembre de 1998. En este sentido, Renfe y Xunta están pendientes de cerrar dicho acuerdo sobre servicios deficitarios y tipo de trenes que los atiendan, que lo incluirán en el próximo convenio, al igual que lo han hecho con el tren ligero. Hasta este momento, aparte de Castilla y León, sólo la Junta de Andalucía y la Diputación de Aragón han cerrado dicho acuerdo. En definitiva, ni Renfe ni la Xunta precisan que el Gobierno inste a Renfe, ya que ha sido iniciativa conjunta de ambos organismos, Renfe y Xunta, y está a punto de plasmarse en el correspondiente convenio.

Por ello, no apoyamos esta proposición no de ley, que agradecemos por la constancia del Grupo Mixto, al que felicitamos porque coincide con nuestros deseos y los planes de Xunta, Renfe y Ministerio de Fomento, que tienen que ser realizados conforme a las posibilidades de inversión, que no siempre están de acuerdo al cien por cien con las necesidades y deseos. El escepticismo del señor Rodríguez, creo que se reducirá una vez más con las inminentes realidades de Renfe en Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Sólo quiero hacer una aclaración. Yo no voy a discutir que una compañía de transportes, en este caso pública, puede mantener la mejor disposición del mundo, y me alegro mucho de que vayan las cosas por la vía de poner esos trenes ligeros. Yo recuerdo que esta proposición no de ley es anterior a noviembre de 1997, si se consuma que a finales de año se colocan estos trenes, bienvenidos sean. De todas maneras,

quiero expresar mi preocupación (y ahí mi escepticismo no hace más que aumentar y mi cabreo impotente me sobrepasa) cuando veo que en la propia Galicia se pueden publicar mapas de la red ferroviaria como propaganda donde, de manera ostentosa, se deja fuera todo tipo de mejoras, de inversiones, la línea Ferrol-A Coruña, y si no se deja fuera la de A Coruña-Lugo, no es porque no haya intención, es porque por algún sitio habrá que sacar los trenes de largo recorrido. Tenemos unos retos por delante muy preocupantes. A tres meses de acabar el año no sé lo que va a pasar con esos trenes subvencionados Ferrol-A Coruña, no sé lo que va a pasar con el express Ferrol-Madrid, que es también el exprese de Lugo. Confío en que Renfe es muy buena, pero entre las intenciones y las realidades hay unas realidades gubernativas internas y externas que no son para animar a la esperanza, más bien son para animar a decir: ¿qué pasa aquí, es que es el único sitio donde no tenemos derecho a tener tren, porque parece que ésa es la intención, con muchos colaboradores, por cierto.

El señor **PRESIDENTE**: Como no se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley, será votada en sus propios términos.

— **SOBRE TRAVESÍAS URBANAS DE FERROCARRIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000748)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la cuarta proposición no de ley sobre travesías urbanas de ferrocarril. El autor de esta proposición no de ley es el Grupo Parlamentario Popular, y para su defensa tiene la palabra la señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señorías, en España todavía existen en torno a 4.500 pasos a nivel en carreteras en la red ferroviaria de Renfe y 1.500 en Feve. Esto se debe, sin duda, a una política de falta de previsiones de anteriores gobiernos, y todos sabemos que es imposible de un día para otro eliminar este tipo de problemas y acometer una serie de obras de infraestructura que tienen un elevado coste económico, pero sí se debe hacer una programación.

La integración del ferrocarril a su paso por núcleos urbanos es un problema eminentemente urbanístico y su resolución afecta a las administraciones con competencias en ese campo y, por tanto, en muchas ocasiones las administraciones implicadas han llegado a acuerdos o convenios para solucionar estos problemas. Hemos conseguido suprimir 109 puntos negros en 1996, 49 en 1997 y están en vías de solución otros 56. Partimos, por tanto, de una base, pero no nos conformamos, porque han sido cientos de personas las que han perdido la vida y en muchos casos estas personas han sido niños que no detectaron el peligro y que buscaron el camino más corto.

La existencia de ese elevado número de pasos a nivel genera un claro riesgo para la vida de las personas y estamos obligados a poner definitivamente los medios para solucionarlo. Es necesario que el Gobierno continúe con la labor ya comenzada, puesto que estamos a las puertas del

tercer milenio y, por tanto, el progreso y la modernidad deben estar presentes especialmente en aquellos temas en los que la vida del ser humano está afectada tan directamente como en este caso. En algunos casos la solución vendrá determinada por pasos soterrados y en otras por traslados de las vías. Por tanto, habrá cuestiones urbanísticas que dependen de los ayuntamientos y en última instancia de las comunidades autónomas, por eso tenemos que procurar los acuerdos entre estas administraciones, el Gobierno, Renfe y Feve, unos aportando soluciones y proyectos y otros planificando urbanísticamente esas soluciones, ya que en algunos casos se podrán liberar terrenos que pueden ser recalificados y de esta fonda se financiarán, en parte, las obras.

Quisiera finalizar, señor presidente, con unas palabras de recuerdo para quien hace meses se trasladó desde Oviedo, a pie, a Madrid, a esta Cámara Baja, Faustino Ania, para sensibilizaremos a todos los grupos sobre un tema tan dramático como era su tragedia personal: la pérdida de su hijo Iván en una vía del ferrocarril en la capital del Principado. Felizmente hoy este paso tiene ya una solución, aunque sea provisional, que próximamente, dentro de muy pocos días, verá una solución definitiva. Gracias al impulso del cinturón verde Renfe va a solucionar este problema. El cinturón verde de Oviedo probablemente sea un ejemplo de estos acuerdos que digo se deben tomar, puesto que es una sociedad que levantará el cinturón de hierro de la capital del Principado y que está integrada por el Gobierno de la nación, por la comunidad autónoma, por el Ayuntamiento de Oviedo y también por Renfe y Feve.

Que este caso sirva de ejemplo y continúe el Gobierno prestando especial atención a las travesías urbanas en que existan pasos a nivel. Ese es nuestro deseo y el objeto de esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda del Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Como no compartir la preocupación que expresa la señora diputada, pero a mi grupo parlamentario le parece que la proposición no de ley es muy insuficiente. Fíjense SS.SS. que a lo único que se refiere es a que en el informe a presentar —no sabemos qué informe— sobre los proyectos para resolver los problemas que el ferrocarril ocasiona en diversas ciudades españolas se preste especial atención a las travesías urbanas en que existan pasos a nivel. Nosotros creemos que se debe mejorar la redacción de este texto y por eso hacemos una propuesta, porque primero hay que diagnosticar el problema. El otro día el señor Corsini, en la comparecencia del día 14 de octubre sobre presupuestos, nos explicó cómo son aún 4.500 los pasos a nivel que restan por acometerse en el conjunto de la red española y que el coste medio de cada una de esas actuaciones rondaría aproximadamente los 100 millones de pesetas. Hablamos de cantidades enormes que, efectivamente, no se pueden, señora diputada, abordar en un sólo ejercicio.

Pero fíjese, ya salió la cantinela de siempre: la señora Castro dice que el problema es del Gobierno anterior, que

no tuvo la previsión suficiente para ir dotando de recursos para abordar este problema. Por eso, señorías, el PDI recomendaba una inversión anual de 9.000 millones de pesetas y por eso, como el Gobierno anterior lo hacía tan mal, el actual Gobierno ha reducido en un 70 por ciento las inversiones en supresión de pasos a nivel. ¿Me lo invento yo? No, es que es muy gracioso este debate, señorías. Miren ustedes la memoria que nos presenta, en la sección del Ministerio de Fomento, para los presupuestos del año 1999: página 140, supresión de pasos a nivel, inversión anual del año 1997: 5.000 millones, año 1998: 3.700 millones, año 1999: 2.500. Por eso, como el anterior Gobierno lo hacía tan mal, este Gobierno reduce en un 70 por ciento los créditos que aquél destinaba a la solución del problema de los pasos de ferrocarril.

Por tanto, hay que ser un poco prudentes entender que este es un grave problema que tiene que dotarse con los recursos necesarios para poder ser abordado. Yo no voy a criticar, como ella hace, al actual Gobierno, creo que es un problema de todos; lo que quiero es poner soluciones. Señora diputada en el Plan de infraestructuras ferroviarias que le dejó elaborado el anterior Gobierno, y que abarcaba el período, 1995-2000, se especificaba y se decía que en la Ley de ordenación de los transportes terrestres, en su artículo 235 del desarrollo reglamentario, se establecía la obligación de proceder a la elaboración de un plan de pasos a nivel. Hasta ahora no Reinos visto la concreción de ese plan de eliminación de los pasos a nivel. En la actuación de este Gobierno se ha saltado toda la norma de planificación que ordenaba el desarrollo del PDI. Hay que establecer una prioridad en la programación de futuros ejercicios presupuestarios, definir la conflictividad y peligrosidad de cada paso a nivel, y el Ministerio de Obras Públicas en el año 1996 dejó hecho un programa en el que se incluían cuatro subprogramas, uno de supresión, otro de protección, otro de mejora de señalización y otro de concentración de pasos, que no sabemos qué se hizo con ellos ni qué ha ocurrido con los mismos. Utilizaban parámetros bastante racionales, como el de la circulación, valorando la intensidad en la carretera o en la vía pública y las circulaciones diarias de trenes, la visibilidad, la velocidad del tren y el tipo de la red, el coste de la supresión de cada uno de los pasos a nivel.

En consecuencia, es un grave problema al que nosotros queremos prestar toda nuestra atención. Por eso presentamos una propuesta de enmienda que dice lo siguiente: primero, que se elabore y se presente —yo digo en el plazo de dos meses, pero no tendría ningún inconveniente en ampliar si SS.SS. lo consideran necesario por la complejidad de la materia, el período en el que se puede mandar al Gobierno para la elaboración de este informe— aquí, en la Comisión de Infraestructuras, que se debata y que podamos presentar propuestas de resolución, como regula nuestro Reglamento y no dice la proposición no de ley que nos presenta la señora diputada. Y con ese informe resolveremos los problemas del ferrocarril, dando especial atención, estoy de acuerdo totalmente, a las travesías urbanas en que existan pasos a nivel. Pero en ese informe habrá que pedir que haya propuestas necesarias para la total eliminación, al menos de esos pasos a nivel tan peligrosos, con una periodificación oportuna y los recursos que se precisen para ello,

aun cuando sabemos que las inversiones son muy cuantiosas y que probablemente se necesitarán bastantes años para acabar con este problema.

Por último, mi grupo parlamentario cree y lo digo ya, hoy que finaliza el plazo de presentación de enmiendas a los presupuestos generales del año 1999, y lo ha hecho por la vía oportuna, que hay que incrementar la partida que destinan los presupuestos del Estado, el Ministerio de Fomento, a la supresión de pasos a nivel, y por eso pedimos que al menos en una cantidad moderada. Hablamos de que ha caído 2.500 millones la inversión prevista para el año 1999. Pedimos 4.000 millones más, no es una cantidad ni extravagante ni escandalosa, creo que es moderada, que deberían incrementarse en la partida correspondiente de la Ley de presupuestos generales para el año 1999. Así haríamos creíble este debate.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

Por el Grupo Parlamentario Mixto, BNG, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (Don Guillermo): Con mucha brevedad, señor presidente.

La iniciativa que presenta el Grupo Popular nos parece bien. La señora Castro hace referencia a que aún existen 4.500 pasos a nivel sin solución alternativa, atravesando núcleos urbanos y de otro tipo. En este momento, creo que existe muy poca programación para eliminar esos pasos a nivel. Es una reflexión interesante el tema de los núcleos urbanos. Pero las vías férreas atraviesan núcleos de muy diverso tipo. A través de las vías ferroviarias pasan comunicaciones entre diversos pueblos. En concreto, por hablar de la Comunidad Autónoma de Galicia, se producen muchos accidentes en ese tipo de pasos a nivel. Recientemente acaba de suceder otro accidente mortal en el Ayuntamiento de Valga. Los presupuestos me parece que son insuficientes, habría que abordar esto con mayor intensidad. Ahora se hace referencia a que para el año 1999 hay 2.500 millones de pesetas destinados a supresión de pasos a nivel. Simplemente, compartiendo la opinión expresada por los anteriores portavoces sobre la necesidad de suprimir estos pasos, quisiera decirles que para la Comunidad Autónoma de Galicia en supresión de pasos a nivel para el año 1999 hay cero pesetas.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: He de reconocer que tengo una cierta dificultad para defender esta propuesta o para hablar sobre esta proposición no de ley. En primer lugar, de carácter humano. Esta proposición no de ley en realidad no tiene su origen en el Partido Popular ni en ningún grupo, sino que tiene origen en una tragedia, familiar, como ya se ha dicho y por la voluntad de un hombre y de su compañera, de Faustino Ania y de su mujer, que, ante el dolor que sintieron por la pérdida de su hijo Iván, promovieron toda una plataforma de afectados por este tipo de sucesos en toda España. Además, hicieron el esfuerzo de

venir hasta el Congreso caminando, presentaron unas 10.000 firmas en el Registro del Congreso y se trató ya en la Comisión de Peticiones del Congreso.

Por ello tengo que decir que comparto todo lo que la señora diputada ha dicho sobre la exposición de motivos y sobre lo que oculta este tipo de hechos. Son muchos los puntos negros en que se están produciendo este tipo de víctimas, desgraciadamente muchos de ellos niños. No es un problema exclusivamente de pasos a nivel, por eso a nosotros nos resultan bastante insatisfactorios los términos concretos de la proposición no de ley. Incluso el accidente de que estamos hablando que origina esto —insisto en que yo le llamaría la proposición de ley del señor Ania— no ha sido un accidente de un paso a nivel, sino el atravesar una vía ferroviaria en las cercamos de un colegio, no exactamente por un paso a nivel, sino que hay una zona de riesgo, una zona escolar, donde al no estar valladas las vías, se produce el accidente mortal, con el agravante de que en estos casos las empresas ferroviarias suelen adoptar actitudes muy defensivas e incluso los afectados se ven indefensos porque, por ejemplo, en este caso ni siquiera fue posible que Renfe en el juicio aportara la caja negra del tren para saber exactamente a qué velocidad circulaba la unidad de cercanías que produjo el atropello.

No estamos hablando de algo que no esté contemplado en el ordenamiento jurídico. Uno de los problemas graves de estos temas es que si están reglamentados, pero no se cumple la reglamentación. El artículo 290 del reglamento de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre determina lo siguiente. Primero, las nuevas líneas de ferrocarriles interurbanos que sean establecidas deberán hallarse cerradas por ambos lados de la vía en el cruce de zonas calificadas como suelo urbano y urbanizable programado. Segundo, las empresas titulares de líneas ferroviarias que atraviesen zonas de suelo urbano o urbanizable programado realizarán el cierre de las mismas con la máxima urgencia que sus disponibilidades financieras les permitan; a propuesta o previo informe de los correspondientes ayuntamientos, el Ministerio de Fomento podrá establecer plazos concretos máximos para el cierre de determinados tramos. Tercero, la calificación de un suelo rústico por el que discurra el ferrocarril como urbano o urbanizable programado llevará implícita la obligación por parte de los propietarios de dicho suelo de realizar el correspondiente cerramiento cuando se realicen las actuaciones urbanísticas o antes si por razones de seguridad así lo dispone el Ministerio de Fomento a propuesta o previo informe del correspondiente ayuntamiento. Prueba de ello es que Renfe parece, por la contestación incluso que le da al señor Ania, que efectivamente está realizando un estudio o análisis del cerramiento y protección de las líneas ferroviarias que se completará con otro posterior de efecto barrera y otros impactos de las líneas ferroviarias, análisis y sugerencias. Por tanto incluso parece que la propia Administración está yendo más lejos que lo que la propia proposición no de ley plantea en este momento.

El problema de fondo —y se ha dicho aquí a partir de la enmienda del Grupo Socialista y quiero decir que nuestro grupo también ha presentado en los Presupuestos Generales del Estado que estamos debatiendo en este momento una enmienda al respecto— es la necesidad de dotar de

recursos a las empresas ferroviarias y en su caso al Ministerio de Fomento para poder abordar con seriedad y con un impulso decisivo mediante aportaciones presupuestarias significativas en los próximos años que permitan abordar estas situaciones que se pueden analizar a partir de mapas de riesgo que son factibles. Este diputado solicitó a Renfe y a Feve a través de la Cámara información sobre los puntos negros y tengo que decir que la de Feve fue bastante exhaustiva y concreta de dónde se estaban produciendo el mayor número de víctimas mortales, y por tanto donde se estaban produciendo los incidentes más graves, mientras que la de Renfe fue sinceramente bastante deplorable en el sentido de que no aportó datos prácticamente que permitieran una mínima evaluación.

Nosotros apoyaríamos, si es posible que el Grupo Popular la acepte, la enmienda del Grupo Socialista. Insisto en que nosotros lo que pediremos es el apoyo a las enmiendas presentadas precisamente para dotar de más fondos para estos fines concretos tanto a Renfe como a Feve y al propio Ministerio Fomento, entendiendo que son insuficientes los consignados en estos presupuestos, y creo que esa es la verdadera muestra de voluntad.

Si esto no fuera así nosotros a pesar de todo vamos a votar la proposición no de ley por respeto a la persona afectada y que promovió de hecho este debate tan doloroso para esta familia. Sí pediríamos si es posible, que en lugar de hablar al final de atención a las travesías urbanas en que existan pasos a nivel —que insisto que es un problema grave, como se ha dicho aquí en cuanto a las cifras de pasos a nivel pendientes de abordar, etcétera—, y lo presento como enmienda *in voce*, se hablara de la atención a las travesías urbanas actuando con prioridad en los puntos negros con víctimas mortales. Es decir, se trata de intentar abordar ya a priori aquellos puntos donde estadísticamente ya tenemos desgraciadamente detectado que se están produciendo incidentes de este tipo. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Doña Alicia Castro tiene la palabra para decir si acepta o no acepta la enmienda del Grupo Socialista y si acepta la enmienda presentada por Izquierda Unida, cuyo texto le agradecería al señor Santiso que nos lo pasara a la Mesa.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente en primer lugar, debo decir que no aceptamos la enmienda del Grupo Socialista y he de puntualizar un dato al portavoz del Grupo Socialista. Comienza su intervención diciendo que no sabe a qué se refiere el informe o que no sabe a qué informe nos estamos refiriendo. Quisiera aclararle simplemente que ese informe se debe precisamente a una iniciativa del Grupo Socialista en el Senado, donde en fecha 8 de abril fue debatida una proposición no de ley por la que se instaba al Gobierno a presentar un informe sobre los proyectos para resolver los problemas que el ferrocarril ocasiona en diversas ciudades españolas. Lamento sinceramente la descoordinación entre el Grupo Socialista del Senado y del Congreso y que el señor diputado desconozca este informe, que es precisamente al que se refiere. En esa proposición no de ley del Grupo Socialista al final del debate se acuerda dar un año de plazo al Gobierno para pre-

sentar ese informe; por tanto, estaríamos hablando de abril del año 1999 y no parece ahora necesario modificarlo y supongo que el Ministerio tendrá sus previsiones de fechas para llevar a cabo un informe que se le ha solicitado hace ya unos meses y, por tanto, nosotros estamos deseosos de que ese documento se presente cuanto antes, pero al Gobierno se le ha dado un plazo hasta abril del año 1999 en el Senado y concretamente a instancias del Grupo Socialista.

Respecto al segundo tema que plantea la enmienda del Grupo Socialista se habla de una cifra de 4.000 millones de pesetas como podrían ser 5.000 ó 3.500, sin aportar ningún dato ni ningún estudio riguroso que avale la necesidad de que sean estos 4.000 millones, puesto que yo había manifestado con anterioridad el hecho de que en muchos casos, precisamente con la liberación de terrenos, si se hace un desvío de las vías, se podrían recalificar esos terrenos y el coste de las obras se podría paliar precisamente con esa recalificación de terreados. Por tanto, efectivamente, como decía el portavoz del Grupo de Izquierda Unida, en el debate de presupuestos es una enmienda que puede presentar el Grupo Socialista y allí puede debatirse.

Respecto a la enmienda *in voce* de Izquierda Unida, estamos de acuerdo con ella y la admitimos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor presidente, sólo para aclarar que aquí estamos en el Congreso de los Diputados y que supongo que el informe que aprobó el Senado —del que si tenía conocimiento, cómo no— se presentará en el Senado, pero aquí estamos hablando en el Congreso. En la exposición de motivos de la proposición no de ley ni se menciona que el Senado adoptó esa resolución y cuando se mandata por parte de la Cámara al Gobierno, si se aprobase esta proposición no de ley, a que en el informe a presentar se preste especial atención a las travesías urbanas, se preguntarán SS.SS. con razón que qué informe es. Por tanto lo lógico es que se mandate al Gobierno a que lo presente en ambas Cámaras para que aquí tengamos también la oportunidad de discutir esta materia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Tiene la palabra la señora Castro para acabar ya este pequeño debate.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señor presidente, efectivamente estamos de acuerdo con que ese informe sea presentado en ambas Cámaras, pero debo aclarar que creo que tienen suficiente validez todos los debates que se produzcan en el Senado y que esta Cámara creo que lógicamente debe de conocerlos y cada diputado debe de trabajar conociendo qué es lo que se ha aprobado ya en el Senado y caminar juntos, porque sinceramente eso supone un trabajo extra, pero estamos obligados todos los diputados a conocer todo aquello en lo que trabajan y presentan en la otra Cámara los respectivos grupos parlamentarios.

- **SOBRE REDUCCIÓN DEL PEAJE DEL TRAMO DE AUTOPISTA A-9 ENTRE EL PUENTE DE RANDE Y VIGO Y EL POSIBLE NO ABONO DEL PEAJE EN LOS TRAMOS DE AUTOPISTA DEL ATLÁNTICO QUE CONSTITUYAN CIRCUNVALACIÓN DE ÁREA URBANA DENSAMENTE POBLADA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000954)**
- **SOBRE MEDIDAS PARA ESTABLECER LA GRATUIDAD DEL TRAMO DE AUTOPISTA A-9, COMPRENDIDO ENTRE EL PUENTE DE RANDE Y VIGO, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000924)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos a los siguiente puntos del orden del día, que son dos proposiciones no de ley que se verán conjuntamente, la primera de ellas sobre reducción del peaje del tramo de autopista A-9 entre el puente de Rande y Vigo y el posible no abono del peaje en los tramos de la autopista del Atlántico que constituyan circunvalación de área urbana densamente poblada, a instancias del Grupo Socialista, y la segunda sobre medidas para establecer la gratuidad del tramo de la A-9, comprendido entre el puente de Rande y Vigo, del Grupo Parlamentario Mixto.

Para la defensa de la primera de ellas tiene la palabra doña Carmen Silva por parte del Grupo Socialista.

La señora **SILVA REGO**: Señor presidente, señorías, es admitido el papel estratégico que juegan las infraestructuras a través de sus efectos en la competitividad de la economía, la mejora de la calidad de vida, la rentabilidad social y el impulso de la actividad económica, y mucho más en una región periférica como la gallega, con graves problemas de accesibilidad y articulación territorial interna. Este efecto sobre el desarrollo socioeconómico y el bienestar de los gallegos y gallegas lo ha jugado sin duda la autopista del Atlántico, que vino a suplir graves carencias en lo relativo a las comunicaciones terrestre y que en muchos de sus tramos se ha convertido en la única alternativa real, ya que o no existen otros o los existentes suponen recorrer un número mucho más amplio de kilómetros, transitar por zonas urbanas, con la consiguiente saturación y colapso del tráfico, y una pérdida del tiempo que en muchos casos lo triplica.

La proposición no de ley que hoy presentamos tiene como objetivo fundamental aportar soluciones que incidirán directamente en el desarrollo social y económico de las zonas afectadas. En el primer punto de la proposición se insta al Gobierno a que se estudie la progresiva reducción del peaje del tramo de la A-9 entre el puente de Rande y Vigo, teniendo en cuenta los resultados positivos obtenidos en su explotación. Nuestro objetivo es conseguir la gratuidad de este tramo de la autopista del noroeste haciendo una propuesta rigurosa, realista y viable, económica y políticamente, que logre que los usuarios habituales de ese tramo no tengan que pagar peaje. Sabrán ustedes que esta es una reivindicación que de forma reiterada han planteado todos

los responsables políticos de todos los grupos municipales de las localidades afectadas, Morrazo y Vigo, con el apoyo de todos los colectivos sociales y ciudadanía en general. Tanto es así que se consensuó una iniciativa popular que fue presentada a la Xunta de Galicia. Las razones de esa petición de gratuidad ya han sido debatidas en esta comisión, pero considero fundamental reiterarlas.

Este tramo Rande-Vigo comunica Vigo con la comarca del Morrazo, localidades densamente pobladas, que forman parte de una gran área metropolitana, interrelacionada social y económicamente y en la que las otras alternativas de comunicación existentes suponen hacer recorridos mucho mayores, con el agravante del colapso de tráfico que padecen. A través del puente de Rande se desplazan cientos de ciudadanos que obligatoriamente tienen que utilizar este tramo para trasladarse a Vigo o a la comarca del Morrazo por motivos de trabajo, de estudios o de atención sanitaria, y que es utilizado por las industrias y transportistas que están afincados en las localidades mencionadas con actividades interrelacionadas.

Entendiendo que este tramo de autopista es un medio fundamental de comunicación y desarrollo pretendemos hoy aquí lograr que se tomen las medidas necesarias para que las empresas y la ciudadanía no se vean gravadas injustamente. Proponemos que se utilicen los beneficios de explotación que ha obtenido Audasa para rebajar sustancialmente y de fonda inmediata el peaje. A partir de esta reducción del peaje, debería procederse por parte de la Xunta de Galicia a tomar las medidas necesarias para que se compense el peaje restante, de tal forma que los usuarios habituales no tengan que pagar por utilizar este tramo de la A-9, siendo de este modo gratuita su utilización. No podrá Autopistas ni el Gobierno negar esta reducción aduciendo que es inviable por el coste económico que generaría, ya que al hacerse la reducción a partir de los beneficios generados, no le significaría una aportación neta de recursos ya que se pagaría, como he dicho, con los beneficios obtenidos. Si hoy consiguiésemos que se votase favorablemente, esta proposición, habríamos dado un paso de gigante hacia la gratuidad de este tramo.

Sé que algunos grupos, concretamente el Popular, va a votar en contra de esta proposición no de ley. Yo creo que el Grupo Popular tendrá que explicar en Galicia y en las zonas afectadas su posición diferenciada, ya que allí si que asumen que este trajano deberla ser gratuito para los usuarios habituales. Probablemente, se podrá aducir que esto significaría hacer una modificación del contrato de concesión. Es una cuestión de voluntad política, simplemente los contratos se pueden variar si hay voluntad para ello. Se podrá aducir inviabilidad económica, pero' como antes argumentaba, se trata de usar los beneficios obtenidos para conseguir esta reducción. Se podrá decir que supondría una saturación de la A-9. Imagínense ustedes la saturación que existe en la otra alternativa y que obliga a gastos y a pérdidas muy importantes, económicas y sociales. También se podrá decir que otras localidades podrían hacer una petición de reducción, pero lo que es cierto es que otras localidades no tienen estas características tan especiales y específicas que tienen el Morrazo y Vigo a través del puente de Rande.

En relación al segundo punto de la proposición no de ley, se insta a que en el plazo de seis meses se elabore un estudio, que se remitirá al Congreso de los Diputados, que analice la liberalización del peaje en los tramos de la autopista del Atlántico que constituya circunvalación de arca urbana densamente poblada. Hacernos referencia en lo concreto a los tramos Rande-Pouxeiros y A Barcala-A Coruña. Estos tramos, claramente urbanos se lían convertido en la única alternativa viable de comunicación entre diversas localidades. Sabrán ustedes que ambos tramos en Vigo y Coruña están situados en los territorios más activos y dinámicos de Galicia y que la A-9 juega un papel estratégico fundamental para consolidar y avanzar en el desarrollo y crecimiento socioeconómico de todas las localidades afectadas y en las de su entorno.

En lo referente al tramo Rande-Pouxeiros, quiero recordar que el 22 de septiembre, a propuesta del Grupo Parlamentario Socialista gallego, se aprobó por unanimidad de todos los grupos parlamentarios una proposición no de ley a través de la cual se instaba a la Xunta de Galicia para que exigiera la liberalización de este tramo en su consideración de circunvalación a la ciudad de Vigo. Repito, se votó por unanimidad de todos los grupos políticos parlamentarios gallegos. Este tramo es de gran importancia, ya que no existe una alternativa clara de viaje. Es un tramo estratégico, pues además de ser parte del segundo cinturón de circunvalación de la ciudad, constituye única alternativa de conexión en alta capacidad con la autovía Vigo-Porrino-frontera portuguesa y tiene también que canalizar los tráfico con destino a la autovía de las Rías Bajas procedentes de las comarcas de Pontevedra y Aurosa.

En referencia al tramo A Barcala-A Coruña, que absorbe movimientos de tráfico interurbano con origen o destino a A Coruña y movimientos de ámbito interregional, quiero señalar que además de los argumentos planteados de forma global para los tramos de autopista que constituyen áreas de circunvalación, en este tramo concreto los costes sociales y económicos de recaudar el peaje, entre otros y muy importantes, atascos y colapsos, son muy elevados en comparación con la recaudación que se obtiene. Es además este tramo de autopista la única alternativa real de intercomunicación entre las localidades afectadas y más en la actualidad, en la que se ve agravada la situación porque la otra vía existente, puente Pasaje, lugar de difícil acceso, se encuentra en obras, lo que obliga a utilizar como única vía este tramo de la A-9. No parece razonable mantener un peaje, por simbólico que sea, en un tramo netamente urbano.

En definitiva, todos ustedes saben que estas decisiones ya se lían tomado en otras localidades españolas. Sin ir más lejos, los tramos de autopista de Pontevedra y Santiago que constituyen área de circunvalación están libres de peaje en Galicia. No se entenderla que no se acordasen medidas que van a favorecer el crecimiento, que van a posibilitar superar las circunstancias especiales descritas sin gravar a la ciudadanía, a la industria, a los servicios y que van a responder a las justas demandas que han venido planteándose reiteradamente por todos los sectores sociales. Y aquí todavía lo tendrá más difícil el Partido Popular, ya que en la proposición no de ley a la que hacia referencia, que se presentó en la Xunta de Galicia el Partido Popular también votó favorablemente. Será difícil explicar que el Partido

Popular tenga una posición en el Estado diferente a la que expresa en la Xunta de Galicia y todavía será más sorprendente cuando la Xunta de Galicia inste al Gobierno del Partido Popular a que libere de peaje estos traernos que son áreas de circunvalación de localidades densamente pobladas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: La iniciativa que lady presenta el Bloque Nacionalista Galego demandando la gratuidad del tramo de la A-9 comprendido entre el puente de Rande y Vigo fue discutida en esta Cámara el pasado día 10 de marzo y en aquella ocasión sólo tuvo 5 votos a favor, los del Bloque Nacionalista Galego proponente y los del Grupo Federal de Izquierda Unida. Hoy volvemos a someter la discusión y votación, la proposición con la esperanza de que en estos siete fineses los grupos de esta Cámara hayan reflexionado y reconsiderado su posición anterior. A nosotros nos sigue pareciendo imprescindible este debate, que, por cierto, también existe y con fuerza en otras latitudes geográficas del Estado.

La comarca del Morrazo es una zona altamente poblada, cuyos ciudadanos en este momento tienen que desplazarse obligatoriamente a Vigo para resolver cuestiones básicas no sólo de trabajo, sino para recibir atención sanitaria, realizar estudios, etcétera. Como SS.SS. saben, estos desplazamientos se pueden hacer por carretera o por barco, no hay más alternativas, ya que no hay ferrocarril, avión, etcétera. Dejando a un lado el debate acerca de que el tramo Rande-Vigo de la A-9 es un tramo metropolitano —cuya gratuidad, por cierto, acaba de pedir por unanimidad el Parlamento de Galicia, porque resulta evidente, y lo será más aún cuando se concluyan las obras Rande— Puxeiros y teniendo en cuenta que tramos gratuitos semejantes existen en la misma A-9 a su paso por la periferia a otras ciudades, dejando a un lado esto para centrarnos en la liberación del peaje a un gran número de ciudadanos que diariamente se desplazan entre O Morrazo y Vigo y viceversa, conviene decir que estos ciudadanos carecen de alternativa real, al tramo de la autopista de peaje mencionado para desplazarse por carretera. Creo que este es un argumento fundamental, no hay una alternativa real por carretera al paso del puente de Rande con peaje. Una de las características que deben reunir los tramos de peaje es que siempre va a haber una alternativa sin peaje a los mismos. Por tanto, si no se utiliza ese puente con peaje, las comunicaciones por carretera han de realizarse dando un importantísimo rodeo.

Podríamos referirnos también a los diez años de peaje, que nos parecen más que suficientes, y no voy a insistir en argumentos empleados en debates anteriores que figuran en el «Diario de Sesiones». En todo caso, para que quede claro, porque se va a argumentar en este sentido para negar la gratuidad, nosotros no estamos proponiendo en este momento la gratuidad de la A-9 sino que se considere este tramo concreto. Reconocemos que pueden existir dificultades a la hora de negociar con la concesionaria, etcétera, pero creemos que se debe abordar en el sentido que proponemos, porque se trata de una medida que depende de la

voluntad política, que tiene una gran repercusión social. Se trata efectivamente de dar solución a un problema muy sentido en un área densamente poblada e interdependiente. Basta ver las cifras de vehículos que diariamente circulan a través del puente de Rande entre O Morrazo y Vigo, que en este momento tienen que superar con mucho los 11.000 de media diaria, porque en datos aportados en respuesta parlamentaria a este diputado, en el año 1996, la cifra estaba en 10.682 por día.

Con su permiso, señor presidente, como estas dos iniciativas se están debatiendo acumuladamente, aprovecho para manifestarme sobre la iniciativa presentada por el Grupo Socialista. Tenemos que decir que el Bloque Nacionalista Galego la va a votar favorablemente aunque con todo respeto. a nostras nos parece de alcance limitado. En lo fundamental, la iniciativa propone que el Gobierno realice estudios sobre la reducción de peaje en el tramo puente de Rande-Vigo y el posible no abono de peaje en los tramos de la A-9 que circunvalen áreas urbanas densamente pobladas. Con todo respeto, opinamos que la propuesta nos parece de alcance limitado, porque el Gobierno ya ha estudiado este tema y, a preguntas de este diputado sobre demandas de rebaja de peaje, contestó reiteradamente que no prevé ninguna rebaja en los peajes de la A-9, porque según el criterio del Gobierno, los precios ya son muy bajos respecto a la media estatal, por lo que creo que menos aún prevé gratuidad alguna. Por lo que acaba de aportar la señora Silva, nos parece limitada, poco ambiciosa cuando el Parlamento de Galicia aprobó unánimemente, por tanto con el voto favorable del Partido Popular, del Bloque Nacionalista Galego y del Partido Socialista de Galicia, el pasado 22 de septiembre, demandar la gratuidad del tramo Rande-Puxeiros, a iniciativa del Grupo Socialista. Es verdad que la iniciativa de la señora Silva se refiere también a otros tramos, como el de A Barcala-A Coruña, cuya gratuidad, por cierto, no se aprobó en esa sesión plenaria.

En todo caso, nos parece limitada la proposición, pero creemos que lo que abunda no daña. Lo que nosotros estamos planteando es la gratuidad, porque es una demanda social vieja. El Gobierno ha realizado estudios y se negó a considerar la rebaja de los peajes, pero si se aprueba la iniciativa de la señora Silva, igual el Gobierno se aplica más en el estudio, pues siempre está bien aplicarse a la hora de aprobar asignaturas pendientes. Simplemente nos parece mejor demandar la gratuidad, porque es justo y razonable y porque es algo sobre lo que existe consenso de todos los grupos políticos en los ayuntamientos afectados, pero, repito, vamos a votar favorablemente la iniciativa del Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Catalán Convergencia i Unió tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: No era intención mía participar en este debate, pero las intervenciones que se han producido sobre las autopistas me han obligado a entrar en él, porque estos días hemos debatido intensamente sobre las autopistas en Pleno a través de interpelaciones, a través de... (**Rumores.**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Un momento, señor Sedó.

Señorías, les agradecería que se sentaran o salieran fuera si no les importa, si tienen que discutir sobre transacciones a enmiendas para llegar a acuerdos.

Siga, señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Se ha hablado de muchas cosas, se ha hablado de que la gratuidad de estos tramos es justa y razonable. Se ha dejado de hablar de resolver la discriminación entre todas las zonas, pero ya ha salido en el debate plenario. Hay que resolver el problema de las autopistas, pero no sólo el tramo Rande-Vigo o el de Tarragona, que es mi demarcación y que en estos momentos, también por obras, se está contemplando la posibilidad del no peaje en dicho tramo de Tarragona, como se está haciendo actualmente en Fraga como exclusiva, donde por obras en la A-2, el tramo es gratuito para el gran tonelaje.

Señorías, se habla de que el Parlamento gallego ha aprobado la gratuidad, pero el Parlamento catalán lo ha aprobado varias veces y ha solicitado que el Gobierno lo conceda. Nuestro grupo, representante del Gobierno de Cataluña, tampoco logró solventar el problema haciendo uso de estas votaciones del Parlamento catalán ni cuando el Gobierno en Madrid en aquellos momentos lo ostentaba el Grupo Socialista ni ahora que lo ostenta el Grupo Popular.

El tema de autopistas es muy complejo. Se aprobó hace unos días en el Pleno la creación de una subcomisión, dentro de esta Comisión, que deberá analizar la temática de todas y cada una de las autopistas y de las autovías, y ver la posibilidad de construir autopistas en los sitios donde no se construyeron porque ya había autopistas. Ahora, cuando las autovías, que no dejan de ser autopistas sin peaje, están muy extendidas, hay que empezar por otros sitios. Buscar todos estos equilibrios es bastante difícil y la Comisión tendrá que trabajar en ello. Así pues, nuestro grupo no puede apoyar estas proposiciones no de ley ni ninguna parecida que pueda venir, porque está pendiente la creación de la subcomisión que analice el conjunto del problema, que es muy grave dado que, desde una fecha determinada, años ha, se creó esta disyuntiva tan extraña de que en España haya autovías y autopistas de peaje, cuando las autovías no dejan de ser autopistas sin peaje.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Rivas.

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor presidente, señorías, en esta sesión que pretendemos que por su contenido no se alargue demasiado yo me reafirmo en la promesa de ser breve. Estoy satisfecho en cierta medida, puesto que es una sesión muy pontevedresa, pues los tramos de Pontevedra están en el orden del día con insistencia y también se presenta con insistencia un tema como éste, al que esta Comisión ha dedicado múltiples sesiones que todos recordamos.

Para no estar insistiendo demasiado en estos conceptos de reducción de liberación o de gratuidad del peaje en este tramo de la autopista, anunciamos para la consideración de todos que nos vamos a oponer a estas dos proposiciones no de ley, por las razones que acaba de apuntar el compañero de Convergencia i Unió, que el tema de las autopistas es

complejo, como también lo es el de la reducción de peajes, y que este es un problema que hay que abordar en su conjunto y no por pequeños tramos. En este sentido, haría una reflexión a mis compañeros. No podemos olvidar al considerar estos problemas que preocupan puntualmente sobre comarcas o tramos muy concretos de las autopistas, son obras de interés nacional, y en el caso de esta autopista de interés europeo. Si cuando se planeó su construcción, se hubiera planteado por comarcas, por tramos o por peajes, a buen seguro que hubiera sido absolutamente imposible realizar esta obra.

En todo caso, respecto a la gratuidad, yo creo que todo el mundo asumiría el principio de gratuidad para las autopistas, pero el problema que yo cité en otra sesión de la Comisión es que no todo aquello que es socialmente deseable resulta económicamente posible y por tal motivo, desde la perspectiva del Estado, tendremos que sopesar mucho nuestras decisiones. Abundando en el sentimiento de muchos gallegos, yo diría además que no solamente debería ser gratuito este tramo, sino toda la A-9, desde Ferrol hasta la frontera portuguesa, pero también sabemos que no es posible. Por tal motivo, y para terminar, señor presidente, yo reincido, ya que aquí se trata de reincidir, en los argumentos que expuse en nombre de mi grupo en la sesión del 10 de marzo de 1998, «Diario de Sesiones» número 399. Concluyo anunciando que, como he dicho, nos opondremos a estas dos proposiciones no de ley.

(La señora Silva Rego pide la palabra.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Silva.

La señora **SILVA REGO**: Quería fijar mi posición sobre la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, por el Bloque Nacionalista Galego, si es posible.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Silva, le rogaría que lo hiciera a la mayor brevedad posible.

La señora **SILVA REGO**: Sí, voy a intervenir muy brevemente.

Vamos a votar favorablemente a esta proposición no de ley que presenta el Bloque Nacionalista Galego en la creencia de que nuestra proposición es mucho más ambiciosa porque a través de ella sí se puede conseguir la gratuidad de fonda viable y realista planteando en primer lugar una reducción sustancial, como decía en Ni intervención, e inmediatamente después que la Xunta de Galicia asuma los costes de peaje que queden. Además, vamos a apoyar la proposición no de ley porque lo que plantea es tomar las medidas necesarias para establecer la gratuidad, y yo creo que nosotros hemos expuesto hoy las medidas que hay que tomar para que el tramo de autopista Rande-Vigo sea gratuito.

— **PARA EL ENTERRAMIENTO DE LA LÍNEA DE ALTA TENSIÓN QUE CIRCUNDA O ATRAVIE-SA CALLES DE ARAVACA (MADRID). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO**

FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001118)

— **PARA EL ENTERRAMIENTO DE LA LÍNEA DE ALTA TENSIÓN QUE CIRCUNDA O ATRAVIE-SA CALLES DE LA ZONA DE HERRERA ORIA (MADRID). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001119)**

— **PARA EL ENTERRAMIENTO DE LA LÍNEA DE ALTA TENSIÓN QUE CIRCUNDA O ATRAVIE-SA CALLES DEL BARRIO DE VALLECAS (MADRID). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001120)**

— **PARA EL ENTERRAMIENTO DE LA LÍNEA DE ALTA TENSIÓN QUE CIRCUNDA O ATRAVIE-SA CALLES DEL DISTRITO DE USERA (MADRID). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001121)**

— **PARA EL ENTERRAMIENTO DE LA LÍNEA DE ALTA TENSIÓN QUE CIRCUNDA O ATRAVIE-SA CALLES DEL DISTRITO DE LATINA (MADRID). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001122)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vanos a pasar a los siguientes puntos del orden del día, números 8 a 19, puesto que el número 7 ya ha sido discutido, como ustedes recordarán, en el segundo lugar en esta Comisión.

En los números 8, 9, 10, 11 y 12 se proponen a debate las proposiciones no de ley para el enterramiento de líneas de alta tensión que circundan o atraviesan calles de Aravaca, de la zona de Herrera Oria, del barrio de Vallecas, del distrito de Usera y del distrito de Latina, en Madrid, iniciativas todas del del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su presentación tiene la palabra la portavoz del grupo, señora Sabanés.

La señora **SABANÉS NADAL**: Voy a defender las cinco proposiciones no de ley que en todo caso hacen referencia al mismo problema, pero con algunos matices diferenciales en las cinco líneas de alta tensión cuya solución estamos planteando. Voy a hacer, por tanto, una defensa general de las proposiciones no de ley, pero estableciendo los matices necesarios de cada una de ellas.

Es evidente que las sociedades avanzadas tienen una gran preocupación por la proximidad de las líneas de alta tensión a viviendas, áreas de convivencia o lugares educativos por los efectos de una exposición continuada a las ondas electromagnéticas y su incidencia no sólo sobre la salud, sino también sobre derechos fundamentales que desde los poderes públicos deberían preservarse. como el disfrute de un medio ambiente adecuado de una vivienda digna. En este sentido, en el bloque de proposiciones no de

ley que presentamos concurren diversas circunstancias que vienen expresadas en primer término en un informe de la Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, así como en un informe del Defensor del Pueblo, existiendo una orden concreta y precisa de la Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Madrid sobre la actuación y la información respecto a estas cinco líneas de alta tensión.

Está claro que la lógica prudencia que podría plantearse en las conclusiones y estudios científicos sobre la incidencia de estas líneas sobre la salud no nos puede hacer olvidar en ningún caso la rotundidad de la obligación de los poderes públicos de apartar o, en todo caso, desviar y enterrar estas líneas a distancia recomendable. En la orden de la Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Madrid se establece que en las cinco líneas de alta tensión, Aravaca-Pozuelo, Herrera Oria, Latina, Usera, hospital Doce de Octubre y Villa de Vallecas, concurren circunstancias globales de un excesivo acercamiento a viviendas y colegios públicos, en donde se sitúan las torres de las líneas de alta tensión.

Sobre el caso que nos afecta existe también un informe del Defensor del Pueblo en la misma dirección y que se basa en las denuncias Tecleas por los propios afectados y, por tanto, por instancia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid. Existe también un informe de mediciones realizadas por el Instituto de Magnetismo Aplicado Salvador Velayos, de la Universidad Complutense de Madrid, en colaboración con la patrulla verde del Ayuntamiento de Madrid, habiendo sido perfectamente evaluados los resultados y efectuadas las recomendaciones por el Instituto de Bioelectromagnetismo Alonso de Santa Cruz, de la Facultad de Medicina de la Universidad de Alcalá de Henares, así como por el servicio de investigación del hospital Ramón y Cajal, del Insalud.

A pesar de la situación concreta de viviendas y colegios públicos, una primera aproximación a los resultados indica que el conjunto de estas cinco líneas genera campos electromagnéticos de apreciable intensidad en sus proximidades, si bien la situación de las cinco líneas no es exactamente la misma, teniendo especial incidencia las líneas 4 y 5, por tanto, las que se sitúan en las cercanías del hospital Doce de Octubre y en la zona de Villa de Vallecas, aunque en su conjunto presentan todas, cuando menos, localizaciones puntuales en su trazado, con alguna situación que afecta a viviendas, a centros escolares y a núcleos de convivencia. Se reitera de fonda sistemática en el informe que la situación más grave afecta, en todo caso a las líneas 4 y 5, a las que he hecho referencia, aunque la línea 1 también tiene un trazado que afecta a viviendas unifamiliares y las líneas 2 y 3 afectan a bloques de viviendas.

Finalmente, la orden del fiscal del Tribunal de Justicia de Madrid viene a plantear el inicio inmediato de los estudios y trabajos técnicos en las cinco líneas referidas, pero también la actuación de máxima urgencia para acometer el enterramiento con las debidas condiciones técnicas o el desvío de las líneas 4 y 5, que debería estar ya en ejecución, ya que la orden plantea la necesidad de acometer todos los trabajos en el conjunto de las líneas, pero también de la inmediatez de incidir en la solución del problema causado por las líneas 4 y 5, cuya solución debería estar en ejecución en el primer cuatrienio de inversiones del nuevo

Plan general de ordenación urbana de Madrid. Respecto a las otras líneas, la orden establece como máximo una solución en los dos primeros cuatrienios de este mismo plan de inversiones. Por tanto, no estamos planteando un debate genérico sobre líneas de alta tensión, sino de una orden del fiscal del Tribunal Superior de Justicia de Madrid y de un informe del Defensor del Pueblo en la misma dirección. Afecta también a denuncias que ya se plantearon desde 1992 por el conjunto de afectados, y en el informe del Defensor del Pueblo se establece que en el transporte de energía eléctrica a través de líneas de alta tensión se genera la concurrencia de títulos competenciales diversos en los tres escalones administrativos, estatal, autonómico y local, sobre el mismo espacio y realidad física.

Nos encontramos pues con una orden concreta de actuación inmediata fundamentalmente en dos de las líneas, las 4 y 5, que se contienen en las proposiciones no de ley, con una orden urgente de actuación en las otras tres líneas y con una recomendación en el informe del Defensor del Pueblo en la que se establece la concurrencia competencial de las tres administraciones en la solución del problema de estas líneas de alta tensión.

La proposición no de ley de Izquierda Unida trata de aunar y de hacer compatibles ambas cuestiones, tanto la orden del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, como el informe del Defensor del Pueblo. Contiene tres puntos: el primero tiene fundamentalmente un carácter de desarrollo reglamentario y legislativo de lo que significa la prevención, la seguridad y la actuación sobre el potencial riesgo de salud de las personas en los campos electromagnéticos; el segundo insta a adoptar todas las medidas urgentes y necesarias, incluida la dotación presupuestaria para hacer efectiva esta regulación, y el tercero y más concreto hace una referencia clara a la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ayuntamiento de Madrid para que arbitren las medidas necesarias para el enterramiento de las líneas de alta tensión, estableciendo los mecanismos de financiación suficientes para su ejecución inmediata. Hoy la situación de estas líneas ha experimentado avances, tenemos en nuestro poder borradores de convenios de actuaciones en la comunidad y en el ayuntamiento, pero no se ajustan a la orden del fiscal ni a las recomendaciones del Defensor del Pueblo. No es suficiente abordar lo que es obligatorio a efectos legales y reglamentarios, sino que con esta proposición ganamos también completar con carácter general aquello que afecta a las líneas de alta tensión y con carácter específico, dar cumplimiento a la orden del fiscal y al informe del Defensor del Pueblo, todo ello con una vinculación de carácter estatal impulsando los convenios y estableciendo mecanismos de financiación por parte del Estado.

Las enmiendas que presenta el Partido Popular hacen una referencia general al problema de las líneas de alta tensión, lo que significa, sobre todo en el punto 2, un cierto avance al instar a la formalización de acuerdos y convenios, pero no solucionan el fondo del problema ni abordan el tema específico, sobre el que ya existe una orden y un informe concreto de actuación.

El Grupo de Izquierda Unida podría aceptar las enmiendas 1 y 2 como sustitución de nuestros puntos 1 y 2, pero manteniendo el punto 3 de nuestras proposiciones no de ley, que viene a significar el cumplimiento estricto y preci-

so de la iniciativa. Destacamos especialmente que las líneas 4 y 5 tienen una especial urgencia que no viene reflejada en ningún caso en las enmiendas del Grupo Popular.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlón Gracia): A cada una de estas proposiciones no de ley se ha presentado por parte del Grupo Popular una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra don Luis Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: La afortunada celeridad en los trabajos en la mañana de hoy le obliga al portavoz en esta Comisión a hacer una intervención que estaba prevista que hiciera el señor Bardisa, diputado por Madrid, que en este momento está ausente. Consiguientemente, asumo la defensa de las cinco enmiendas formuladas, anunciando de entrada que compartimos radicalmente los propósitos y el forado que inspiran las proposiciones no de ley que formula Izquierda Unida, referidas a la problemática de las líneas de alta tensión, con la singularidad de aquellos puntos que están próximos a centros urbanos y a lugares de convivencia como Aravaca, Herrera Oria, Vallecas, Usera y el distrito de Latina. No me extiendo más en este punto porque compartimos los propósitos que inspiran las cinco proposiciones no de ley en esta línea se sitúan nuestras enmiendas.

Celebro que la portavoz de Izquierda Unida acepte los puntos 1 y 2 de nuestras enmiendas, todas iguales, en sustitución de los puntos 1 y 2 de la proposición no de ley originaria, de la que su grupo es autor. En lo que concierne al punto 3 donde se polarizaría nuestra discrepancia, estaríamos dispuestos a aceptarlo con la supresión de la referencia a un crédito o mecanismo de financiación suficiente. Si se omite esa expresión no habría inconveniente por nuestra parte en aceptarlo según la propuesta originaria. La razón es clara, en esta materia existen ya acuerdos y actuaciones en marcha del Ayuntamiento y de la Comunidad Autónoma de Madrid, que son los protagonistas fundamentales de esa problemática y no la Administración del Estado. No podemos olvidar que la proposición insta al Gobierno, por tanto al Gobierno de la nación. Sería alterar normas competenciales que el Gobierno asumiera un problema que no es suyo en la medida en que la problemática es fundamentalmente municipal y autonómica. Todos los problemas del país son siempre del Gobierno, los grupos parlamentarios que han estado en el Gobierno lo saben bien. Vale como afirmación en términos coloquiales; con precisión jurídica y financiera, esto no es así. Esta es la razón por la que no podemos aceptar que se inste al Gobierno a que establezca un crédito o mecanismo de financiación suficiente, porque sería invadir competencias que no le corresponden. Señora portavoz de Izquierda Unida, sugerimos una transacción en este punto 3 que consistiría en eliminar la referencia al crédito o mecanismo de financiación suficiente, porque sería desbordar competencias estatales e invadir competencias que son claramente municipales y autonómicas.

Por lo demás, nuestro acuerdo es completo y aplaudimos el propósito que inspira estas proposiciones no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlón Gracia): ¿Grupos que deseen fijar posición? (**Pausa.**)

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

El señor **FERNÁNDEZ FERNÁNDEZ**: Intervengo brevemente porque la problemática de todas estas proposiciones no de ley que se condensan en este debate es si no idéntica, muy similar, con los matices que hizo la portavoz de Izquierda Unida, y el Grupo Socialista las va apoyar porque estamos de acuerdo en todos sus puntos. En el primero, en que se desarrolle de la manera más rápida posible la Ley 54/1997 en lo que se refiere a la normativa de verificaciones de líneas eléctricas de alta tensión, entre otras cosas porque ya se puede considerar vetusta; también en que se incorporen a ese reglamento las medidas que pueden cubrir el potencial riesgo generado por el efecto electromagnético, pero dicho sin alarmismo, porque se trata de un tema controvertido en el que ciertamente escasean las certezas; ni los estudios epidemiológicos, ni las investigaciones biológicas, ni los relacionados con la exposición laboral o doméstica arrojan resultados que se pueden considerar concluyentes.

Es cierto que no hay que partir de la idea de que los campos electromagnéticos son nocivos para la salud de una manera concluyente y definitiva. Las organizaciones de salud, las universidades, las instituciones e incluso los Gobiernos de los países más avanzados, así como la Comisión de la Unión Europea están realizando y ampliando estudios al respecto y establecen recomendaciones sobre niveles máximos aconsejables de exposición, tanto para el campo eléctrico como para el campo magnético. Estas medidas cautelares son las que, a nuestro juicio, deben incorporarse a esa reglamentación.

Respecto al segundo punto, relativo a que la Comisión Nacional del Sistema Eléctrico adopte las medidas necesarias para la modificación o supresión de cada línea concreta, adaptando las medidas a las previsiones generales de la nueva reglamentación, se inscribe también en la normativa actual, dentro de lo que se establece en la Ley 54/1997. Por la que se atribuyen esas competencias a la Comisión. Aunque se habla en las proposiciones no de ley de un Plan energético nacional que ya no tiene cabida en esa ley, es cierto que, al ser el transporte una actividad regulada, debe estar sometido a planificación, planificación que hay que hacer lo más rápidamente posible y en la que deben incluirse las medidas de protección en relación al espectro electromagnético.

En cuanto al tercer punto, el soterramiento de líneas de alta tensión en estas zonas urbanas que se han citado, parece también razonable. Lo sería aunque estuviéramos hablando sólo del impacto ambiental que producen esas estructuras en estas zonas, lo es más cuando, como antes decía, existe un riesgo sanitario potencial para los vecinos. Esta es nuestra posición de apoyo a la propuesta de Izquierda Unida.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlón Gracia): Señora Sabanés, tiene la palabra a los efectos de indicar si acepta o no la transacción propuesta por el señor Ortiz.

La señora **SABANÉS NADAL**: La transaccional del Partido Popular en el punto 3 y la aceptación, de Izquierda

Unida de las enmiendas del Partido Popular vienen a significar en este momento un ligero avance, pero en absoluto recogen la precisión del texto inicial sobre las actuaciones que habría que formalizar. Aunque Izquierda Unida tiene en los Presupuestos Generales del Estado una enmienda muy concreta de dotación presupuestaria para estas cinco líneas de alta tensión en Madrid, y entendiendo que en este momento la situación en la Comunidad Autónoma y en el Ayuntamiento de Madrid está bloqueada por una cierta incapacidad de avanzar en la resolución de este problema pues hay una gran disparidad de criterios en cuanto a la financiación y a la participación de las compañías eléctricas, vamos a aceptar la transaccional del Partido Popular porque supone un mínimo avance —nuestra posición es crítica pues no representa lo que pretendía esta proposición no de ley que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a una actuación precisa en cuanto a las líneas de alta tensión en el ámbito de la Comunidad de Madrid. La aceptamos, como digo, quedando claro que se suprimiría la expresión sólo el mecanismo de financiación, dejando el resto del párrafo de modo que los efectos de los campos electromagnéticos provocados por la referida línea resulten anulados por la medida técnica adoptada. Significa un ligero avance en la problemática de estas cinco líneas de alta tensión en Madrid. **(El señor Ortiz González pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlón Gracia) Señor Ortiz, ¿qué desea usted?

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Una brevísima intervención para recordar cordialmente a la señora Sabanés aquel viejo dicho de que lo mejor es enemigo de lo bueno. Yo comprendo que acepte la enmienda con crítica. Seguramente si yo estuviera en sus zapatos diría las mismas cosas. La comprensión de la señora Sabanés merece la gratitud del Partido Popular y de este portavoz y, como propina, le prometo estudiar con cariño y con atención las enmiendas que dice que va a presentar a los Presupuestos Generales del Estado. Las estudiaremos y las meditemos con simpatía y con afecto

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlón Gracia): Muchas gracias, señor Ortiz, y a ver si dan un paso al frente y hacen algo más que estudiarlas y las aprueban.

— **SOBRE LA FORMALIZACIÓN DE UN ACUERDO DE COLABORACIÓN ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA GENERALIDAD VALENCIANA QUE CONTEMPLE DIVERSAS ACTUACIONES PARA MEJORAR LA COMUNICACIÓN ENTRE ALICANTE Y VALENCIA A TRAVÉS DE LA N-332. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001172.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlón Gracia): Vamos a pasar al siguiente punto del orden del día, que es una proposición no de ley sobre la formalización de un acuerdo de colaboración, entre el Ministerio de Fomento y la Generalidad Valenciana que contemple diversas actuaciones para

mejorar la comunicación entre Alicante y Valencia a través de la N-332. La iniciativa está presentada por el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Beviá.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: A la proposición, no de ley que figura en el orden del día, presentada en el mes de septiembre, el Grupo Socialista ha presentado una enmienda de sustitución que tienen todas SS.SS. En mi intervención quiero aclarar cuál es la razón de ambas iniciativas y cuál es el objetivo de la enmienda de sustitución que presentamos.

No en nada nuevo afirmar que existe una brecha grande, yo diría enorme, entre lo que el Gobierno dice y lo que el Gobierno hace, entre su discurso publicitario y sus realizaciones. Por desgracia, es una realidad tristemente contrastada en exceso. En el caso de la Comunidad Valenciana, y quizá reforzado por un desparpajo propagandístico que a veces sobrepasa lo que podría entenderse como excesivo de los responsables del Ejecutivo autonómico, la contradicción entre las cifras reales de las inversiones y el descaro publicitario es clamorosa. De una parte, los datos. En los presupuestos generales del año 1997, en los que el Grupo Socialista tuvo la ocasión de preguntar obra por obra de las que figuraban en el presupuesto de inversiones, sobre un total de 39.000 millones en la distribución regionalizada o de 20.000 en la distribución orgánica, observamos a través de las respuestas del Gobierno que solamente se había ejecutado un 40 por ciento, es decir, que a la escasa inversión prevista cada año en los Presupuestos Generales del Estado se añade una baja ejecución de la misma. Esos son los datos.

Por otro lado, la propaganda, el discurso publicitario. Día sí y día también, en los medios de comunicación se prometen inversiones y más inversiones, se reiteran, se prometen y pocas veces se alcanza a ver al final del túnel y, cuando ocurre, es tremendamente tarde. Y se prometen no ya realizaciones que podíamos entender que pueden ser más o menos superfluas, sino actuaciones sobre problemas que atenazan al desarrollo, a la economía, al tejido industrial y al turismo de la Comunidad Valenciana; se promete precisamente aquello que los ciudadanos necesitan y exigen aquello por lo que los ciudadanos desesperan. Unas pocas referencias: a mitad de marzo se hablaba ya de realizar un plan para mejorar esto que nosotros solicitábamos en la proposición no de ley y se anunciaba que se iban a invertir 60.000 millones; en el mes de abril se anunciaba otro convenio de colaboración para actuar también en la 332 desde Alicante hasta el sur por 26.500 millones; proyectos complementarios, 5.500 millones. El ministro de Fomento aseguró en el Senado que, aparte de esta N-332, su departamento invertiría en Alicante 20 000 millones. Es todo un flash, otro flash y otro, casi un vértigo de miles de millones. Si se suman 60.000, 26.000, 6.000, 20.000, etcétera, en unos meses se ha dicho que se iban a invertir en total en la N-332 o en infraestructuras varias en la provincia de Alicante entre 110.000 y 120.000 millones. Un flash que pretende dar la impresión de que todas las obras están ya ahí, encima de la mesa, para realizarse inmediatamente; se mezcla todo y se confunde todo, en un auténtico magma de obras licitadas que se pagarán el año 2002, de obras aún no licitadas que se dice que van a licitarse por el modelo

alemán, mientras que en los Presupuestos Generales del Estado para 1999 se dice que el Gobierno no autorizará la contratación de obras por el sistema de abono total del pago o el sistema alemán durante 1999. Está todo mezclado. Si existe de verdad en algún sitio un mapa de carreteras virtual dibujado en el aire, como ensoñado, ese es el que puede trazarse para la Comunidad Valenciana a partir de las promesas del Gobierno del Partido Popular.

En el mes de marzo se anunció el convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana que nosotros planteábamos en nuestra proposición no de ley y se dijo que se iba a firmar inmediatamente, antes del verano, pero llega el verano y aparecen una serie de noticias, tales como que Fomento aplaza la mejora de la carretera; por otra parte, como es lógico, y más en el verano, aparecen noticias de que ha habido tres horas de infierno, es decir, que para recorrer 150 kilómetros han hecho falta más de tres horas; unos atascos enormes colapsan la N-332, etcétera. A la vista de todo esto nosotros presentamos la proposición no de ley en la que instábamos al Gobierno a que, de una vez por todas, firmara ese convenio. ¿Pero qué ha ocurrido desde que presentamos la proposición no de ley hasta hoy? Pues ha ocurrido que otra vez la realidad de las cifras ha destrozado en un santiamén, ha adornado el espantajo de las declaraciones y las promesas.

En el anexo de las inversiones reales de los presupuestos generales de 1997 para la Comunidad Valenciana hay una calda permítaseme la expresión brutal de las inversiones. Mientras otras comunidades como Baleares crecen un 112 por ciento, o Asturias un 54,5 por ciento, en la Comunidad Valenciana las inversiones descienden en un 25 por ciento. Los plazos de ejecución de la mayor parte de las obras se amplían, se retrasa uno o dos años su financiación, se pintan actuaciones en 1999 sin ninguna previsión para años posteriores. Eso, lógicamente, despierta una alarma entre los valencianos, una doble sensación, que el Gobierno de la nación se olvida y en cierto modo castiga a la comunidad y que el Gobierno de la Generalitat Valenciana no tiene ningún peso para resolver los graves problemas que atenazan las infraestructuras de su territorio. Para disfrazar esa realidad, para camuflar la dura realidad de ese recorte drástico de inversiones en la Comunidad Valenciana, el ministro de Fomento tuvo que realizar una precipitada y apretada gira el pasado 13 de octubre —martes, por cierto— por Alicante, Castellón y Valencia anunciando obras, reiterando cifras de miles de millones —200.000 millones se dice en la prensa—, sin concreción de plazos, de fijación de anualidades, sin reflejo presupuestario. Entre esos convenios aparece aquel que nosotros solicitábamos, un protocolo de obras en el eje costero de la N-332, que supongo debe incluir el acuerdo que el Grupo Parlamentario Socialista reclamaba en su proposición no de ley.

Ante esa situación, ante esa imprecisión el Grupo Socialista ha estimado necesario modificar su iniciativa y precisar la proposición no de ley a través de la enmienda que se les ha distribuido. Evidentemente, una proposición no de ley no es el camino para conocer el contenido de un protocolo. Este diputado personalmente ya lo ha solicitado por la vía del artículo 7 del Reglamento. Lo que solicitamos ahora aquí a través de esta iniciativa y de esta enmien-

da de sustitución no es el texto del convenio, sino un informe; que el Gobierno remita a esta Comisión un informe sobre aquellas cuestiones a partir de las cuales se ha estructurado la literalidad del convenio o que se han pensado como concreción y desarrollo del mismo, es decir, de cada obra que financie una y otra Administración cuál es su duración, cuál es su coste total, qué inversión está prevista para cada una de ellas en 1999, dado que no aparece en los Presupuestos Generales del Estado, qué inversión se ha previsto para ellas en cada uno de los años sucesivos, qué obras tienen realizados ya sus proyectos constructivos y cuándo va a licitarse ese proyecto para la construcción y, para aquellas que aún no tienen el proyecto constructivo, cuál es el calendario previsto para cada una de las fases por el que ha de transitar el estudio informativo, la exposición pública, la declaración de impacto ambiental, el período para expropiación, el proyecto constructivo, la licitación de las obras, etcétera. Pedimos un informe, precisamente, sobre aquello que estamos acostumbrados a ver que no aparece en los protocolos aquello que viene a ser la base que justificarla la firma del protocolo o el desarrollo y la concreción, que, si no lo tuviera, el protocolo sería nada más que una firma de intenciones, exclusivamente eso. Pedimos, pues, esa concreción si es que existe. Si el protocolo ha sido algo más que una cortina de humo para distraer, confundir, borrar u oscurecer la cruda realidad de unos presupuestos que, como he dicho, castigan a los valencianos.

La enmienda tiene un segundo apartado. Hay otra parte de la N-332, entre Alicante y el límite sur de la provincia, al lado de Torrevieja, Pilar de la Horadada, que no sabemos si está incluida o no en el protocolo. En el caso de que no estuviera incluida en el protocolo, puesto que ha sido un compromiso adquirido reiteradamente por el Ministerio, que se comprometa también a firmar ese convenio y a realizarlo. Y en el caso de que estuviera incluido, que se nos den los datos igual que de las otras que hemos pedido antes.

En suma, señorías, si me permiten la expresión, queremos trasladar al pentagrama, es decir, dibujar en notas aquello que viene a ser como la música del ministro, una especie de música celestial en sus giras forzadas. Queremos saber lo que hay de verdad, aquello que dicen los niños, qué hay de verdad de la buena en lo que dicen que han firmado y queremos instar al Gobierno a que cumpla aquello que tanto ha pregonado, por lo que solicito para ello el voto de sus señorías.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Como ha indicado ya el propio señor Beviá, ha defendido la proposición no de ley y la enmienda que el Grupo Socialista ha presentado a su texto.

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

Por Izquierda Unida, tiene la palabra don Julián Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Tengo que empezar esta intervención recordando que no es la primera vez que en esta Comisión se habla de la N-332, sobre todo, del trazado que discurre entre Valencia y Alicante. Lo hemos discutido en diversas ocasiones porque hay una situación de anomalía en esta carretera nacional como consecuencia de la alta densidad de tráfico que soporta, tráfico habitual de

la población que reside en la zona que se ve incrementado por las zonas turísticas. Teniendo en cuenta esta última afirmación, hay que añadir que una mala comunicación en esta zona tiene también incidencias de carácter económico que afectan notablemente a la comunidad.

Pero hay extremos que son altamente preocupantes y es que la N-332 en este tramo que estamos debatiendo hoy tiene una alta siniestralidad, lo cual es alarmante. Se trata de una zona en la que se producen numerosos accidentes con víctimas, que está por encima de la media nacional en cuanto a accidentes, hecho que nos tiene que preocupar a todos para corregir esta situación. Observamos que desde hace años el Gobierno y la Generalitat Valenciana intentan formalizar un plan de actuación en el sentido de eliminar puntos negros y redactar proyectos para variantes en algunas localidades y desdoblamientos de esta carretera. Parece ser que con estos antecedentes el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana han suscrito un protocolo el 13 de octubre de 1998 para actuar sobre este trazado.

Nosotros nos parece de interés la proposición que ha presentado el Grupo Socialista ya que intenta concretar los extremos que contempla ese protocolo con esta petición que hacen en la enmienda de sustitución a su propia proposición no de ley, donde solicitan que esta Cámara conozca el contenido del protocolo a través de un informe. La proposición no de ley está bien detallada en cuanto a la petición de datos que son de interés para todos para evaluar qué medidas se pretenden adoptar para corregir esta situación. Nos parece correcto el planteamiento que hace el Grupo Socialista, pero tenemos que añadir que este asunto que ya es conocido por todos, hay que incardinarlo en una desacertada política de infraestructuras viarias por parte del Partido Popular. Tenemos que recordar que este Gobierno, el Partido Popular, ha procedido en diversas ocasiones a prorrogar las concesiones de autopistas sin tener en cuenta que hay autopistas en las que no se pueden prorrogar las concesiones, porque hay una necesidad imperiosa de contar con estas vías para descongestionar carreteras nacionales, y no solamente para descongestionarlas sino que son un elemento importante para garantizar la seguridad de los usuarios. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Nosotros entendemos que es una política totalmente desacertada la que está llevando a cabo este Gobierno porque corregir puntos negros, desdoblamientos o variantes supone inversiones muy fuertes —estamos hablando de miles de millones—, y lo lógico sería que estas vías que ya tenemos construidas, en uso, pudieran ser utilizadas con total normalidad por los usuarios. A nosotros nos parece insuficiente que la solución sea solamente intentar mejorar trazados, que siempre viene bien, sino que debería acompañarse con otras medidas relativas al uso y disfrute de los usuarios de las autopistas que pueden cumplir perfectamente la función que se está demandando en este momento.

Sólo nos resta reiterar que vamos a apoyar la proposición no de ley del Grupo Socialista, dejando claro que nuestro posicionamiento es favorable al rescate de autopistas, sobre todo en aquellos lugares donde existe una problemática especial y específica.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Díez de la Lastra, por el Grupo Popular.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: En primer lugar, atendiendo la exposición de motivos, que no ha sufrido ningún tipo de enmiendas, quisiera decir que comprendo y comparto la preocupación y la ansiedad del señor Beviá por la situación que atraviesan determinados tramos de la carretera N-332 que, por otra parte, desde hace bastantes años vienen siendo noticia en los informativos y en los medios de comunicación a nivel nacional por los interminables atascos que se producen en las travesías de Campello, Altea, Benissa y Villajoyosa, entre otras.

Curiosamente el señor Beviá lía olvidado reconocer que el último verano la situación se vio muy aliviada en el que tradicionalmente era el peor de todos, me refiero a la travesía de L'Altet, que, merced a la actuación del Ministerio de Fomento, ha dejado de ser cuello de botella gracias a la realización de la primera fase de dicho desvío, que se puso en funcionamiento para el citado período.

Por otra parte, me extraña esta enmienda de sustitución en cuanto a la forma y en cuanto al fondo. Primero, por la experiencia que tiene el señor Beviá como veterano parlamentario. Quizá esa propia experiencia hace que no desperdicie la oportunidad de intervenir en la Comisión de Infraestructuras al ver que lo que pedía en esa proposición no de ley inicial se había formalizado el 13 de octubre. En cuanto al fondo, porque él sabe muy bien, —se ha referido expresamente al artículo 7 del Reglamento del Congreso— que por ese artículo se encauzarla mucho mejor lo que pide en esta proposición no de ley. De hecho, sobre la situación administrativa de distintas obras se han formulado muchísimas preguntas, la mayoría de las cuales ya han sido contestadas y, a nuestro juicio, no debe figurar en una proposición no de ley algo que tiene ya una figura parlamentaria contenida en el artículo 7 del Reglamento del Congreso.

Por otra parte, lo que se deduce de la intervención del señor Beviá es que desconoce el contenido de dicho protocolo, ya que en él se contienen muchas de las peticiones que hace en esta enmienda de sustitución. En muchas ocasiones la definición clara de las obras que contempla el citado protocolo, que es el primer punto, figura en el mismo y en su anexo, y la duración prevista para la ejecución —el mismo lo ha dicho— supone una dificultad añadida, puesto que hay que tener un estudio informativo, información, impacto medioambiental, respuesta de las alegaciones y es muy difícil concretar claramente los plazos para que se puedan efectuar estas obras.

Yo le diría al señor Beviá que en el momento en que conozca clara y desmenuzadamente el protocolo verá que muchas de las actuaciones que él pide están contempladas en él y tienen dotación presupuestaria en los presupuestos de 1999. Lo que hay que ver claramente es lo que es un protocolo y lo que es un proyecto. ¿Qué le voy a decir a usted, señor Beviá? Usted dice en su exposición de motivos que en el año 1994 el señor Borrell, titular entonces de este Ministerio, aprobó definitivamente el estudio informativo de la variante de Villajoyosa. ¡Asombroso! Tardó doce años el Gobierno socialista en enterarse de lo que para el señor Beviá y para mí es evidente, porque el problema de la variante de Villajoyosa data por lo menos de hace doce o quince años, y en Villajoyosa es necesaria esa variante. Sin embargo, al confeccionar los presupuestos del año 1995 ustedes se olvidaron dotar de fondos la partida correspondiente.

Yo le puedo decir que en el protocolo que se firma aquí unas actuaciones durante diez años, se prevé que algunas sean en cuatro años, y figuran en los presupuestos de este año. No estoy de acuerdo con su afirmación de que en el presupuesto de 1999 no figuran una serie de obras, porque sí que figuran; la variante de Sueca tiene su partida presupuestaria en 1999 y en el 2000; y las variantes de Campello y Villajoyosa, también. Le puedo informar de que se dispone del proyecto, aprobado ya, del desdoblamiento de Gandía-Xeresa, la variante de La Safor y la variante de Villajoyosa, tiene estudio informativo aprobado la variante de Benissa, y tiene estudio informativo ya redactado y pendiente de aprobación la variante de Xeraco y el desdoblamiento de Sollana-Sueca.

Señor Beviá, utilice la figura que se contiene en el artículo 7 del Reglamento del Congreso y verá cómo la mayoría de sus pretensiones figuran en dicho protocolo, en el que vienen también especificadas claramente cuáles son las inversiones que corren a cargo del Ministerio de Fomento y cuáles a cargo de la Generalidad Valenciana. El presupuesto estimado es de 60.388 millones, de los cuales 33.000 millones corren a cargo del Ministerio de Fomento y los 26.000 restantes corresponden a la Generalidad Valenciana; están todas las actuaciones previstas por el Ministerio de Fomento y por la Generalidad Valenciana. El protocolo va a más, señor Beviá, porque incluye los accesos a Alicante, el acceso Norte, la carretera de Ocaña, y el camino de Castilla, que es algo que anunció el alcalde Ángel Laura en 1992. Desde 1992 a 1996, fecha en que ganó las elecciones el Partido Popular, no figuraba ni una sola partida en los Presupuestos Generales del Estado. Aquí hay una diferencia muy clara. Aquí no hay demagogia, señor Beviá, los protocolos y los convenios que se fincan por parte del Partido Popular son para cumplirlos y no para vender, como se ha hecho durante catorce años.

Por tanto, no podemos aceptar la enmienda del Grupo Popular.

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

El señor **BEVIA PASTOR**: Yo agradezco profundamente a la señora Díez de la Lastra, buena amiga mía, su consejo y la información que yo solicito que se nos de detalladamente a través de un informe. Repito que no es que nos den a través de un informe el protocolo. Yo conozco el Reglamento, el artículo 7 y ya solicité al día siguiente de la firma del mismo, a través de los cauces reglamentarios, que se me enviara el documento. Eso es clarísimo, ya está pedido.

Lo que reclamamos en el informe son cosas que me apunta algunas de las cuales S.S. conoce y yo no, y es de lo que quiero que se me informe: Cuáles son las obras; en qué situación está cada una de ellas; si tiene hecho un estudio informativo —eso no figura en ningún protocolo—; en cuantos años va a realizarse cada una de las obras; y qué cantidades hay previsto invertir en cada una de ellas. Eso es lo que reclamo. La Comisión, y el Grupo Socialista a través de ella, tiene el derecho de reclamarlo mediante una iniciativa de este tipo, al margen de que conozco las otras iniciativas que pueden coincidir, para sacar el mayor grado

de información posible, no para mí como diputado, ni siquiera para el Grupo Socialista, sino para la Comisión de Infraestructuras.

Hay algunas obras que figuran en los presupuestos, y un ejemplo que me pone es la variante de Campello, una variante que está en el presupuesto, en el anexo de inversiones plurianual, por un importe de 21 millones en el año 1999 y luego desaparece. Allí está la casilla del año 2000, en la que no aparece nada, del 2001, en la que no aparece nada y del 2002, en la que no aparece nada. Si eso no es pintar, ¿qué es? Dígamelo.

En segundo lugar, no quiero discutir sobre los 12 ó 14 gobierno socialista. Se ha licitado el tramo, por ejemplo, de la autovía del interior —y la señora Díez de la Lastra lo conoce perfectamente— entre una zona que se llama la Rambla de Rambuchar y Castalla, que son escasamente 20 kilómetros. ¿Saben qué plazo han puesto para realizarla? Cuatro años, a razón de cinco kilómetros por año. ¿Sabe lo que se habría tardado en realizar, en esos 14 años de gobierno socialista, por ejemplo, la autovía desde Alicante a Madrid? Cerca de un siglo, y se hizo un poquito más deprisa. ¿Qué se hubiera tardado en realizar la autovía Alicante-Murcia, que son 80 kilómetros? 20 años más o menos. Ese es el ritmo. Se equivoca, esto es una firma de intenciones y ni siquiera yo diría que es una firma de buenas intenciones. Un protocolo es una firma de intenciones, cargada de intenciones de confundir— no quiero utilizar el término engañar— a los empresarios, al sector turístico y, en último término, a los habitantes de la Comunidad Autónoma Valenciana. Es enmascarar el abandono en el que se tiene a la comunidad y es la no respuesta a las demandas de la población y de los agentes sociales.

Decía el señor Fernández que su línea iba por otro lado, pero es que también hemos intentado esa otra línea. Es decir, cuando se ha planteado rescatar la autopista A-7, en el tramo de Valencia-Alicante, hemos seguido varios escalones: primero el rescate, que no es posible; después, la no ampliación. Es verdad que ha habido una rebaja, pero con una ampliación de la concesión del año 2006 al 2019. Por tanto, estas actuaciones son precisas, son urgentes, al margen de que haya que tratar de conseguir que, al igual que ocurre en otras comunidades, la autopista no sea exclusivamente de titularidad privada, que haya una participación de la comunidad autónoma. En esa línea también estaríamos de acuerdo, pero no ha sido posible, aunque es motivo de otro debate y no de éste.

Por tanto, lamento profundamente que el Grupo Parlamentario Popular —la señora Díez de la Lastra también sabe mucho de técnica parlamentaria—, tratando de tirar balones fuera se oponga, y renuncie a que tengamos un conocimiento detallado, si es que lo hay, de la concreción de las obras que deben figurar en ese protocolo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beviá, el turno que le he dado era para especificar si estaba de acuerdo con la enmienda, que, lógicamente, tenía que estarlo, porque la enmienda era suya. Como me parece lógica su intervención, la voy a considerar como una réplica. Entonces le voy a dar la palabra a la señora Díez de la Lastra.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO:** señor presidente, voy a ser muy breve.

En primer lugar, señor Beviá, el problema es que ustedes hubieran querido firmar este convenio y no pudieron o no supieron o no quisieron hacerlo.

En segundo lugar, tengo que recordarle aquí —no voy a hacer un examen exhaustivo de los presupuestos y de las inversiones que se van a realizar en la Comunidad Valenciana o en la provincia de Alicante, porque creo que han superado suficientemente las dotaciones que había en la época socialista— las dificultades que tuvieron para sacar adelante la Nacional III por los problemas que había entre el Ministerio y un presidente autonómico, algo que ha llevado adelante el presidente Zaplana, que ha conseguido desbloquear un proyecto importante; será más o menos corto, en kilómetros pero se ha hecho. A ustedes no les debería sentar mal, porque el caso es que se ha desbloqueado algo importante para la Comunidad Valenciana.

Pero, vuelvo a repetir, ustedes lo que hubiera querido es haber podido firmar este convenio, y le lúe dicho que este protocolo va más allá de lo que usted pide, porque los accesos a la ciudad de Alicante —algo anunciado, deseado y necesitado por la provincia de Alicante— los anunció el señor Luna, alcalde socialista, en 1992, y desde esa fecha no se movió un dedo y, en cambio, ahora sí que se ha hecho. El convenio tiene un plazo de diez años y los protocolos que firman el Partido Popular desde luego son para cumplirlos y no se quedan en agua de borrajas como se quedaban en la época de gobierno Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Votaremos luego la proposición, no de ley en los propios términos de la proposición enmendada por el Grupo Socialista.

— **SOBRE CONVERSIÓN DE LA N-501, SALAMANCA-ÁVILA, EN AUTOVÍA LIBRE DE PEAJE E INCLUSIÓN DE LOS CRÉDITOS NECESARIOS PARA ELLO EN LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1999. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001209.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasarnos a la proposición número 14, sobre conversión de la N-501, Salamanca-Ávila, en autovía libre de peaje e inclusión de los créditos necesarios para ello en los presupuestos generales del Estado para 1999. Es autor de esta proposición no de ley el Grupo Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN:** Señor presidente, si me lo permite, como cofirmante de la iniciativa, me gustaría que el señor Nieto pudiera compartir mi tiempo en esta intervención.

Salamanca y Ávila —hablaré fundamentalmente de Salamanca, como ustedes lo entenderán, y el señor Nieto de Ávila— son ciudades patrimonio de la humanidad, tenidas, como dice la exposición de motivos de la proposición no de ley, por una excepcional riqueza monumental y, además,

por estrechos lazos de convivencia que se anudan a partir de las relaciones sociales y económicas entre ambas ciudades. Salamanca ha sido reconocida por la Unión Europea, creo que con gran satisfacción de todos los españoles, como crisol de culturas con proyección al exterior y por ello ha obtenido el galardón ciudad europea de la cultura para el año 2002, título compartido con la ciudad de Brujas.

Corno es lógico para poder aprovechar al máximo los beneficios que esta declaración proporcionará a la ciudad de Salamanca, se necesita una dotación importante de infraestructuras. Como dice la exposición de motivos, son indiscutibles los merecimientos de Salamanca para obtener el galardón de ciudad europea de la cultura, es evidente, Salamanca es hoy una encrucijada de caminos, un punto de referencia necesario para las relaciones con Portugal, pues se sitúa sobre el principal eje de comunicación que enlaza París con Lisboa y Oporto la carretera E-80. Dispone, como todos ustedes sin duda conocen, de una considerable infraestructura hotelera, de singulares atractivos turísticos que se unen a su principal actividad socioeconómica que es la universitaria. Les puedo dar tul dato que da fe de esta afirmación y es que, sobre una población de 160.000 habitantes, Salamanca tiene 40.000 estudiantes, de los cuales 25.000 son no residentes en la capital. Está dotada también de una muy considerable red de infraestructuras y equipamientos culturales, que incluyen teatros, auditorios, museos, archivos, bibliotecas, palacio de exposiciones y congresos, etcétera.

En los últimos años, en especial desde que esta Cámara aprobó el Plan director de infraestructuras, se ha venido desarrollando un notable esfuerzo en la dotación de carácter viario. Así la carretera 620, que contempla el Plan director de infraestructuras como un itinerario que contribuye a la integración en la red internacional europea, se convierte en autovía. A finales del año 1995 y principios de 1996 quedó adjudicado el tramo entre Tordesillas y Salamanca, que funcionamiento está próximo. Resta sólo a partir de ahora adjudicar y ejecutar el tramo entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, y por cierto —y ustedes entenderán que haga esta referencia— existe un mandato unánime de la Comisión de Infraestructuras de este Congreso de los Diputados para Sil inclusión en los presupuestos del año 1999, mandato lamentablemente incumplido por el Gobierno. Y si hago referencia a ello, señorías, es porque hace tres meses discutimos aquí una proposición no de ley, a instancias del Grupo Popular, para la inclusión en los presupuestos del año 1999 de esta tan importante infraestructura. Estoy hablando del tramo Salamanca-Portugal. En el anexo de inversiones reales, la dotación económica para el próximo año es de 187 millones de pesetas. ¿Qué significa esto? Significa que prevengo contra ese arte que consiste en pintarlo todo —como ya hemos declino en varias ocasiones—, presupuestarlo todo sin saber en qué ejercicio se iniciarán las obras, en dotar de microcréditos, como indicaba el señor Borrell en el debate de totalidad de presupuestos, obras millonarias que no sabemos cuándo se van a ejecutar, y en este caso es más sangrante aún por cuanto tengo aquí la proposición no de ley, aprobada por esta Comisión el día 19 de junio de 1998, en la que se pedía que se habilitara una partida en los presupuestos del año 1999 para adjudicar y comenzar las obras de la autovía en los tramos com-

prendidos entre Ciudad Rodrigo-Martín de Yeltes y la variante 620 de Salamanca durante el citado año. Nosotros creemos que con 187 millones de pesetas difícilmente se van a poder acometer estas obras.

Por otra parte, la N-630, Ruta de la Plata, atraviesa de Norte a Sur la provincia de Salamanca y también está contemplada en el PDI como autovía al considerársela como un itinerario estructurante al servicio del desarrollo regional. También aquí se produce un fuerte parón por parte del actual Gobierno, puesto que recibió los estudios informativos en marcha a principios del año 1996 y, sin embargo, hasta ahora no han sido desarrollados.

Por último, señorías, el Plan de infraestructuras estableció una nueva categoría de carreteras denominadas vías de conexión, que son carreteras convencionales de dos carriles y con vías lentas donde es necesario, cuyo tráfico no justifica la doble calzada, pero que constituyen itinerarios interurbanos estructurantes y conectan entre sí la red de gran capacidad, la red de autovías y autopistas, por la cual se diseñan unas características tales que permitan alcanzar elevados niveles de prestación en materia de fluidez de tráfico, velocidad de circulación y seguridad. Esta es la situación en que está la carretera entre Salamanca y Ávila, la N-501, contemplada en el PDI como vía de conexión. Nosotros pensamos que aquella decisión debe ser revisada; la Cámara la aprobó por unanimidad, todos los grupos políticos dimos nuestro acuerdo a que se contemplara la conexión entre Ávila y Salamanca como vía de conexión—valga la redundancia— pero creemos que hoy debe ser revisada por muchos factores, quizá el más importante radica en el efecto que para las economías salmantina y abulense tiene su relación con Madrid, el flujo elevadísimo de viaje por motivos turísticos que provienen del centro peninsular y, sobre todo, el hecho de que —ya lo he indicado anteriormente— Salamanca haya sido designada como ciudad europea de la cultura para el año 2002.

Como se sabe, el diseño de la vía de gran capacidad se apoya en criterios de tráfico, con sin bimbrial minino de 8.000 vehículos/día, que en el caso de la conexión Ávila-Salamanca se supera ya en alguno de sus tramos, concretamente, entre Salamanca y Encinas de Abajo está alrededor de los 8.500 vehículos/día, y entre Encinas y el límite con la provincia de Ávila, en 6.000. En consecuencia, el criterio limitativo de tráfico medio diario en alguno de sus tramos ya se está superando. La Dirección General de Carreteras presentó en mayo de 1996 una memoria resumen del avance del Plan sectorial de carreteras para el año 1993-2007, donde establecía las posibilidades de actuación y el coste unitario por kilómetro de las nuevas autovías y vías de conexión. A la espera de los estudios y proyectos definitivos y teniendo en cuenta la configuración orográfica ...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Caldera.

Les ruego que si tienen que hablar lo hagan fuera del recinto de la Comisión.

Adelante, señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Decía que, teniendo en cuenta la configuración orográfica del trazado entre Salamanca y Ávila puede considerarse como un prototipo de terreno llano. Entonces se evaluaba el coste

del kilómetro de autovía en 320 millones y en 120 el de vía de conexión. Como no están hechos los estudios, muy a grosso modo, aplicándolo a los 85 kilómetros que aproximadamente, había que construir entre Ávila y Salamanca, resulta que el coste diferencial entre autovía y vía de conexión estaría en un máximo de 15.000 millones de pesetas, cifra por cierto que coincide sustancialmente con un importante estudio impulsado por el diario *Tribuna de Salamanca*, cuyas conclusiones estimaban un importe superior en unos 12.000 millones de pesetas, que no parece inasumible por parte de los poderes públicos, teniendo en cuenta las circunstancias descritas. La opinión pública de Salamanca y de Ávila, a través de los medios de comunicación, organizaciones políticas, sindicales, sociales etcétera, vienen reivindicando la construcción de esta infraestructura como indispensable para el futuro de Salamanca y Ávila. Por eso, mi grupo parlamentario presenta la siguiente proposición no de ley, que explico brevísimamente.

Cuando el 8 de octubre vemos en la prensa salmantina que Fomento destina 600 millones de pesetas para la N-501 y que el ministro Arias Salgado acuerda la conversión en autovía de la carretera nacional Salamanca-Ávila, en principio le damos crédito. Después nos vamos al proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 1999, que es el único documento de que dispone esta Cámara para poder Juzgar la validez de este compromiso, y, señoras y señores diputados, nos encontramos con que la conexión Ávila-Salamanca está dotada con 25 millones de pesetas. Es, pues, imposible que haya 600 millones y que el ministro Arias Salgado se comprometa a la conversión de la autovía con los presupuestos del año 1999.

Pero, como es una auténtica necesidad, decidimos en aquel momento presentar una proposición no de ley, que creemos que es el cauce adecuado, para dar satisfacción a la reivindicación y a la demanda de las opiniones públicas salmantina y abulense y, sin deuda, de toda Castilla y León. El primer punto de la proposición lío de ley pide que —como va he dicho el PDI contempla sólo este enlace como vía de conexión y no como autovía— se modifique y que se considere como autovía libre de peaje. Este es un punto, señorías, importantísimo. Nosotros apostamos por la conversión en autovía siempre que el coste de la misma se haga vía impuestos y no vía tasas o vía precios ulteriores, vía peajes. Es decir, que sean las administraciones quienes, con cargo a sus recursos, desarrollen y ejecuten esta infraestructura.

Queriendo establecer un margen de racionalidad, consideramos que el incremento del coste que supone dicha transformación puede ser gravoso para los planes que el Gobierno tiene previsto en la ejecución de futuras infraestructuras. Como vemos con simpatía no alguno de los modelos que ha presto en marcha el actual Gobierno sobre los que tenemos serias prevenciones de financiación de la obra pública, sino la financiación extrapresupuestaria, siempre que no sea indebidamente gravosa para los intereses públicos, pensamos que este incremento de coste se podría afrontar por diversas vías, y así lo proponemos. La primera, por ejemplo, alcanzando un acuerdo con la Junta de Castilla y León para que la comunidad autónoma, queriendo la vertebración de su territorio, según se nos dice continuamente por parte de los responsables de dicha

comunidad, colabore, mediante un convenio de financiación con la Administración del Estado, en el pago de ese sobrecoste. Ya nos ha dicho el presidente de la Comunidad de Castilla y León en estos días que no es posible y que no se va a hacer. Les recuerdo a SS SS que en la Comunidad Autónoma de Castilla y León hay al menos dos infraestructuras de carácter estatal: la carretera nacional que une Burgos con León y la que une Benavente con Zamora. Aun siendo de competencia estatal, se produce la firma de un convenio por parte de la comunidad autónoma para cofinanciar, para aportar recursos a la ejecución de esas infraestructuras. Por tanto, lo que pido aquí no es nada extraordinario: entra dentro de la pura lógica y del interés que debería tener la comunidad autónoma en financiar ese sobrecoste, que nosotros vamos a demandar hoy, al convertir esta vía en autovía.

En segundo lugar —y aquí presento también una autoenmienda y luego les diré por qué—, pedimos que se busque la colaboración de las instituciones financieras de la región, en especial de aquellas que carecen de ánimo de lucro, para que participen en la cofinanciación de este sobrecoste. ¿Por qué hacemos esto? Porque con fondos exclusivamente públicos es difícil que se puedan abordar todas las infraestructuras que necesita nuestro país, en este caso la Comunidad de Castilla y León, y porque hemos visto con interés los ofrecimientos de diversas instituciones financieras, en este caso las cajas de ahorros, para participar con sus recursos en el desarrollo económico y social de sus respectivos territorios.

Por tanto, podría haber una doble vía: una aportación a fondo perdido mediante la firma de un convenio con el Gobierno y otra, un mecanismo de anticipo reintegrable que, con una devolución a largo plazo, no fuera superior en el coste financiero al que marca en cada momento el tipo de interés del Banco de España. Esta es una buena fórmula para ayudar a los poderes públicos a gestionar y ejecutar obra pública. No el llamado método alemán, que les recuerdo, señorías, que entre los años 1999-2002 el Gobierno que haya en España tendrá que pagar 500.000 millones de pesetas por las obras que recibirá junto con los costes financieros de las mismas y probablemente se limitará el margen de actuación para iniciar cualquier otra obra. Como ello es así, al Grupo Parlamentario Socialista le parecía que dar ideas, alternativas, posibilidades para brincar una financiación extrapresupuestaria razonable era nuestra obligación.

Por último, en atención a las amables declaraciones de los parlamentarios del Partido Popular y del señor ministro para que esto no se convierta en una pura operación propagandística de imagen de venta a plazos de una obra, que no sabemos si se va a realizar, a renglón seguido pedimos el compromiso para que se habilite una partida suficiente en los presupuestos del año 1999 que permita desarrollar estos proyectos constructivos y comenzar a adjudicarlos antes de que finalice el año 1999. ¿Con qué intención? Básica, señorías. Las sociedades salmantina y abulense se han movilizadas ante la necesidad de disponer de esta infraestructura para que en el año 2002, que Salamanca será ciudad europea de la cultura, éste en funcionamiento. Eso es lo que pedimos. ¿Es posible? Sí, con los actuales trámites de ejecución de obra pública es posible, pero hay que dotar los

presupuestos del año 1999 con una partida importante; si no está finalizada completamente en el año 2002, al menos que contemos con el mayor número de tramos posible y que se vea comprometida esa voluntad de desdoblamiento de esta carretera que tan importante es para los intereses de los castellano-leoneses y, en este caso, salmantinos y abulenses.

El señor **PRESIDENTE**: Le doy la palabra al señor Nieto con auténtica curiosidad por saber qué temas nuevos va a tratar en esta proposición no de ley.

Tiene la palabra el señor Nieto.

El señor **NIETO GONZÁLEZ**: Verá, señor presidente, como hay alguno; siempre hay algún tema nuevo.

Hago mía toda la intervención de mi compañero de grupo, don Jesús Caldera. Ha hecho una intervención donde ha explicado el porqué de las grandes líneas, de los objetivos que perseguimos con esta iniciativa. Creo que han quedado claras y yo no voy a insistir en ellas; simplemente voy a añadir alguna cosa y con suma brevedad, señor presidente.

La obra que nosotros proponemos en esta iniciativa, que es la conexión, mediante autovía sin peaje, entre Ávila y Salamanca, para los abulenses es muy importante. Es una de las vías de conexión que creemos que hay que ejecutar con rapidez, al igual que el enlace, mediante autovía, aunque el Gobierno está optando por la fórmula de autopista, entre Ávila y Madrid. Creemos que la construcción de la autovía entre Ávila y Salamanca, de la que estamos hablando hoy, es una obra de vital importancia para el futuro desarrollo de la ciudad de Ávila, puesto que su conexión, por un lado, con Salamanca y, por otro, con Madrid, son vitales para su desarrollo.

Hemos presentado esta iniciativa —lo decía mi compañero de grupo, el señor Caldera— para que la Administración clarifique su posición, para que el Partido Popular y el Gobierno del Partido Popular clarifiquen su posición. En Ávila estamos un poco cansados —permítanme esta expresión— de escuchar constantemente a los responsables políticos del Partido Popular, y a los miembros del Gobierno cuando aterrizan por allí, los anuncios de grandes inversiones —lo vienen anunciando desde que llegaron al Gobierno— y, sin embargo, cuando los comparamos con la realidad, vemos que es tristísimo, porque la realidad es que existe una tremenda sequía inversora en Ávila, debiendo en parte al Gobierno de la nación, especialmente al Ministerio de Fomento, que es el que más anuncios de inversiones realiza en la ciudad de Ávila y en su provincia.

Si analizamos el proyecto de presupuestos del año 1999 y lo comparamos con los de los años 1997 y 1998, que también elaboró el Gobierno actual, vemos que constantemente aparecen pintados proyectos que luego no son ejecutados. Un ejemplo clarísimo es éste del que estamos hablando. En ese sentido, como no se hace nada, queremos que se nos diga si se quiere hacer o no. Y el motivo esencial de esta iniciativa, presentada como oposición constructiva, es ofrecer una serie de alternativas, que ha expresado con absoluta claridad mi compañero de grupo, ponerlas a disposición del Gobierno para que las haga suyas, para que de esta forma se pueda realizar la inversión necesaria, que

consideramos que no es muy grande, para ejecutar esta obra, la autovía Ávila-Salamanca, a través de convenios de colaboración con la Junta o a través de la aportación de dinero por parte de las cajas de ahorro. Es verdad que la presentación de la iniciativa —yo me alegro— ha tenido, al menos en Ávila, una buena acogida por parte de los parlamentarios del Partido Popular. Les felicito y lo que les pido —supongo que lo habrán hecho— es que transmitan al Grupo Parlamentario Popular su deseo de que esta obra se lleve adelante con los criterios que proponemos en la iniciativa. Porque leía recientemente, el pasado día 15 de octubre, en el *Diario de Ávila*, que los diputados abulenses y salmantinos iban a presentar una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado con la suficiente dotación económica como para que esta obra se pudiera poner en marcha. Y leía en el mismo periódico el mismo día unas declaraciones de don Jesús Terciado, a la sazón presidente de la Caja de Ahorros de Ávila un hombre respetable, que además ha sido senador y diputado del Partido Popular por la provincia de Ávila, un hombre importante en el Partido Popular en la provincia, que decía que la Caja de Ávila estaba dispuesta a invertir en la autovía Ávila-Salamanca —cifrabá la posibilidad de inversión de la Caja entre 3.000 millones de pesetas y 4.000 millones de pesetas— y que esa inversión podía empezar a realizarse antes de finalizar el año 1999. Por lo tanto, el objetivo que nosotros perseguíamos, que era animar al Gobierno a hacer una obra que es muy necesaria para conectar Ávila y Salamanca, creo que está ahí. Si hemos conseguido ese objetivo, bienvenido sea. A través de los medios de comunicación así lo han dicho, por un lado, los parlamentarios salmantinos y abulenses y, por otro, el presidente de la Caja de Ahorros de Ávila, que parece que también está de acuerdo con esta fórmula. Al presidente de la comunidad autónoma, señor Lucas, y a su consejero de Fomento no les he oído decir nada en contra, supongo que será porque les parece bien la iniciativa. Entonces solamente nos queda terminar este trámite en el que estamos. Yo supongo que hoy la Comisión, con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, apoyará esta iniciativa y lo que estamos proponiendo será una realidad para el año 2002, cuando podamos circular por autovía, sin ningún problema, todos los salmantinos, todos los abulenses, todos los españoles y los turistas que visiten estas dos ciudades patrimonio de la humanidad, sin tener que pagar ningún tipo de peaje cuando quieran ir de una ciudad a otra.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se ha presentado una primera enmienda del propio Grupo Socialista que está ya defendida por el señor Caldera, y una segunda del Grupo Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Bermúdez de Castro.

El señor **BERMÚDEZ DE CASTRO FERNÁNDEZ**: Yo quería decir, en primer lugar, que nos encontramos ante una proposición no de ley del Grupo Socialista que se presenta en el Registro la Cámara el pasado 9 de octubre, es decir, días después de que se anunciara por parte de los parlamentarios populares de Ávila y Salamanca la intención de presentar una enmienda en el trámite presupuestario para que en los presupuestos de 1999, con proyección al 2000, se incorporase la dotación económica suficiente para la redac-

ción del proyecto de construcción de duplicación de calzada de la totalidad de conexión entre Ávila y Salamanca, es decir, la duplicación de calzada de la N-501.

Por ello, la primera consideración que querría hacer es que su proposición, a nuestro juicio, tiene tintes de oportunismo político y se presenta a debate con ánimo de conseguir protagonismo en un intento de obtener una posición ventajista ante la opinión pública abulense y salmantina, algo que, créanme, difícilmente van a conseguir, porque en materia de infraestructuras en Castilla y León, y especialmente en Salamanca, yo creo que no gozan de mucha credibilidad. Bastaría recordar no sólo que ustedes han ido en esta ocasión otra vez al rebufo de una iniciativa anunciada ya ante los medios de comunicación por los representantes populares de Ávila y Salamanca, sino también lo que en tantas y tantas ocasiones, señor Caldera, hemos tenido oportunidad de discutir en relación a las razones por las que existe un importe déficit de infraestructuras en la provincia de Salamanca. Y como muestra bien vale un botón, baste decir, como usted muy bien sabe, que en mayo de 1996, en la provincia de Salamanca no había en funcionamiento ni un sólo kilómetro de autovía. Sin embargo, en estos dos últimos años, desde su grupo han venido presentando múltiples iniciativas, y no menos declaraciones, expresando su preocupación por las evidentes carencias en las infraestructuras que afectan a Salamanca, como si estas carencias fueran únicamente imputables al actual Gobierno. Parece como si el Partido Socialista nunca hubiera tenido responsabilidades de Gobierno, pero ya ve, señor Caldera, al final se puede correr el riesgo de ser víctima de su propio discurso. Porque tanta crítica, tanto debate sobre infraestructuras en Salamanca permite hacer permanentemente un balance de lo que se hizo cuando ustedes gobernaban —en este caso, de lo que no se hizo—, de lo que se está haciendo y de lo que se va a hacer. Hablo de balance porque usted lo ha hecho en su exposición y queda reflejado también en la exposición de motivos de la proposición no de ley que ustedes han presentado. En dicha exposición de motivos y en su intervención han aprovechado de nuevo para verter críticas hacia el Gobierno Popular en relación a la situación actual del resto de la Red de Carreteras Nacionales del Estado que discurren por Salamanca; críticas sobre las que necesariamente tengo que realizar brevísimas consideraciones.

En primer lugar y en relación a la N-630, ustedes dicen que ha sufrido un enorme parón. Usted debería conocer, como portavoz de infraestructuras del Grupo Socialista, que es inminente la licitación de la ejecución del tramo entre Puerto de Béjar y Aldeanueva del Camino, con un coste superior a 9.000 millones de pesetas. Así que, de parón nada. Y en relación a la N-620, ustedes, que hablan también de demagogia, se atribuyeron la paternidad y la autoría del proyecto de conversión en autovía del tramo Tordesillas Salamanca. Me gustaría realizar una reflexión en voz alta en esta Comisión: ¿A quién hay que atribuir la paternidad de una obra, a quien la diseña o a quien la ejecuta y la paga? esta obra, que entrará en funcionamiento el año próximo, ha tenido un coste superior a los 20.000 millones de pesetas. ¿Sabe cuántos fueron los pagos realizados por el Gobierno socialista entre los ejercicios de 1993 y 1995? (El señor Nieto González: ¿Los romanos, que hicieron?) Se lo voy a decir: 872 millones de pesetas: ni siquiera llega al 5 por

ciento del coste total de la obra. Por lo tanto, se realiza el verdadero esfuerzo inversor a partir de 1996, con un Gobierno Popular; esfuerzo inversor que continuará en los siguientes ejercicios presupuestarios hasta la frontera portuguesa de Fuentes de Oñoro. Y digo eso a pesar de que el señor Borrell, como usted mismo dijo anunció hace dos días en el debate de presupuestos, con evidente falta de rigor, que la autovía Salamanca-Fuentes de Oñoro llevaba dos años de parón —está en el «Diario de Sesiones», señor Caldera—, que el proyecto costaba 14.000 millones de pesetas y que la dotación presupuestaria para 1999 era de 140 millones. Pues bien, ni lleva dos años de parón ni los proyectos están sin redactar ni los proyectos cuestan 14.000 millones de pesetas ni la dotación presupuestaria prevista para 1999 es sólo de 140 millones. No sé si es que alguien le pasó mal la «chuleta» o lo hizo deliberadamente, porque todo el mundo sabe que hasta que no estén redactados los proyectos y no estén entregados al Ministerio de Fomento difícilmente se puede licitar la obra, cuyo coste, por cierto, supera los 50.000 millones de pesetas.

En relación al resto de lo recogido en su exposición de motivos, lógicamente tengo que expresarle mi conformidad con las líneas generales de los argumentos que usted ha defendido anteriormente, y sobre los que se basa para cambiar el diseño establecido por el Gobierno socialista en el Plan director de infraestructuras para la N-501 entre Ávila y Salamanca. Digo que tengo que expresarle lógicamente mi conformidad, porque esos mismos argumentos vienen siendo utilizados desde hace tiempo por instituciones gobernadas por el Partido Popular: el Ayuntamiento de Salamanca, el Ayuntamiento de Ávila, la Junta de Castilla y León, los representantes y los parlamentarios populares salmantinos y abulenses, que vienen reclamando, junto con las organizaciones sociales, ese cambio de diseño de la N-501; cambio que, vía enmienda presupuestaria, le vuelvo a reiterar, ya ha sido anunciado, con anterioridad a la fecha de registro de su proposición, por los parlamentarios populares, por lo que me alegro de que el Grupo Socialista se sune a la propuesta del Grupo Popular. Y dado que queda claro que ya estábamos dando el impulso desde el Grupo Parlamentario Popular, en coherencia con la iniciativa presupuestaria que vamos a plantear hemos presentado también en esta Comisión un texto alternativo a su proposición, que espero, señor Caldera, nos acepte.

En él instamos al Gobierno a que incorpore la dotación presupuestaria necesaria durante el período 1999-2000, con el objeto de abordar la redacción de los estudios o proyectos donde se contemple la duplicación de calzada del conjunto de la conexión entre Ávila y Salamanca. N-501. E instamos a su vez al Gobierno a que en el futuro Plan sectorial de carreteras se contemple la Carretera N-501 como autovía dentro de la red de gran capacidad. ¿Por qué presentamos un texto alternativo? Porque, coincidiendo en los objetivos de su proposición, no estamos de acuerdo en algunos de los puntos recogidos en la misma. Me explico.

En su punto 1, insta al Gobierno a modificar la declaración contenida en el Plan director de infraestructuras en relación a la N-501. Usted deberla saber, porque así se ha expresado en varias ocasiones en esta Comisión, que para nuestro ampo el Plan director de infraestructuras es sólo un marco planificador, es un instrumento útil pero su vigencia

para este Gobierno es meramente indicativa, por lo que no tiene por qué asumirlo en su totalidad. Nosotros hablamos de planes concretos, y es por eso por lo que instamos al Gobierno a que ese cambio de diseño se establezca en el Plan sectorial de carreteras. Así, de la misma manera que en febrero de 1997 se presentó un Plan de autopistas de peaje, existe el compromiso por parte del Ministerio de Fomento de presentar un Plan de carreteras que contemple las vías de gran capacidad. Y es en esos planes y en los presupuestos de cada año donde deben plasmarse las prioridades del Gobierno, los compromisos concretos, y donde los diseños se convierten en hechos y en obras.

En el segundo punto de su proposición entendemos que el sobre coste de la conversión de la N-501 en autovía no tiene por qué ser necesariamente financiado por vías extra-presupuestarias. A nuestro juicio, esta decisión no tiene por qué ser marcada por esta Comisión, por lo que preferimos que sea el Gobierno, en su momento, quien establezca libremente las vías de financiación que estime oportunas para acometer las nuevas actuaciones.

Por último, en el tercer punto no parece compatible su pretensión de finalizar los proyectos en 1999 con la duración de los trámites administrativos. La necesidad de someter el estudio a información pública, la emisión de la correspondiente declaración de impacto ambiental y los plazos de licitación, adjudicación y redacción del proyecto impedirán probablemente que a lo largo de 1999 pueda licitarse la ejecución de obra, por lo que, por razones de lógica prudencia, no es posible adquirir ese compromiso. Por ello, señor Caldera, le pido que acepte nuestro texto y se sume a la iniciativa que ya ha sido anunciada por los parlamentarios populares de Ávila y Salamanca, que vamos a presentar vía enmienda presupuestaria tendente a conseguir una actuación que, a buen seguro, va a suponer una mejor comunicación y contribuir al desarrollo de las provincias de Ávila y Salamanca.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que esta enmienda que se propone como de modificación es de sustitución de todo el texto de la proposición no de ley. (**Asentimiento**).

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

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Intervengo brevemente para decir que compartimos la exposición realizada por el Grupo Socialista en cuanto a que las especiales circunstancias de las ciudades de Salamanca y Ávila hacen necesario mejorar las infraestructuras viarias, de modo que creen las condiciones oportunas para facilitar la afluencia de visitantes a estas ciudades.

También hay una petición, que entendemos lógica, y es que en las nuevas actuaciones en materia de infraestructuras viarias la N-501 se contemple como vía libre de peaje. A nuestro juicio, este es un debate que se viene produciendo con frecuencia, no sólo en esta carretera que nos ocupa hoy, sino en bastantes otras. Por lo tanto, quizás lo que proceda, aparte de que se pueda hacer un debate distinto al que hoy nos ocupa, sea definir nuevamente el Plan director de infraestructuras, dado que constatamos que con frecuencia se viene cuestionando el papel de las vías de peaje. También entendemos que hay agravios comparativos, ya que

hay comunidades que tienen muchas vías de gran capacidad y que lógicamente están soportando el pago de peajes continuos; pero esto no quiere decir que porque en estas comunidades exista este hecho, al resto haya que gravarlas haciendo vías de peaje.

Por lo tanto, a pesar de que hoy apoyemos la proposición no de ley del Grupo Socialista, nos inclinamos porque en el futuro hubiera un gran debate en torno a las vías de gran capacidad, a las vías de peaje, teniendo en cuenta que el desarrollo económico no debe estar reñido con la sostenibilidad, que, en todo caso, siempre debe ser tenida siempre en cuenta. Asistimos, como siempre, a este tipo de debates con un cierto escepticismo porque somos conscientes de que hay una enorme duplicidad de líneas viarias que a nuestro juicio habría que subsanar. No podemos seguir consumiendo espacios haciendo carreteras de todo tipo sin tener en cuenta cuáles son nuestras necesidades; hay que hacerlo a través de estudios que avalen la necesidad de construcción de nuevas vías.

Por tanto, afirmo que vamos a apoyar la proposición no de ley del Grupo Socialista, pero teniendo en cuenta ya, por los distintos planteamientos que se estáis haciendo en esta Cámara por varios grupos políticos, que es ineludible un debate en torno a estas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Para manifestar la aceptación o no de la enmienda tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Lamento el tono desagradable que ha utilizado el señor Bermúdez de Castro y su intervención partidista.

Como ha diclino también el señor Nieto, hemos traído aquí una iniciativa en plano totalmente constructivo. Parece que les ha dado un ataque de celos. Como los niños: yo lo vi primero y usted me ha quitado el caramelo y ha traído el debate a la Cámara.

De lo que se trata es de defender los intereses de los ciudadanos, que en este caso están en que haya una vía de conexión como autovía entre Salamanca y Ávila. Por cierto, si durante estos dos años mi grupo parlamentario (que antes no hacía nada), se ha hinchado a hacer declaraciones e iniciativas, eso es incompatible con la segunda derivada que plantea el señor Bermúdez de Castro cuando dice que en este caso hemos ido a rebufo de las suyas de manera oportunista. Si llevamos mucho tiempo pidiendo que se invierta en Salamanca lo que no se invertía con anteriores gobiernos, lógicamente su planteamiento es contradictorio.

En todo caso, repito fina vez más, nosotros ofrecemos fórmulas, creo que, imaginativas, para el abordaje, en el mejor sentido de la palabra, de una infraestructura de esta naturaleza. Y ya me entero de que su grupo parlamentario, frente a lo que dice el ministro, no asume el PDI, sólo una parte del mismo, ha dicho el señor Bermúdez de Castro. Ya le preguntaré al señor Arias-Salgado cuando venga por aquí, que tanto se le llena la boca de indicar que ellos creen en el contenido del PDI, porque parece que sólo es orientativo en parte pero que no hay por qué cumplirlo. Esa argumentación me parece interesante.

En tercer lugar, estaría dispuesto a aceptar la enmienda del Grupo Parlamentario Popular siempre que se me aclare

algo: cuando se dice que éste no es el momento de definir la financiación de la misma (y hemos dado una serie de ideas que le podían ser útiles al Gobierno), y que será él quien decida en su momento cómo se ha de financiar, ¿se piensa que pueda haber peaje, como les han hecho a los abulenses en la conexión entre Ávila y la nacional VI, en contra de lo que dice el PDI, que garantiza a todas las capitales de provincia una conexión gratuita a la vía de gran capacidad? Si es así, no podemos estar de acuerdo.

Cuando se dice en la enmienda del señor Bermúdez de Castro que se insta al Gobierno a que en el futuro plan sectorial de carreteras se contemple la 501 como autovía, ¿eso quiere decir que es sin peaje? Si esa es la interpretación que aquí damos, la acepto. Es decir, autovía libre. Y para que esto no se convierta en un debate puramente propagandístico, de humo, me tiene que admitir al menos un cierto compromiso. Le propondría, *in voce*, que al finalizar su enmienda se diga: A su vez, se insta al Gobierno a que en el futuro plan sectorial de carreteras se contemple la 501 como autovía dentro de la red de gran capacidad, con vistas a tener en funcionamiento en el año 2002 la misma o al menos un número importante de sus tramos o adjudicados estos. Fíjese hasta dónde llega nuestra buena voluntad; que se vea que, como el origen de esta iniciativa está en aprovechar los fastos de la capitalidad o de la ciudad europea de la cultura en Salamanca en el 2002, al menos para entonces no digo que esté acabada totalmente la autovía, pero si alguno de sus tramos y por lo menos estén adjudicados el resto de los mismos. Si hay una mínima voluntad de incorporar fina declaración, de esta naturaleza, aceptaríamos la enmienda.

Por último, acogiéndome al Reglamento, señor presidente, le ruego que usted o algún miembro de la Mesa tenga a bien leer —son diez segundos—, para deshacer el entuerto que ha creado el señor Bermúdez de Castro, que no se ha leído los presupuestos del Estado, lo que dijo el señor Borrell en el Pleno ¿cómo se contempla la autovía Salamanca-Fuentes de Oñoro en los Presupuestos Generales del Estado? Coste total y las cantidades que contempla la ley de presupuestos de 1999. **(El señor Caldera Sánchez-Capitán deposita en la Mesa el documento para su lectura).**

El señor **PRESIDENTE**: El secretario, ya que se nos requiere, va a leer los puntos que señala el señor Caldera.

El señor **SECRETARIO** (Carreño Rodríguez-Maribona): Leo la pagina 284 del anexo de inversiones reales para 1999 y programación plurianual que dice: «Autovía Salamanca-Fuentes de Oñoro (frontera portuguesa), coste total 13.796.376 millones de pesetas. Año inicial. 1996. Año final, 2003. Ley de Presupuestos 1998, 391 millones de pesetas. Proyecto de ley 1999, 187.416.000 pesetas. Programación plurianual, año 2000, 1.500 millones de pesetas; año 2001, 1.500 millones de pesetas: año 2002, 6.000 millones de pesetas».

El señor **PRESIDENTE**: Procedo ahora a dar la palabra al señor Bermúdez de Castro a fin de que aclare las peticiones que le ha hecho el señor Caldera y diga si acepta la enmienda transaccional sobre su enmienda.

El señor **BERMÚDEZ DE CASTRO FERNÁNDEZ**: Con su permiso, quiero hacer previamente una serie de precisiones a lo que ha dicho que yo he dicho el señor Caldera.

Señor Caldera, yo no he planteado ninguna descalificación, sino que, al hilo de su intervención, en la que no sólo se recogía la exposición de motivos de su proposición, sino que usted ha reiterado una serie de críticas en relación al balance del resto de la red de carreteras nacionales del Estado que discurren por Salamanca, yo he querido dejar las cosas claras y hacer un balance de situación. Podríamos seguir hablando de ello y sin duda lo haremos.

En relación al Plan director de infraestructuras, lo que he dicho es que es un marco planificador que no hay que asumir en ser totalidad y que este Gobierno está desarrollándolo en planes concretos. Como ya hizo en el Plan de autopistas de peaje y en el compromiso que tiene de presentar un plan sectorial de carreteras que recoja las redes de gran capacidad. Eso es lo que he dicho y no otra cosa.

En cuanto a lo que ha dicho que ha dicho el señor Borrell, lo único que he hecho ha sido mirar el «Diario de Sesiones» del pasado martes y se lo voy a leer. Dice así el señor Borrell: «Fíjese en la autovía Salamanca-Portugal: dos años de parón y ahora dicen que la van a hacer el año que viene. El proyecto (no el coste de la obra) cuesta 14.000 millones de pesetas; computan ustedes para hacerlo 140 millones». Eso está en el «Diario de Sesiones» y le vuelvo a reiterar que ni tiene dos años de parón, ni el proyecto cuesta 14.000 millones de pesetas ni la consignación presupuestaria para 1999 es sólo de 140 millones. Señor Caldera, le vuelvo a reiterar lo que he dicho, porque el proyecto no cuesta 14.000 millones de pesetas y además se está redactando. Si en los presupuestos aparecen 14.000 millones para el coste total de la obra en el tramo de autovía Salamanca-Fuentes de Oñoro es porque no todos los proyectos se han recibido por parte del Ministerio de Fomento, y usted sabe muy bien que no es posible licitar una obra hasta que no se haya recibido el proyecto por parte del Ministerio de Fomento, es el que define también, cuál es el coste total de cada furo de los tramos.

Por último, en relación a la enmienda que me propone sobre nuestra enmienda, he de entender que no la acepta. Lo único que podría comprometer en este momento es añadir al primer párrafo de nuestra enmienda, cuando dice: el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que incorpore la dotación presupuestaria necesaria durante el período 1999-2000, con el objeto de abordar la redacción de los estudios o proyectos donde se contemple la duplicación de calzada del conjunto de la conexión entre Ávila-Salamanca, nacional 501, al objeto de que en el año 2002 puedan estar en contratación o en ejecución en alguno de sus tramos.

El señor **PRESIDENTE**: Es una apreciación personal, pero si es tan difícil ponerse de acuerdo en algo que viene en cifras en el presupuesto del Estado, verdaderamente que difícil es llegar a acuerdos entre grupos políticos. Les rogaría que no siguiéramos con esa discusión y ahora ya, señor Caldera, le pido se manifieste sobre si la propuesta que le hace el señor Bermúdez de Castro le parece suficiente y si acepta su enmienda.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Menos da una piedra, como decía el otro. **(Risas.)** Aquí venimos, tristemente, a solicitar que aquellas iniciativas, que según el señor Bermúdez de Castro, hemos copiado, tengan alguna aceptación. Esto es poco, pero algo es. Repito que la interpretación literal que espero que en su día haya que dar a lo que aquí discutimos —está en el «Diario de Sesiones»—, es que cuando se habla de autovía lo es libre de peaje. Yo con esas dos circunstancias y con que la contratación y ejecución de algunos de sus tramos esté en el año 2002, de momento me daré por satisfecho.

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego a ambos que traigan a esta Presidencia la redacción definitiva, porque la leeré cuando procedamos a votar.

Dado que ha ido esta Comisión de manera muy satisfactoria, por lo cual felicito a todos los intervinientes en el debate de estas proposiciones no de ley, vamos a suspender la sesión para, a la una y media en punto, proceder a las votaciones.

Se suspende la sesión.

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

Vamos a proceder a las votaciones de las proposiciones no de ley que se han debatido esta mañana. Voy a ir leyendo el título de cada proposición, señalaré en cada caso lo que votamos y leeré la enmienda transaccional, si no ha quedado suficientemente clara.

La primera es la proposición no de ley sobre la sinistralidad de la carretera N-541, Ourense-Pontevedra, a su paso por el casco urbano de Cerdedo (Pontevedra). A esta proposición se ha presentado una enmienda del Grupo Popular, que ha sido aceptada por el Grupo Socialista. En esas condiciones, se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

La número 2 es la proposición no de ley sobre la realización de un estudio informativo sobre la conexión del municipio de Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) con la autopista A-9, a través del Alto de Pousadoiro. Ha sido presentada por el Grupo Socialista y tiene también una enmienda del Grupo Popular, que ha sido aceptada por el Grupo Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

La tercera proposición no de ley, relativas a medidas urgentes de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (Renfe) para mejorar los servicios ferroviarios subvencionados por la Xunta de Galicia. Ha sido presentada y defendida por el Bloque Nacionalista Galego y se va a votar en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número 4 es la proposición no de ley sobre travesías urbanas de ferrocarril. Ha sido presentada por el Grupo Popular. Hay una enmienda *in voce* del Grupo de Izquierda Unida, que ha sido la única que ha aceptado el grupo proponente, el Grupo Popular.

Quedaría así la proposición: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el informe a presentar sobre los proyectos para resolver los problemas que el ferrocarril ocasione en diversas ciudades españolas, preste especial atención a las travesías urbanas, actuando con prioridad en los puntos negros detectados con víctimas mortales.

Se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Las proposiciones no de ley 5 y 6, que se han debatido conjuntamente, relativas a la reducción del peaje del tramo de la autopista A-9 entre el puente de Rande y Vigo y el posible no abono del peaje en los tramos de la autopista del Atlántico que constituyan circunvalación de área urbana densamente poblada. Una ha sido presentada por el Grupo Socialista y otra por el Grupo Parlamentario Mixto. Se van a votar en sus propios términos, primero, la proposición no de ley número 5, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos esta misma proposición no de ley, relativa al mismo tema, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, por el BNG.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 7, relativa a actuaciones provisionales para evitar accidentes de tráfico en la N-II, en la ciudad de Fraga, Huesca. Se vota en sus propios términos, porque había una enmienda del Grupo Socialista, autor de la proposición, que, por supuesto, ha aceptado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada..

Las proposiciones números 8, 9, 10, 11 y 12 hacen alusión a las proposiciones no de ley para el enterramiento de la línea de alta tensión que atraviesa calles de Aravaca, Madrid; zona de Herrera Oria, Madrid; barrio de Vallecas, Madrid; distrito de Usera, Madrid; distrito de La Latina, Madrid. Todas ellas presentadas por el Grupo Federal de Izquierda Unida. Se ha presentado una enmienda del Grupo Popular, que ha sido aceptada por el Grupo Parlamentario

Federal de Izquierda Unida. Como todas ellas tienen el mismo texto, una votación común afectará a todas ellas.

Voy a proceder a leer el texto que someteríamos a votación: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno: 1. A que en el menor tiempo posible elabore todos los reglamentos previstos en la vigente Ley 54/1997, de 27 de noviembre, del sector eléctrico, entre ellos los que correspondan a instalaciones de transporte y distribución de energía eléctrica. 2. A que en el marco de los acuerdos y convenios existentes o futuros con las comunidades autónomas y compañías eléctricas estimule y proponga la inclusión en ellos de la ejecución de los proyectos de desvío o pasos subterráneos de las líneas de alta tensión que se estimen pertinentes. 3. A que celebre los convenios necesarios tanto con la Comunidad de Madrid como con el ayuntamiento de dicha capital para arbitrar las medidas necesarias para el enterramiento de dicha línea de alta tensión, de modo que los efectos del campo electromagnético provocado por la referida línea resulten anulados por la medida técnica adoptada.

Éste sería el texto, común a todas las proposiciones, que pasamos a votar.

Efectuada la votación, dijo

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

La proposición no de ley número 13, sobre la formalización de un acuerdo de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat valenciana, que contemple diversas actuaciones para mejorar la comunicación entre Alicante y Valencia a través de N-332. Es autor el Grupo Socialista, que ha presentado una enmienda a su propia proposición, y en esos términos va a ser votada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La última proposición es la proposición no de ley sobre conversión de la N-501, Salamanca-Ávila, en autovía libre de peaje e inclusión de los créditos necesarios para ello en los Presupuestos Generales del Estado para 1999.

Ha sido presentada una enmienda por el Grupo Popular, de la que me gustada leer el texto definitivo. Queda redactado así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que incorpore la dotación presupuestaria necesaria durante el período 1999/2000, con el objeto de abordar la redacción de los estudios o proyectos donde se contemple la duplicación de calzada del conjunto de la conexión entre Ávila y Salamanca, N-501, al objeto de que en el año 2002 esté en contratación o ejecución en alguno de sus tramos. A su vez, se insta al Gobierno a que en el futuro plan sectorial de carreteras se contemple la carretera N-501 como autovía, dentro de la red de gran capacidad.

En estos términos se vota la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo

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

Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

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

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

Depósito legal: M. 12.580 - 1961