



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 667

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS MARÍA POSADA MORENO

Sesión núm. 61

celebrada el martes, 20 de abril de 1999

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- Sobre la ejecución del proyecto de conexión entre la variante de Rota y la de Los Puertos, N-IV, en la provincia de Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000630) 19354
- Sobre la entrada en funcionamiento de la tercera pista del Aeropuerto de Barajas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000702) 19356
- Relativa a la suscripción de un convenio de colaboración con el Gobierno de Navarra para el fomento de la actividad en el aeropuerto de Pamplona-Noain y su calificación como aeropuerto internacional franco. Presentada por el Grupo Socialista de Congreso. (Número de expediente 161/001324) 19357
- Sobre inclusión del corredor navarro en los planes de desarrollo de las infraestructuras ferroviarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001454) 19360
- Por la que se insta al Gobierno a la adopción de medidas urgentes que permitan mayor celeridad y racionalidad en el desarrollo de las obras de acceso a A Coruña en la N-VI y en la N-550, y a la supresión de peajes en la autopista A-9. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001329) 19364

	Página
— Relativa a la dotación de recursos para la ejecución del convenio suscrito entre la Junta de Galicia y Renfe para la mejora de la red ferroviaria en el interior de Galicia. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001361)	19368
— Relativa a la modernización de la infraestructura del sistema ferroviario en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001487)	19368
— Sobre medidas para mejorar el transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda UNIDA. (Número de expediente 161/000135)	19368
— Sobre la formalización de los convenios de colaboración previstos en los protocolos suscritos por el Ministerio de Fomento y la Generalidad Valenciana para la ejecución de actuaciones de infraestructura viaria en la N-332, en las provincias de Valencia y Alicante, así como en el entorno metropolitano Alicante-Elche. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001408)	19375
— Relativa a la elaboración de un proyecto de ferrocarril de cercanías en el área metropolitana del Campo de Gibraltar. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001393)	19378
— Sobre la línea de ferrocarril Huelva-Zafra. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001394)	19380
— Por la que se insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para garantizar la corrección del impacto medioambiental causado en el monte de A Madroa por las obras de la autopista A-9, procediendo a la construcción de un falso túnel con una longitud de 850 metros. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001469)	19384
— Por la que se insta al Gobierno a paralizar las obras que se están acometiendo en la N-III, a su paso por Santa Eugenia (Madrid), y a encontrar otras alternativas medioambientales más viables de manera que se produzca un nulo o escaso impacto ambiental en la zona. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001484)	19387

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE CONEXIÓN ENTRE LA VARIANTE DE ROTA Y LA DE LOS PUERTOS, N-IV, EN LA PROVINCIA DE CÁDIZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000630)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, vamos a comenzar esta Comisión de Infraestructuras.

Como habrán visto, hay un número elevado de proposiciones no de ley por lo que ruego a todos los intervinientes que se atengan al máximo a los tiempos establecidos, utilizando todo el tiempo necesario para expresar sus argumentos, como siempre, pero que tengan en cuenta que la votación nunca se realizará antes de las dos de la tarde. La Mesa y la Junta de Portavoces hemos establecido que a partir de las dos menos cuarto no entrará ningún punto nuevo del orden del día a discusión. La votación será, pues, en una hora muy cercana a las dos.

La primera proposición no de ley trata sobre el proyecto de conexión entre la variante de Rota y la de Los Puertos, N-IV, en la provincia de Cádiz, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Para su defensa, tiene la palabra el señor Meyer.

El señor **MEYER PLEITE**: Señorías, esta iniciativa se presentó en junio de 1997 sobre un problema que existía, y sigue existiendo, en el municipio del Puerto de Santa María, en Cádiz, en relación con los enlaces de la variante del término municipal de Rota con la N-IV del Puerto de Santa María.

Esta iniciativa se concretaba porque entendíamos que había una base de acuerdo entre el Ayuntamiento de El Puerto de Santa María y la demarcación de carreteras del Estado de Andalucía occidental. Lo que nos llevó a presentar esta proposición no de ley fue la preocupación porque se demoraba, por lo menos se fijaba en un tiempo largo, la ejecución de una obra que nosotros consideramos imprescindible para descongestionar el tránsito de vehículos en una ciudad de un alto valor turístico. Efectivamente, la comodidad en el tránsito de esta ciudad es importante para su atractivo turístico.

Por la información de que disponíamos, parece que había un acuerdo verbal entre el ayuntamiento y la Dirección General de Carreteras, pero no se concretaba en el tiempo ni aparecían consignaciones en el presupuesto. Es lo que nos llevó a presentar esta iniciativa que insta al Gobierno de la nación a adoptar las medidas necesarias para que se cumplan los acuerdos alcanzados en febrero pasado —se refería a 1997— entre los responsables provinciales de carreteras y el equipo de Gobierno portuense, y a adoptar las medidas presupuestarias y financieras necesarias para que se realicen de forma urgente las siguientes obras. Hacíamos un catálogo de cuatro obras urgentes en el término municipal de El Puerto de Santa María. La primera, el enlace entre la variante de Rota y la variante de los puertos de la N-IV, el enlace de la variante de los puertos con el muelle comercial de El Puerto de Santa María, la ronda industrial de El Puerto de Santa María y, finalmente, la pasarela peatonal de Las Viñas sobre la travesía urbana de la antigua N-IV.

De los cuatro puntos, vamos a retirar los dos últimos, el C y el D, porque estas obras no son competencia de la Administración central y parece que una de ellas está ya resuelta. Por tanto, nos quedaríamos con las dos primeras, la variante de Rota y de los puertos y el enlace con el muelle comercial de El Puerto de Santa María. Nos quedamos con estas dos con la voluntad de que esta Comisión llegue a un acuerdo para que esta obra se concrete claramente en el tiempo, de forma presupuestaria, teniendo en cuenta que la actuación es materia de distintas administraciones, la central, que es la que nos ocupa, la municipal y, en cierta medida, la de la Junta de Andalucía. Como estamos hablando de una proposición no de ley que insta al Gobierno de la nación, en este caso tendríamos que instar a una parte, al Gobierno de la nación, para que concrete, junto con las demás administraciones, en tiempo y a la mayor brevedad posible, esta obra que consideramos indispensable para completar todas las variantes de El Puerto de Santa María. Ésta es una variante fundamental y, con este espíritu, aunque sea con bastante retraso, reiteramos la necesidad de alcanzar este acuerdo en beneficio de El Puerto de Santa María.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha sido presentada una enmienda de sustitución por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: Señor presidente, nos llega esta proposición no de ley basada en noticias de prensa, sin rigor, sin una constatación, puesto que dice en su exposición de motivos que, según noticias aparecidas en diversos medios, parece que no será una realidad inmediata la conexión de las variantes de El Puerto de Santa María y Rota. Efectivamente, no puede ser inmediata puesto que está sujeta a un convenio tripartito entre el ayuntamiento, la Junta de Andalucía y el Gobierno central. Tiene que realizarse mediante un convenio, que no se ha producido todavía, y lógicamente hay que redactar proyectos. Todos sabemos lo que significa redactar proyectos —exposición, expropiaciones—, con lo que está claro que el responsable del departamento de la demarcación de carreteras de Anda-

lucía occidental tenía toda la razón del mundo para hacer esas declaraciones. Continúa diciendo la exposición de motivos que, de ser ciertas estas intenciones, contrastarían vivamente con los acuerdos alcanzados entre las tres administraciones. He dicho anteriormente, y ratifico ahora, que no existe tal convenio, tal acuerdo, que hubo una reunión en la demarcación provincial de carreteras de Cádiz donde representantes del Ayuntamiento, de la Junta y del Gobierno central llegaron a ese juicio de buenas intenciones y acordaron que la Junta de Andalucía coordinara las distintas administraciones, coordinación que no se ha producido hasta este momento.

Nuestra enmienda ha sido transaccionada, por tanto acordada con el autor de la proposición no de ley. Me permito leer cómo quedaría, señor presidente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el ámbito de sus competencias, impulse la ejecución de los acuerdos a que se llegó con el equipo de gobierno de El Puerto de Santa María para la ejecución de obras que permitan una mejora sustancial en materia de tránsito de vehículos en la citada localidad, entre otras, los enlaces de la variante de Rota con la variante de Los Puertos y el enlace de la variante de Los Puertos con el muelle comercial.

También he tenido que aclarar con anterioridad que las otras propuestas retiradas por Izquierda Unida han sido la de la ronda industrial de El Puerto de Santa María porque no es competencia del Ministerio, y la pasarela peatonal de las Viñas sobre la travesía urbana de la N-IV porque es ya una realidad desde hace año y medio. Sobre el enlace de la variante de Los Puertos con el muelle comercial de El Puerto de Santa María, quiero decir también que el proyecto está terminado y para licitar.

Nos congratulamos de haber llegado a este entendimiento y de haber aclarado la situación, tratando de fomentar y de impulsar estas obras que son importantes para la zona.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que pasarán a la Mesa el texto de esa transacción.

¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Efectivamente, en la proposición no de ley de Izquierda Unida existe algún punto que no es materia de este Congreso de los Diputados del cual mi grupo espera su retirada por el ponente de Izquierda Unida. Por otra parte, quisiéramos fijar nuestra posición respecto a aquellas cuestiones que son competencia de la Administración central.

En cuanto a la enmienda del Partido Popular, difícilmente se van a impulsar los convenios (**Rumores**)...

El señor **PRESIDENTE**: Ruego que no se tengan discusiones en la sala para poder oír al interviniente.

Continúe, señora Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Difícilmente se van a impulsar los convenios si no hay presupuesto para las infraestructuras.

La provincia de Cádiz no ha sido prioridad estos años para el Gobierno del Partido Popular, pero parece que tampoco sean prioridad las obras públicas en general. En Cádiz se ha incumplido el convenio firmado por la Administración central y la Junta de Andalucía en el año 1994, en la época del ministro Borrell; incumplimiento que se plasma, sobre todo, en la continuación de esa variante de Los Puertos de la que estamos hablando, obra que ha quedado paralizada. Esperarnos que en su tramo Puerto Real Tres Caminos, Tres Caminos-Chiclana, Chiclana-Véger, Véger-Algeciras, continúe en vigor el convenio que se firmó en el año 1994, aunque si no se ha fijado en ningún presupuesto la dotación necesaria para ese convenio que se había firmado, es difícil creer que se vayan a firmar los convenios para llevar a cabo los enlaces de las variantes que ya se han realizado.

Este tajo que se ha producido en el presupuesto de infraestructuras supone un retroceso de diez años para la provincia de Cádiz, puesto que se ha incluido un presupuesto mínimo imprescindible para cubrir las anualidades de las obras emprendidas, pero no permite emprender ningún kilómetro de autovía nuevo en la provincia de Cádiz. Las declaraciones esplendorosas de la diputada del Partido Popular —que hoy es cabeza de lista—, hablando de las cifras de desempleo y de la necesidad de infraestructuras en Cádiz, se han quedado en agua de borrajas. No tenemos ningún presupuesto para infraestructuras en la provincia de Cádiz, se han realizado cero kilómetros de autovías desde que gobierna el Partido Popular y tampoco nos han dado argumento alguno para que esta enmienda presentada por el Partido Popular nos merezca la mínima credibilidad. Si no existe presupuesto es imposible firmar convenios. Llevamos tres años de sequía presupuestaria y, por lo que hemos visto, estamos convencidos de que esta sequía va a continuar también en el presupuesto de este año. Para la provincia de Cádiz, toda esta legislatura ha sido desastrosa desde el punto de vista de la inversión en obras públicas.

Con independencia de la posición que adopte el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida con respecto a la enmienda del Partido Popular, nosotros creemos, como es natural, que es bueno firmar esos convenios, pero no vamos a darle, desde aquí, ningún margen de credibilidad a este Gobierno porque los presupuestos no existen para la provincia de Cádiz.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Meyer, tiene la palabra para decir si acepta o no la enmienda transaccional.

Creo que con esta redacción podríamos resolver que el Gobierno de la nación impulse —no que continúe impulsando— esta ejecución concreta y después, obviamente, tendremos que resolver el tema presupuestario. La ocasión de hacerlo será el debate de los Presupuestos Generales del Estado, en los que sin duda tendremos que ver reflejado este impulso.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Sánchez, para ver si admite la transaccional presentada a su enmienda.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: Señor presidente, admitimos la transaccional porque refleja realmente la

situación a la que hemos llegado. Por supuesto, también instaría a la Junta de Andalucía —igual que ha hecho la diputada del PSOE al Gobierno central— a que cumpla este convenio.

En cuanto a la carencia de presupuesto del Gobierno central, digo y asumo que es más carente aún el de la Junta de Andalucía. Es necesario que todos hagamos un esfuerzo para que este convenio puede ser realidad.

El señor **MEYER PLEITE**: Coincido con lo manifestado en la última intervención por la portavoz socialista en cuanto que en Cádiz tenemos un problema muy serio desde el punto de vista presupuestario, pero eso no es óbice para intentar llegar a un acuerdo en una redacción, que no es exactamente la que presentó en origen el Partido Popular porque no se correspondía con la realidad, ya que planteaba que se continuara impulsando la ejecución, cuando lo cierto es que no hay ninguna ejecución y de lo que se trata es de impulsar esta ejecución.

Es cierto que esos acuerdos no son sólo competencia de la Administración central, puesto que ésta tiene una parte; otra, el equipo del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María y otra, la Junta de Andalucía. En tal sentido, presentamos una enmienda transaccional, que dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el ámbito de sus competencias, impulse —y no continúe impulsando— la ejecución de los acuerdos a que se ha llegado con el equipo del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María y con la Junta de Andalucía (porque la Junta de Andalucía forma parte de estos acuerdos), para la ejecución de obras que permitan una mejora sustancial en materia de tránsito de vehículos en la citada localidad, entre otros puntos, el enlace entre la variante de Rota y la variante de Los Puertos de la N-IV y el enlace de la variante de los puertos con el muelle comercial de El Puerto de Santa María.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Meyer, le ruego que haga llegar a la Mesa el texto de su enmienda, a cuya lectura yo procederé cuando votemos la proposición no de ley.

— **SOBRE LA ENTRADA EN FUNCIONAMIENTO DE LA TERCERA PISTA DEL AEROPUERTO DE BARAJAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000702)**

El señor **PRESIDENTE**: La segunda proposición no de ley se refiere a la entrada en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto de Barajas, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Señor Carreño, tiene la palabra.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señor presidente, esta proposición no de ley fue presentada el 4 de noviembre de 1997 y solicitaba acelerar las contrataciones a fin de terminar en el año 1998 la tercera pista del aeropuerto de Barajas. Como quiera que se ha cumplido adelantando el plazo al 5 de noviembre de dicho año, nuestro grupo retira esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Queda, por lo tanto, retirada.

— **RELATIVA A LA SUSCRIPCIÓN DE UN CONVENIO DE COLABORACIÓN CON EL GOBIERNO DE NAVARRA PARA EL FOMENTO DE LA ACTIVIDAD EN EL AEROPUERTO DE PAMPLONA-NOAIN Y SU CALIFICACIÓN COMO AEROPUERTO INTERNACIONAL FRANCO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001324)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 3, relativa a la suscripción de un convenio de colaboración con el Gobierno de Navarra para el fomento de la actividad en el aeropuerto de Pamplona-Noain y su calificación como aeropuerto internacional franco, que ha presentado el Grupo Socialista del Congreso.

Los diputados de esta circunscripción me han pedido —por tener que intervenir posteriormente— que se adelantara el debate de la proposición número 10 y se realizara después de la número 3. ¿Están de acuerdo sus señorías? (**Asentimiento.**)

Para la defensa de la proposición no de ley número 3, tiene la palabra el señor Chivite.

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Intervengo en esta Comisión para defender la proposición no de ley que mi grupo ha presentado en relación con el fomento de la actividad en el aeropuerto de Pamplona-Noain, y más concretamente su calificación como aeropuerto internacional franco. El motivo de traer aquí esta proposición es que, a nuestro juicio, la consolidación de las infraestructuras, en especial las de comunicaciones y transportes, supone un soporte trascendental para el tejido económico y social de toda España —también de Navarra—, ya que la existencia de unas redes de comunicaciones y de transportes tiene impacto directo en el desarrollo económico y social, fomenta la cohesión, la vertebración territorial y contribuye a mejorar el nivel de vida y calidad de las personas.

Las conexiones aéreas, señorías, en un momento de creciente globalización, constituyen a nuestro juicio un elemento fundamental para potenciar la competitividad económica, dar salida a los productos navarros, en especial a los agroalimentarios perecederos, y favorecer la implantación de empresas en la Comunidad Foral de Navarra. Las nuevas modalidades de logística, de almacenamiento y distribución aplicada actualmente en las empresas, tanto en lo referido a materias primas e incorporables como a los productos terminados, han limitado los stock de las empresas, lo que supone, a nuestro juicio también, un factor de riesgo en caso de dificultades de transporte por cuestiones climatológicas o laborales, o huelgas como la que el año pasado se produjo en el transporte por carretera. Esto hace preciso que, para asegurar el suministro en momentos puntuales y evitar la ralentización o paralización del sistema productivo y mantener abiertos y operativos los canales de distribución, haya que establecer un sistema planificado de líneas alternativas de transporte.

El aeropuerto de Pamplona-Noain se halla en la actualidad infrautilizado, en especial en lo que hace referencia al

movimiento de mercancías, con una media de unas 250 toneladas/año, frente a las 14.000 toneladas/año del aeropuerto de Zaragoza, o las 60.000 del aeropuerto de Vitoria. El aeropuerto de Pamplona-Noain está clasificado actualmente como aeropuerto nacional, lo que, si bien le permite el libre tránsito de personas de los países comunitarios adheridos al Acuerdo de Schengen y de mercancías de/o a la Unión Europea, le impide importar o exportar directamente mercancías al resto de países extracomunitarios. Por otra parte, la operatividad de este aeropuerto se limita a 16 horas —de las 7 de la mañana a las 23—, frente a otros que operan las 24 horas del día.

A nuestro juicio, el aeropuerto de Pamplona-Noain, de acuerdo con el desarrollo económico y social de Navarra, tiene una potencialidad de crecimiento todavía inexplorada, en especial en lo que hace referencia al transporte de mercancías, y más en concreto de las procedentes del sector agroalimentario que, como saben SS.SS., es un sector básico en la comunidad foral.

Es clara, pues, la necesidad de buscar nuevas actividades que fomenten y amplíen su uso, y de ahí surge la necesidad de potenciar su desarrollo adecuando la oferta a la demanda y a la potencialidad de desarrollo de Navarra, permitiendo un óptimo, eficaz, eficiente y rentable aprovechamiento, más todavía cuando —como, a continuación, veremos— se está hablando de distintos sistemas de transporte que van a configurar el transporte intermodal de Navarra. Lógicamente, si se hace y se convierte en realidad el corredor navarro de alta velocidad en materia ferroviaria el tránsito de viajeros en el sistema aéreo va a disminuir considerablemente. Es un hecho, como así ha ocurrido, por ejemplo, en el trayecto Madrid-Sevilla. Hay que buscar otras opciones, otras actividades para el aeropuerto de Noain, y de ahí que se traiga aquí esta propuesta.

En materia de infraestructuras y transportes, es necesario tener en cuenta que los distintos sistemas que operan en Navarra dependen desde un punto de vista competencial, en unos casos del Gobierno del Estado, como el que hoy nos trae esta proposición del transporte aéreo y ferroviario, y en otros casos del Gobierno de Navarra, como es el caso del transporte por carretera. Por parte del Gobierno de Navarra ya se ha anunciado que, a primeros de año, tiene previsto redactar un proyecto de conexión entre la ciudad del transporte de Imarcoain y el aeropuerto de Pamplona-Noain y, según afirma el Gobierno, tiene previsto llevar a cabo la construcción de un nuevo ramal ferroviario y una terminal de mercancías en Noain con el objetivo de integrar el transporte aéreo con el transporte ferroviario y por carretera. De hecho, señorías, la semana pasada el Parlamento de Navarra aprobó un convenio a suscribir con el Ministerio de Fomento por el cual se va a hacer el estudio de solución del bucle ferroviario de Pamplona y de la estación intermodal ferroviaria y por carretera a construir en las cercanías del aeropuerto de Noain.

Señorías, esta Cámara debe instar al Gobierno para que, en un plazo de tres meses, suscriba con el Gobierno de Navarra un convenio de colaboración que al menos contenga cuatro elementos fundamentales: primero, que planifique el desarrollo de una red integrada intermodal del transporte de viajeros y mercancías en la Comunidad Autónoma de Navarra, contemplando las tres modalidades de

transporte: aéreo, por carretera y por ferrocarril; segundo, que potencie la actividad en el aeropuerto de Pamplona-Noain, en especial en lo que hace referencia al transporte de mercancías como antes apuntábamos; tercero, ampliar a 24 horas al día el horario de operatividad del aeropuerto de Pamplona-Noain; y cuarto, proceder con carácter de urgencia a la tramitación de la calificación de dicho aeropuerto como aeropuerto internacional franco.

Señorías, esto es lo que demanda la sociedad de Navarra, lo que demandan todos los sectores industriales y comerciales de Navarra y lo que demanda la ciudadanía de Navarra. Por ello espero su apoyo a esta proposición.

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

El señor **PÉREZ LAPAZARÁN**: Recibimos hoy la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista cuya lectura produce sorpresa por las cuestiones y la forma en que se plantean. La primera sorpresa es la propia formulación elegida, de una forma impositiva, marcando fechas al Gobierno de Navarra y al propio Gobierno Central, que más parece una orden que una proposición no de ley. A mi juicio, también llega tarde, pues todo lo que se propone el Grupo Socialista forma parte de estudios y demandas del propio Gobierno de Navarra. Les puedo avanzar que algunas de estas cuestiones se encuentran con los trámites ya realizados y no precisamente en un período de iniciación, sino muy avanzadas, y les puedo asegurar que todas ellas van por buen camino.

Por estas razones y por su formulación actual, esta proposición es inasumible para el Grupo Popular, por lo que proponemos esta enmienda cuyo texto ya conoce el grupo proponente. Vamos a situar esta proposición no de ley en el voluntarismo del Grupo Socialista y en el período preelectoral en el que nos encontramos, cuando este grupo necesita a todas luces cierta notoriedad.

Antes de formular estas demandas habría que preguntarse si conocen cuál es la posición en los estudios del Ministerio de Fomento y del propio Gobierno de Navarra, qué trámites ha realizado y en qué situación se encuentran estos temas. De la propia formulación de esta proposición de ley me da la sensación de que no los conocen, que, a mi juicio, obedece a una operación de imagen más que a una necesidad real de avanzar en estos asuntos. Que el Congreso de los Diputados intente que un Gobierno autónomo firme un convenio de estas características parece un complicado ejercicio de inoportunidad política. A la vista de este aparente desconocimiento de la situación, no me queda más remedio que intentar subsanar este hecho e informar a esta Comisión sobre ello para justificar la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Como todas SS.SS. saben —y así lo ha apuntado el portavoz del Grupo Socialista—, el aeropuerto con el que cuenta la Comunidad Foral de Navarra es el de Pamplona-Noain y está situado a menos de dos kilómetros de la aduana de Imarcoain. El primer apartado de la proposición no de ley propone un convenio que contenga planificación y desarrollo del transporte de viajeros y mercancías en la Comunidad Autónoma de Navarra, cuando a todos los

foralistas y a cualquier grupo de Navarra le gusta que, en lugar de comunidad autónoma, se le denomine comunidad foral. Da lo mismo, pero me gustaría que esta Comisión conociese que Navarra y su actual Gobierno han apostado por obras de infraestructura relacionadas con el transporte, como pueden ser la ciudad del transporte de Pamplona, que está situada junto al aeropuerto de Pamplona-Noain y de la estación de carga de Renfe, y está apostando por la intermodalidad; incluso la misma AENA está llevando a cabo el desarrollo de la intermodalidad con la creación de sociedades de carga aérea en aeropuertos con suficientes demandas; ésa es la palabra clave, demandas del sector.

Si lo que queremos realmente es demanda, debemos entre todos fomentar este tipo de servicios y no al revés, y esto es precisamente lo que está haciendo el Gobierno de Navarra. Tan es así que este año, 1999, se van a realizar no ya una planificación, sino unas inversiones reales necesarias para conectar estos tres puntos: aeropuerto, Renfe y ciudad del transporte. Más aún, dentro de dos meses se va a inaugurar la ciudad del transporte de Pamplona, que está situada en Imarcoain, como les he dicho, muy próxima al aeropuerto, y precisamente ahí es donde se va a trasladar la aduana en unas dependencias nuevas que para tal fin está construyendo el Gobierno. (Rumores.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, les ruego que no hablen cerca de la Presidencia porque no se puede tomar nota de lo que dicen los intervinientes.

Continúe, señor Pérez Lapazarán.

El señor **PÉREZ LAPAZARÁN**: Como les decía, precisamente se va a trasladar la aduana a estas dependencias que para tal fin ha habilitado el Gobierno de Navarra junto a la estación de carga de Renfe y al propio aeropuerto. Esto quiere decir que se busca desde Navarra avanzar en estas materias sin necesidad de convenios como los que propone en este primer punto el Grupo Socialista, porque, a todas luces, está ya realizado.

Las relaciones del Gobierno de Navarra con el Gobierno de Madrid, a través de los respectivos departamentos, son fluidas, y al día de la fecha —según mis noticias, precisamente de ayer mismo— lo que se demanda en este primer punto no es necesario por el continuo y permanente diálogo entre las administraciones. El día 16 de abril el Parlamento de Navarra autorizó la firma del convenio entre el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento para la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y de la nueva estación de ferrocarril intermodal. Esto quiero decir que la planificación desde Navarra se encuentra en estado muy avanzado. Por ahondar más en el tema les puedo decir que el Gobierno de Navarra está apostando por la intermodalidad, y para ello en este año, 1999, se van a realizar no ya planificaciones sino inversiones necesarias para conectar esos tres puntos que comentaba anteriormente: aeropuerto, Renfe y ciudad del transporte. Lo que propone el Grupo Socialista en este primer punto a mi juicio llega tarde, con tres años de retraso, por lo que es inapropiado y está redactado desde el desconocimiento de esta situación.

En cuanto a los apartados segundo y cuarto de la proposición, el Gobierno de Navarra lleva trabajando más de dos años en todas y cada una de las cuestiones que se apuntan y

todo ello como consecuencia de una notificación de día 18 de junio de 1997, por la que el administrador principal de la aduana de Imarcoain comunicó a los dos operadores que funcionaban en aquel momento en el aeropuerto de Pamplona, Aviaco y Líneas Aéreas de Navarra, que, partir de ese momento, tanto los pasajeros como los equipajes procedentes de países terceros no podían pasar por la aduana de Pamplona. Como decía, tan pronto tuvo noticia el Gobierno, en el año 1997, de esta situación se puso en contacto con la delegación especial de la Agencia Tributaria de Navarra solicitando que, con la mayor urgencia, se procediera a la suspensión de tal medida, así como a la conversión del aeropuerto de Pamplona-Noain en lo que en estos momentos pide el Grupo Socialista, es decir, a su conversión en aeropuerto aduanero, tratando de conseguir para el mismo la calificación de aeropuerto comunitario de carácter internacional, lo que le permite realizar controles, que hasta ese momento eran imposibles de realizar, de equipajes facturados o de mano para vuelos procedentes de esos terceros países, tal como se define en el reglamento 3.928/1991 del Consejo de Europa.

Hay que reconocer que el día 30 de aquel mes de junio de 1997 la dependencia regional dejó sin efecto su escrito del día 18. Más adelante, en julio de 1997, se recibió en la sede del Gobierno de Navarra una comunicación de la delegación especial de la Agencia Tributaria, diciendo cuál era la legislación aplicable en esta materia, y el Gobierno de Navarra, a raíz de aquella comunicación, se puso en marcha, inició los trámites para conseguir esa ansiada categoría de aeropuerto aduanero. Desde octubre de 1997, en que se iniciaron los trámites, hasta el día de hoy, se puede decir que se han proporcionado al Ministerio de Fomento documentos, estudios, alternativas, datos estadísticos con número de pasajeros, vuelos, posibilidades, que figuran en la propia proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista. En mayo de 1998, en concreto el día 25, se produce una reunión importante Aena-Gobierno de Navarra, y precisamente como tema estrella figuraba el de transformar el aeropuerto de Noain en aeropuerto internacional aduanero. Posteriores reuniones del Gobierno de Navarra con otros destacados altos funcionarios del Ministerio han contribuido a intentar avanzar en un proceso muy complicado que tiene mucho que ver con el rigor, los estudios de viabilidad, los medios que se disponen, los costos, las plantillas, etcétera, y poco con lo que propone el Grupo Socialista, rapidez, voluntarismo, etcétera. Como comprenderán SS.SS., todos los navarros estamos muy interesados en prestar este servicio, tanto a la sociedad como al propio empresariado. Por tanto, no dudamos que estos apartados, dos y cuatro, son imprescindibles para impulsar el desarrollo de la industria navarra, tal como decía el diputado señor Chivite, y de la Ciudad del Transporte, a la cual he aludido anteriormente. Que el único aeropuerto del que disponemos cuenta con esta calificación internacional es una cuestión importante e imprescindible.

Les quiero comentar que la Administración central, Aena, para avanzar en este proceso va a invertir, en 1999-2000, 531 millones de pesetas, incluso, como les decía, el propio Parlamento aprobó el 16 de abril un convenio entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra para eliminar bucles ferroviarios y avanzar en la intermodali-

dad. Esto es en lo que se está trabajando desde hace mucho tiempo y es lo que aparentemente, con el planteamiento de esta proposición no de ley, parece que se desconoce.

En cuanto a uno de los apartados... **(Rumores.)** Termina ya, señor Caldera, no se preocupe que me queda un minuto.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Pérez Lapazarán, aquí, en esta Comisión, usted sólo mire al presidente.

Siga usted, señor Pérez Lapazarán.

El señor **PÉREZ LAPAZARÁN:** Le seguiré mirando fijamente, señor presidente. No se preocupe. Muchas gracias.

En cuanto al apartado número 3, posibilitar las 24 horas en el aeropuerto de Noain, les quiero comentar que, según mis noticias, Aena está en muy buena disposición, y única y exclusivamente se está a la espera de mayor demanda, de mayor número de vuelos.

Por todo esto, intentando mejorar y sacar adelante una iniciativa legítima por parte del Grupo Socialista que creemos que, tal como está formulada, no se corresponde con la realidad, proponíamos el texto alternativo que hemos presentado en la enmienda de sustitución, sobre el que podíamos llegar a un acuerdo y, si lo estiman oportuno, votar favorablemente.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Grupos que quieren intervenir? **(Pausa.)** Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Quiero manifestar, en primer lugar, que nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley presentada por el Partido Socialista porque entendemos que contiene puntos que son de enorme interés para la Comunidad Autónoma de Navarra, sobre todo aquel que hace referencia a potenciar la actividad en el aeropuerto de Pamplona-Noain. Creo que es una necesidad que se impulse todo el transporte de mercancías, teniendo en cuenta que la función principal de este aeropuerto en este momento está basada en el transporte de pasajeros, actividad bastante reducida teniendo un aeropuerto de estas características. Además, teniendo en cuenta que en los límites de Pamplona se está construyendo la Ciudad del Transporte, que es un centro de mercancías internacionales, consideramos que es de enorme interés que este aeropuerto ayude a las salidas de estas mercancías desde el aire. Entendemos también que el aeropuerto de Noain necesita asumir más competencias dado el relevante papel que puede tener en el sector agropecuario, ya que Navarra es una tierra de gran producción de mercancías de este tipo que necesitan potenciarse.

Otra razón para pedir que el aeropuerto de Noain tenga una mayor actividad que va a ser determinante en un futuro próximo es la de que, si en algún momento la sociedad navarra tiene la ventaja de contar con líneas ferroviarias de altas prestaciones, este aeropuerto, como ha ocurrido en otros del Estado español, se va a quedar mermado en su capacidad operativa como consecuencia del desplazamiento de pasajeros hacia otra modalidad de transporte.

Por tanto, reitero que nuestro grupo va a votar a favor de esta proposición no de ley. Yo pediría al portavoz del Grupo Popular que hiciera un esfuerzo y que apoyara esta proposición no de ley, ya que eso podría permitir que las mejoras en este aeropuerto redunden en beneficio de todos los navarros.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Chivite, a efectos de aceptar o no la enmienda planteada por el Grupo Popular.

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Espero, señor presidente, que sea tan generoso conmigo en la explicación de la no aceptación de la enmienda como lo ha sido con el portavoz del Grupo Popular. Digo esto porque creo que el señor Pérez Lapazarán ha hecho unos juicios de valor inoportunos sobre el grado de conocimiento o desconocimiento del tema, y parece que desconoce, cuando dice que llega con tres años de retraso, que en el Gobierno de Navarra está desde hace ocho años el Grupo de UPN, hermano, socio, amigo del Grupo Popular en el cual está incardinado aquí en el Congreso de los Diputados el señor Pérez Lapazarán; en ese caso, el retraso no será debido a los socialistas, sino a la falta de iniciativa del Gobierno Popular, del Gobierno de UPN-PP en nuestra comunidad foral. Por tanto, a cada uno lo suyo, señor Pérez Lapazarán.

Ante esta inacción por parte del Gobierno de Navarra, quiero recordarle también que el elemento foralidad, al que él aludía, en modo alguno significa independencia. Por tanto, este Congreso está perfectamente legitimado para, en ese marco de colaboración entre las comunidades autónomas y el Gobierno del Estado, plantear y proponer aquello que crea conveniente cuando se produce una inacción, una falta de iniciativa por parte de algún Gobierno, sobre todo porque estamos hablando de comunicaciones, de telecomunicaciones, en este caso comunicaciones intermodales, cuyas competencias, lo he dicho en la exposición, afectan no sólo al Gobierno de Navarra, porque tienen competencias compartidas el Gobierno de Navarra y el Gobierno del Estado. Por tanto, desde el marco de la foralidad, señor Pérez Lapazarán, también este Congreso está perfectamente legitimado para presentar esta proposición, sobre todo porque a veces se les llena la boca con la defensa de la foralidad, pensando que lo defienden mejor atacando al nacionalismo, al euskera, etcétera. Creo que la foralidad y la autonomía hay que defenderla con inteligencia...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Chivite, le he dado una cierta amplitud para que pudiera contestar a las palabras del señor Pérez Lapazarán, pero veo que se está usted planteando temas que no están en la proposición.

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Voy a ir terminando, señor presidente.

La oportunidad de esta proposición que cuestionaba básicamente el señor Pérez Lapazarán, queda justificada por una sencilla razón; una vez más el Grupo Popular con su enmienda trata de hacer aquí una generalización de la proposición, que es muy concreta y muy clara. Por tanto, ya vale de estrategia de dilación, ya vale de estudios puntuales, como el que yo apuntaba y él repetía en su exposición

respecto a la solución del bucle ferroviario, porque si estamos hablando de solución al transporte intermodal, entre ellos al transporte aéreo, lo que hay que hacer es precisamente lo que recoge esta proposición en sus cuatro puntos y, sobre todo, en un plazo breve, para evitar más demoras respecto a los ocho años que ya llevamos en Navarra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Chivite, entonces esta proposición no de ley se votará en sus propios términos en el momento de proceder a su votación.

— **SOBRE INCLUSIÓN DEL CORREDOR NAVARRRO EN LOS PLANES DE DESARROLLO DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001454)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar, como se ha señalado antes, a la proposición no de ley número 10, sobre inclusión del corredor navarro en los planes de desarrollo de las infraestructuras ferroviarias. Su autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, señorías, Izquierda Unida trae a esta Cámara para su debate una proposición no de ley que tiene por objeto poner de manifiesto las penosas condiciones en que se encuentran las infraestructuras ferroviarias en la Comunidad Foral de Navarra. También tengo que poner de manifiesto que en Navarra han saltado las alarmas como consecuencia de la proposición no de ley que se debatió el día 2 de marzo en esta Cámara, donde el Partido Popular hacía un repaso a cuáles son las prioridades en cuanto al desarrollo ferroviario en todo el Estado. Nos asombramos de que en esta proposición no de ley no se incluyeran medidas que mejoraran la infraestructura de Navarra, a pesar de que al portavoz del Partido Popular este mismo portavoz le recordó que existían conversaciones y promesas con respecto al desarrollo del ferrocarril en Navarra por parte del Ministerio de Fomento y también por parte del Gobierno de Navarra.

El ferrocarril en Navarra sigue manteniendo el mismo trazado que tenía el siglo pasado. Su sistema de señalización y de enclavamientos son obsoletos, como los que tienen otras regiones españolas, y estas infraestructuras se concibieron para velocidades no superiores a los 80 kilómetros por hora. Hoy, como todas SS.SS. conocen, cualquier tren es capaz de superar con mucho esta velocidad. Desgraciadamente, hemos padecido en nuestra comunidad diversos accidentes ferroviarios. El más grave fue el ocurrido en Huarte Araquil en 1997, que dejó 18 muertos y casi un centenar de heridos, sin que las autoridades, ni estatales ni autonómicas, hayan reaccionado con celeridad. De hecho, después de este gravísimo accidente se han producido diversas denuncias del sindicato de maquinistas de Renfe por las deficiencias detectadas en los sistemas de señalización.

Señorías, Navarra lleva muchos años esperando que el Estado, que es el competente en materia ferroviaria, invier-

ta en el ferrocarril para mejorar en seguridad y también para que nos acerque a otras comunidades en tiempos que compitan con otros modos de transporte, sobre todo por carretera. En este momento se llega más rápido en automóvil a Madrid que en tren, y ésa es una realidad tangible y palpable. Navarra perdió el tren en el siglo XIX, cuando por diversas cuestiones se nos impidió tener una conexión directa con Francia y nos convertimos en una línea secundaria, y hemos visto cómo ha ido descendiendo en este modo de transporte el número de pasajeros, así como también las mercancías, y cómo se han ido cerrando líneas, como la de Castejón-Soria, por ejemplo, que el señor presidente conocerá perfectamente, que fue cerrada recientemente, hace unos años; cómo hemos ido perdiendo servicios nocturnos, cómo hemos perdido los trenes de vía estrecha, tanto el Plazaola, el Irati, el Tarazonica. Llevamos ya demasiados años oyendo promesas tanto por gobiernos anteriores como por este mismo Gobierno. El tren lo hemos perdido, como decía, durante otros mandatos y ahora llevamos años oyendo muchas promesas. De vez en cuando el consejero de turno viene a Madrid, se hace la foto con el ministro competente, intercambian impresiones, pero ahí se queda la situación, sin que se aporte ninguna solución palpable o por lo menos alguna solución escrita.

Desde Izquierda Unida llevamos haciendo desde hace años un notable esfuerzo para concienciar al resto de grupos de esta Cámara de la situación que vive el ferrocarril en Navarra. Lo hicimos cuando sucedió el terrible accidente de Huarte Araquil, pidiendo la comparecencia del presidente de Renfe y reclamando la mejora en los sistemas de señalización. Lo hicimos también en octubre o noviembre de 1997, durante el debate de los Presupuestos Generales del Estado, proponiendo dotaciones presupuestarias para la instalación de sistemas de seguridad en la línea Castejón-Alsasua. Pedíamos en aquella ocasión 500 millones, que fueron rechazados en Comisión por todos los grupos, pero, afortunadamente, conversaciones directas con el ministro de Fomento hicieron posible que el Pleno de la Cámara aprobara la enmienda de Izquierda Unida, que ha dado lugar a un proyecto de 4.100 millones, que será adjudicado, si es que no lo ha sido ya, en fechas próximas. Es un proyecto importante que prevé mejoras de todo tipo en este trayecto. El Consejo de Ministros del día 18 de septiembre de 1998 aprobaba estos 4.100 millones de inversión, que se van a canalizar para mejorar el sistema de control del tráfico centralizado, mediante técnicas electrónicas que permiten el control de los trenes, evitando posibles errores humanos, que es algo muy importante que nosotros reclamábamos. Ha habido diversos accidentes que han sido imputados a errores humanos, y eso es lo que pretendemos evitar.

Por otro lado, nos ha preocupado sobremanera la posición que mantuvo el Partido Popular en esta Comisión de Infraestructuras del día 2 de marzo. Nos preocupa que nuevamente el Partido Popular deje a Navarra fuera de los planes de desarrollo prioritarios del ferrocarril y de las ayudas europeas. No hay que olvidar que en cualquier desarrollo ferroviario importante que se proponga para este país, la obligación del Gobierno es buscar también financiación europea, y por estos motivos pretendemos que se rectifique la posición que el Partido Popular adoptó el día 2 de marzo,

sobre la política de nuevos trazados de tren de alta velocidad y mejoras en las infraestructuras ferroviarias, en la que excluía a Navarra, ya que dentro de esta proposición no de ley estaban las mejoras del tren Córdoba-Málaga, Madrid-Valencia, Valladolid-Galicia-Asturias Cantabria, Madrid-Lisboa, Alicante-Barcelona-Valencia. En esta ocasión, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida presentó una enmienda de adición, donde proponíamos que se impulsara el corredor navarro Zaragoza Pamplona-Tolosa, que fue desestimada por el Grupo Popular. En este caso, proponemos en nuestra proposición no de ley dos puntos. El primero, que tratamos de conseguir que el Gobierno comparta y apoye el desarrollo y modernización del enlace ferroviario de Zaragoza con Pamplona y la comunidad autónoma vasca, asumiendo el carácter prioritario de esta línea, de forma que el corredor navarro esté operativo cuando finalicen las obras de alta velocidad entre Madrid y Barcelona.

A nuestro grupo no nos va a satisfacer ninguna otra propuesta que no sea la de que, cuando finalicen las obras Madrid-Barcelona, el corredor navarro tenga un tratamiento específico, donde estén definidas ya unas inversiones concretas. Por eso, en el segundo punto proponemos el establecimiento de un convenio con el Gobierno de Navarra, al objeto de fijar un calendario que incluya la realización de estudios informativos, proyectos de obra, fecha de licitación y adjudicación de obras, así como el plazo de finalización de las mismas, imponiendo como fecha límite el 2008.

Creemos que este segundo punto es vital, es de total importancia. Esto es lo que va a obligar a este Gobierno a cumplir lo que aquí se acuerde. Entendemos que si sólo hay promesas y no hay convenios donde exista un compromiso escrito, no va a ser posible, porque las promesas pueden ser incumplidas. Por tanto, solicitamos de esta Cámara el voto favorable para nuestra iniciativa, que es lo que puede resolver la situación en que se encuentra el ferrocarril en Navarra.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha sido presentada una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra, con brevedad, el señor Pérez Lapazarán.

El señor **PÉREZ LAPAZARÁN**: Señor presidente, procuraré atenerme a los diez minutos que marca el Reglamento.

El Grupo Parlamentario de Izquierda Unida nos presenta una proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a diversos asuntos sobre el desarrollo y modernización del enlace ferroviario de Zaragoza con Pamplona y la comunidad autónoma vasca y, en segundo lugar, a la firma de un convenio, tal como ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, señor Fernández. Éste es un tema recurrente por parte del Grupo de Izquierda Unida, que ha transmitido siempre dudas y alarmas y dice que los consejeros vienen a hacerse fotos; yo no dudo de que cuando el parlamentario de Izquierda Unida vuelve a Pamplona también se hace fotos con motivo de estas proposiciones no de ley y de estas alarmas, a mi juicio y a jui-

cio de mi grupo, injustificadas. Como es un tema, como decía, recurrente, quisiera comentar los hechos más importantes habidos sobre este asunto y que yo sé a ciencia cierta que los conoce, pero siempre es bueno recordárselos, porque es un compromiso que tanto el Ministerio de Fomento como el GIF como el Gobierno central siempre han apoyado.

Hay que decir que en septiembre de 1996 el Ministerio de Fomento contrata el estudio de alternativas de trazado de la totalidad del corredor navarro de alta velocidad, estudio que se realizó, como bien sabe, a escalas 1/20.000 y 1/5.000 a su paso por la comarca de Pamplona. Esta inversión de 250 millones de pesetas fue íntegramente del Ministerio de Fomento. En enero de 1997 se tramitó y aprobó por el Gobierno de Navarra el Plan sectorial de incidencias supramunicipales y reserva de terrenos para el corredor navarro de alta velocidad a su paso por la comarca de Pamplona entre Esquiroz y Zuasti. En noviembre de 1997 se contrató por el Gobierno de Navarra el primer estudio de implantación y necesidades de la futura estación ferroviaria de alta velocidad. En septiembre de 1998, a raíz de la celebración de las primeras jornadas sobre el ferrocarril en Navarra, dijo el presidente de Renfe, señor Corsini: Pamplona va a ser una de las ciudades españolas mejor comunicadas por tren en muy pocos años; incluso marcó fechas: 2002 con el ancho vía Renfe, 167 centímetros entre Zaragoza y Pamplona, y más adelante con el tren de alta velocidad. Pero el 25 de noviembre de 1998 se firma con el Ministerio de Fomento el Plan de supresión de pasos a nivel en Navarra, que está suponiendo una inversión de 3.500 millones de pesetas para la supresión de 20 pasos a nivel. En noviembre de 1998 se contrató por el Ministerio de Fomento el estudio de demanda de rentabilidad del corredor navarro de alta velocidad, con un presupuesto de 41 millones, financiado por el Ministerio. En enero de 1999 se contrató por el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias el tramo 13 del tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza, en cuya ejecución se incluye —creo que es importante— una plataforma para el intercambiador de ancho de ejes en la localidad aragonesa de Plasencia de Jalón. Creo que es un hecho importante para avanzar en este proceso. En febrero de 1999 se adjudican por el Ministerio de Fomento las obras de renovación, señalización y mejora tecnológica de la línea Castejón-Alsasua, con ese presupuesto de más de 3.000 millones. Hay un convenio con Renfe sobre estos planes de supresión de pasos a nivel en Navarra y en estos momentos está en tramitación para su aprobación por el Consejo de Ministros y el Parlamento de Navarra.

Estas diez iniciativas han sido promovidas en estos dos años y medio por el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento y van a movilizar una inversión ferroviaria en Navarra de más de 8.000 millones de pesetas hasta el año 2002, que es la fecha prevista para la llegada de los trenes 200 a Pamplona.

Pero abundando en el tema, quisiera decirle que incluso el día 24 del pasado mes, ante una pregunta del senador Iribas, de UPN, el ministro de Fomento habló en el Senado de que el interés del Ministerio de Fomento por el corredor navarro de alta velocidad es manifiesto, prueba de ello es que el Ministerio de Fomento redactó todos aquellos estu-

dios y todos aquellos convenios que le he referenciado. Se siguen contratando estudios, se sigue avanzado y en ese sentido le quisiera decir que para el Gobierno de Navarra hay unos objetivos irrenunciables, incluso para el partido de Unión del Pueblo Navarro y también para su socio en Madrid, que es el Partido Popular. Los objetivos irrenunciables son: el primero, conseguir la llegada a Pamplona de esos trenes 200 a partir del año 2002; el segundo objetivo irrenunciable es la construcción en el próximo decenio del corredor navarro de alta velocidad.

Confío en que esta exposición haya servido para hacerles ver a SS.SS. lo que ha hecho en estos últimos años el actual Gobierno del PP, que no lleva ocho años en el Gobierno, ya que fue interrumpido por un período de gobierno tripartido de triste recuerdo para la sociedad de Navarra, que fue el Gobierno presidido por un miembro del Partido Socialista. Por tanto, no han sido ocho los años que ha estado UPN en el poder, sino que han sido dos períodos, uno de cuatro y otro de dos años y medio. Creo que hay que hacer la precisión, porque a lo largo de ese período se produce una paralización en las inversiones, en los estudios y en la continuidad de las políticas que afectan a estos objetivos que en estos momentos se están discutiendo.

Tanto desde el Ministerio como desde el Gobierno de Navarra, de UPN, no se ha perdido ni un solo día ni una sola oportunidad para avanzar en materia ferroviaria para ese futuro inmediato y para el desarrollo de Navarra. Pero como la proposición no de ley tal como está planteada no nos satisface, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una que contiene lo mismo pero redactado de diferente manera, con un compromiso y con un calendario. Creemos que en el caso de que el grupo proponente aceptase la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, redactada por este diputado, se daría una seguridad, en caso de que el portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tenga alguna duda, en cuanto al calendario y al compromiso tanto del grupo parlamentario como del Ministerio de Fomento, del ministro y del propio presidente del Gobierno navarro. Por tanto, espero que acepte esta enmienda que el Grupo Parlamentario Popular ha presentado.

Creo que me he atendido al tiempo reglamentario, agradeciéndole al presidente esa atención.

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

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

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Intervengo para fijar la posición de nuestro grupo respecto a esta proposición, anunciando que nuestro voto va a ser favorable y lo va a ser por tres razones. Primera, por ser coherentes con nuestras propias actuaciones, ya que la propuesta viene a ratificar y a poner en valor lo acertado de una planificación orientada y fomentada hace seis años por los socialistas cuando teníamos responsabilidades de Gobierno. En segundo lugar, porque siempre hemos apostado por el desarrollo de las infraestructuras, en especial las de comunicaciones, por ser a nuestro juicio determinantes para la cohesión económica y social y para el aumento del nivel de

desarrollo de cualquier país o región. En tercer y último lugar, porque nuestra voluntad política sigue siendo favorecer el desarrollo de un ferrocarril moderno que contribuya a vertebrar mejor el territorio y a impulsar un modo de transporte colectivo de personas alternativo a la carretera o al aéreo, un transporte, en definitiva, competitivo, rápido, cómodo, seguro y ecológico.

A nuestro juicio, la planificación y programación de las inversiones en comunicaciones no puede circunscribirse ni a un solo sector ni a un solo territorio, sino que debe contemplar todos los sectores y todos los territorios. Su repercusión es de gran envergadura económica y social, las decisiones a adoptar son de importante calado económico y su dimensión temporal trasciende desde luego del ámbito de una legislatura, lo que determina que no puede hacerse de manera aislada sino coordinada. Así lo entendieron los gobiernos socialistas cuando comenzaron a trabajar sobre el Plan Director de Infraestructuras.

Efectivamente, el Plan Director de Infraestructuras 1993-2007, aprobado por el Gobierno de Felipe González y ratificado por amplia mayoría en las Cortes Generales en diciembre de 1995, elogiado en su momento como instrumento de planificación y desarrollo, ya contemplaba la ejecución del corredor navarro como obra prioritaria dentro de la red española de alta velocidad para tráfico puro de viajeros y altas prestaciones, que enlazaba y compartía trazado con la denominada Y vasca. La inclusión del corredor navarro de alta velocidad en el PDI no fue fruto de la casualidad, señorías, sino del análisis y la planificación que determinó su necesidad y oportunidad, dada su importancia para la interconexión de los ejes dorsales de comunicaciones con Europa.

No me cabe duda de que muchas de SS.SS. que en otro tiempo cuestionaron, criticaron e incluso atacaron políticamente el AVE Madrid-Sevilla, ahora, tras su éxito incontestable, están ávidas de que dicha infraestructura se desarrolle cuanto antes en sus respectivas comunidades. Navarra tiene esa voluntad y esa aspiración.

El Gobierno de Navarra y su Parlamento han reiterado, como aquí ya se ha dicho en diversas ocasiones, la necesidad de desarrollar el corredor navarro de alta velocidad como obra de máxima prioridad en su estrategia de comunicaciones. Navarra no sólo no puede quedar descolgada, sino que esta vez no puede verse relegada a un segundo plano en su papel de nexo, de conexión entre España y Europa.

Señorías, como diputado socialista me preocupa el desarrollo programado del PDI en todo el territorio, como diputado que lo soy por Navarra me preocupa que mi comunidad entre en una vía lenta o acceda a una vía muerta en cuanto al desarrollo del TAV. Así como el señor Pérez Lapazarán hacía alusiones a declaraciones del señor Corsini, yo voy a hacer otras del señor Escribano, número dos de Renfe, que cuestionaba el corredor navarro de alta velocidad en marzo del año 1998, apuntando que era suficiente con acercar el AVE a Pamplona por Zaragoza y por Valladolid. No sé si es ésa realmente la solución para Navarra o es realmente la voluntad del desarrollo del corredor navarro. Señorías, nuestra voluntad es el desarrollo, que, sin duda, creo que compartiremos todos los que aquí estamos

presentes, que ya cuenta con el PDI pero necesita de una programación que establezca su calendario y priorización.

Frente al PDI, el único instrumento planificador conocido y reconocido hoy en día, el que es nominalmente válido, el Partido Popular sólo contrapone actuaciones aisladas, fruto de los pactos de legislatura con sus socios nacionalistas, y de la presión territorial más o menos intensa del clientelismo político y, desde luego, desde el electoralismo oportunista.

Señorías, Navarra no puede permitir ya maniobras de dilación, no puede estar a la espera de estudios puntuales. El desarrollo del corredor navarro necesita ser incluido en el plan de priorización de las infraestructuras de alta velocidad, como dijo el ministro en la comparecencia de diciembre.

Yo voy a recordar, y voy terminando, señor presidente, algo que dijo el señor Palacios, correligionario suyo, a la sazón consejero de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, y que consta en el «Diario de Sesiones» del Parlamento de Navarra. El consejero calificaba de muy importante que los representantes de Navarra que pertenecen a partidos con implantación nacional —y cito textualmente— lleven a cabo, bien directamente o a través de los grupos a los que se encuentran adscritos, una labor de incidencia en las decisiones que se tomen a nivel nacional para agilizar la nueva red de alta velocidad y, dentro de la misma, el corredor navarro de alta velocidad, puesto que esta actuación, de forma aislada, carecería de sentido. Señorías, en eso estamos precisamente en esta comparecencia.

No es que desconfíe demasiado de sus promesas, sino que, a mi juicio, la proposición que hoy debatimos no viene sino a traducir un acuerdo y mandato parlamentario, lo que ha sido una declaración mediática continuada de ambos gobiernos, el central y el autonómico. Con nuestro apoyo pretendemos que se pase de la verbalidad a la realidad. Es muy bonito, señorías, buscar el aplauso fácil a través de las ruedas de prensa sucesivas y debidamente orquestadas, anunciando y repitiendo lo que van a hacer —siempre estudio tras estudio—, pero limitándose al anuncio y no al compromiso. Con tanto estudio yo creo que ya tienen garantizado un máster en materia ferroviaria.

Ya es sabido que este proyecto nace de una etapa socialista, rica en ideas y proyectos ambiciosos, muchos de los cuales no fue posible culminar por falta de tiempo. A ustedes, señores del Partido Popular, les puede caber el honor de cortar la cinta y apuntarse el tanto, espero que lo hagan. No nos importa, habiendo sido nosotros los protagonistas de la planificación, que sean ustedes los actores de la ejecución. Lo que más nos importa no es que lo digan tantas veces, sino que hagan algo alguna vez.

El señor **PRESIDENTE**: Para aceptar o no la enmienda presentada, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: En primer lugar, si me lo permite el presidente, quiero decir que la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular no tiene nada que ver con el texto de la proposición no de ley que ha presentado Izquierda Unida. Yo creo que el señor Lapazarán está tratando de confundir; habla de posibilitar para el próximo decenio el corredor navarro, pero no de

garantizar. Yo creo que en este caso habría que hablar con más propiedad y con más seriedad, señor Pérez Lapazarán. Para mí es totalmente insuficiente que se diga posibilitar en el próximo decenio. Se podrá posibilitar o no se podrá posibilitar. Yo tengo mis dudas de que ustedes, que están atados al Partido Popular y que realmente no tienen iniciativa política como Unión del Pueblo Navarro, puedan garantizar algo, y como tengo tantas dudas, al final no puedo aceptar estos términos.

En segundo lugar, ustedes en su enmienda hablan también de que a partir del año 2002, una vez ejecutada la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza, puedan establecerse a través de ella las conexiones ferroviarias entre Madrid, Pamplona y el País Vasco. ¡Señor Pérez Lapazarán, faltaría más que, una vez hecha la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, no pudiéramos utilizarla los navarros! Es que usted incluso en esta iniciativa pone en duda que sea aprovechada por Navarra. La verdad es que no sé cómo usted ha podido tener estos lapsus poniendo en duda incluso que podamos utilizar el corredor Madrid-Barcelona para llegar a Pamplona. Yo eso no lo he puesto en duda nunca.

Yo creo que ustedes, señor Pérez Lapazarán, lo que tenían que haber hecho es haber tenido una iniciativa política como la tuvimos nosotros, y aquí la tiene. Esta enmienda, que aprobó el Pleno del Congreso de los Diputados, que reclamaba aportaciones económicas para mejorar nuestro trazado, es la iniciativa que tuvimos nosotros y ustedes no, y que ahora usted y su consejero están diciendo que es una negociación entre ustedes y el Gobierno. Eso no es cierto, señor Pérez Lapazarán; al menos no diga lo que no es cierto; hay constancia escrita de que no es cierto. No trato de meterle en ningún aprieto, simplemente de que digan lo que han hecho ustedes y no se arroguen lo que no han hecho, que podían haberlo hecho, lógicamente, porque para es o son socios del Partido Popular.

Yo creo que para encarar este asunto con una cierta seriedad tendrían que decirle al Partido Popular que presente en esta Cámara otra proposición no de ley donde se incluyan esos deseos que ustedes manifiestan tener. Porque el 2 de marzo sus deseos se quedaron fuera, en la calle, y aquí está también la documentación oportuna.

Por último, quiero añadir que el Pleno del Parlamento de Navarra ha aprobado un convenio el 9 de abril con Fomento, donde se habla de la estación intermodal y de la supresión del bucle Pamplona-Zuasti. Tengo que recordarle, señor Pérez Lapazarán, que yo ya reclamaba la eliminación del bucle Pamplona-Zuasti en el año 1979, en la primera legislatura democrática de los ayuntamientos. Usted habla de estas cosas seguramente desde la lejanía de quien no ha vivido el problema con tanta intensidad, pero yo vivo en un municipio que está afectado precisamente por este bucle y tengo conciencia exacta de lo que pasa.

Por tanto, si ustedes quieren llegar a un compromiso serio tendrán que hacer un nuevo convenio, no limitarse a pedir la supresión del bucle Pamplona-Zuasti y hacer un estudio informativo sobre la nueva estación intermodal, sino decir cuál va a ser el futuro del ferrocarril en Navarra, que es algo más serio, fijando los plazos y todas las condiciones oportunas para que se pueda cumplir, como hacemos nosotros en esta proposición no de ley.

Yo creo que ustedes están pensando que en el año 2008 todavía estarán en el Gobierno y que solamente con palabras y con promesas podrán solventar algo. Yo creo que usted debería dudar al menos y pensar que de aquí al año 2008 pueden ocurrir muchas cosas, puede haber muchos cambios y pueden adquirir promesas que no puedan cumplir. Hagan un convenio en condiciones donde se recojan todos aquellos aspectos que nos interesan a los navarros y entonces tendrán alguna credibilidad. Mientras tanto, por parte de nuestro grupo, no gozan de ninguna credibilidad.

Nosotros no vamos a aceptar esta enmienda porque es totalmente insuficiente, tendenciosa y no aporta nada nuevo. No vuelva a confundir a la opinión diciendo que es lo mismo que ha presentado el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida porque no tiene nada que ver. **(El señor Pérez Lapazarán pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como ha excedido los límites de aceptar o no la enmienda y ha personalizado en algunas de sus críticas la enmienda del señor Pérez Lapazarán, le voy a dar un minuto al señor Pérez Lapazarán para que pueda contestar a dichas críticas, no para reabrir el debate.

El señor **PÉREZ LAPAZARÁN**: Muchas gracias, señor presidente, me va a sobrar medio minuto.

La verdad es que me da la impresión de que el portavoz del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida no ha leído la enmienda, porque habla de dudas y la enmienda dice «... garantizando, en todo caso, que ya a partir del 2002, y una vez ejecutada la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza...». Pero es que ya se está ejecutando la línea Madrid-Zaragoza, es que a partir del 2002 este grupo parlamentario garantiza, y por tanto no es una duda. Creo que el señor Fernández intenta alarmar a la población, y me gustaría que en el futuro, cuando veamos —porque lo vamos a ver él y yo— la ejecución del ferrocarril, su grupo apoyase esta infraestructura y no nos encontremos con que, por problemas medioambientales, sociales o por otra serie de problemas, se posicionen de forma contraria a lo que en estos momentos aparentemente defienden. No hay duda de que el Grupo Parlamentario Popular y también Unión del Pueblo Navarro apoyan esta infraestructura y están actuando con eficacia, con rigor y con seriedad, y no dude de que si el Grupo Parlamentario Popular y Unión del Pueblo Navarro siguen trabajando con la honestidad, con la eficacia, con el rigor y con la seriedad con que han trabajado a lo largo de estos años, vamos a seguir gobernando, porque el pueblo español así lo va a reconocer.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta proposición no de ley, se votará en sus propios términos y en el punto 10, es decir, en su momento votaremos de acuerdo con el orden del día, y no como se han debatido.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS URGENTES QUE PERMITAN MAYOR CELERIDAD Y RACIONALIDAD EN EL DESARROLLO DE LAS OBRAS DE ACCESO A A CORUÑA EN LA N-VI Y EN LA N-550, Y A LA SUPRESIÓN DE PEAJES EN LA AUTOPISTA A-9. PRESENTADA POR EL**

GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001329)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 4, por la que se insta al Gobierno a la adopción de medidas urgentes que permitan mayor celeridad y racionalidad en el desarrollo de las obras de acceso a A Coruña en la N-VI y en la N-550, y a la supresión de peajes en la autopista A-9. Es autor de esta iniciativa el Grupo Socialista del Congreso, y para su defensa tiene la palabra la señora Marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: La proposición no de ley que hoy debatimos, centrada en cuatro puntos que luego explicaré, en síntesis se basa en articular medidas que permitan mayor celeridad en las obras que se están realizando de acceso a la ciudad de A Coruña, supresión del peaje de A Barcala y reducción del peaje de Guisamo en un 50 por 100, que son ya reiteradas reivindicaciones sociales que afectan a miles de ciudadanos que conforman el área metropolitana de A Coruña y que podemos situar en torno a medio millón de habitantes.

Si las comunicaciones para Galicia son imprescindibles por su carácter periférico, en el caso de A Coruña se agrava por su carácter de casi insularidad, con dos entradas que confluyen prácticamente paralelas, como son la N-VI, hoy en obras, y la A-9, A Coruña-Pontevedra, pero a la que también confluye la autovía N-VI, Madrid-A Coruña, que permite la circulación de vehículos de un lado a otro de la ría, así como los vehículos que provienen de otras provincias y cuya entrada es obligatoria para todos. Ésta es una gran área metropolitana, conformada por la propia ciudad y otros nueve municipios que son entre sí interdependientes, desde el punto de vista social, económico, laboral, sanitario, turístico, ya que se vive en un lugar y se trabaja en otro, colegios, universidad, centros sanitarios, etcétera. Son estas las circunstancias que han cambiado en los últimos años, ya que el crecimiento de los municipios ha sido inmenso, y ya no digamos el parque móvil, por lo que hay que adoptar nuevas medidas para facilitar la circulación de vehículos, ya bastante difícil de por sí en todas las ciudades. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Decía que la proposición no de ley se basa en cuatro puntos relacionados entre sí. Primero, la adopción de medidas urgentes que permitan mayor celeridad y racionalidad en el desarrollo de las obras de acceso a A Coruña en la N-VI y N-550. Segundo, supresión definitiva del peaje de A Barcala, en la autopista A-9. Tercero, reducción del peaje de Guisamo en un 50 por ciento de su tarifa actual, en la autopista A-9. Y cuarto, elaboración de un estudio que analice la paulatina supresión del peaje de Guisamo al constituir circunvalación de un área urbana densamente poblada.

¿Por qué medidas urgentes que permitan mayor celeridad en las obras? Ya no es sólo una necesidad, señorías, sino un clamor, y quiero dejar sentado que las obras de los accesos por la N-VI, con ampliación del puente del Pasaje, son imprescindibles, y así se había pedido y, con buen criterio, se proyectaron por el anterior Gobierno socialista, pero la falta de previsión y planificación en su realización y la forma de contratación con pago a largo plazo están sumiendo a los ciudadanos desde hace meses en un total

caos. Titulares como «La ciudad estrangulada» o «Colapso histórico» son reflejo del sentir de los ciudadanos que para recorrer cien metros, invierten media hora. Todos los sectores se han movilizad y reclaman compensaciones económicas por las pérdidas, y a este paso van a reclamar tratamiento psiquiátrico, se lo aseguro. ¿Tan difícil es abordar un plan racional, con turnos de 24 horas, reforzar en horas punta con Guardia Civil de Tráfico, fijar itinerarios alternativos según los lugares de procedencia? Pues hagan algo que dé solución a la impotencia que sienten miles de usuarios ante tanta pasividad e ineficacia.

Todo esto tiene que ver con el segundo punto: supresión del peaje de A Barcala. ¿Cómo es posible que en estas circunstancias se mantenga este peaje, que ya es prácticamente una calle, en un núcleo urbano entre los municipios de Cambre, Oleiros, Culleredo y A Coruña? Las obras están a 500 metros del núcleo más conflictivo, y el peaje de un tramo de escasos 2 ó 3 kilómetros (900 metros la longitud más amplia del peaje) hasta confluír en la amplia vía de A Coruña, cuesta 25 pesetas, pero tiene parada obligada, con la consiguiente retención. Si tuviera aquí un panel, se lo explicaría gráficamente, y estoy segura de que lo entenderían sin ningún tipo de dudas. Lo lógico y lo sensato sería derivar parte del tráfico por esa vía, con libre acceso, y liberarlo definitivamente de peaje por sus características de zona urbana densamente poblada. ¿Cuántas ciudades tienen peaje en sus circunvalaciones? ¿Díganme cuántas ciudades tienen en este momento peaje en sus circunvalaciones cuando la población se ha incrementado?

Y en el tercer punto, sobre otro peaje, Guisamo, ya prácticamente urbano, pero de momento no tanto como el anterior, pedimos la reducción al 50 por ciento, precisamente para que no suponga desequilibrios con algún otro entorno del área metropolitana, como puede ser, por ejemplo, en Galicia, en Vigo, Rande-Puxeiros, y que unimos al cuarto punto, en el que pedimos un estudio urgente que permita la supresión de todos los peajes en áreas metropolitanas con amplio flujo de vehículos y habitantes. Cuestión esta que parece puede llevarse a cabo en la subcomisión creada, si algún día se decide a iniciar sus trabajos, reunirse, escuchar opiniones, trabajar y proponer medidas con celeridad, porque, de otra manera, la subcomisión no servirá absolutamente para nada. Ya no tiene sentido mantener estos peajes urbanos cuando de Madrid-A Coruña, por ejemplo, circulamos por autovía todo el tramo y al final, 2 ó 3 kilómetros antes, tenemos que hacer la consabida parada y efectuar un peaje. Hay que tener en cuenta los beneficios de las concesionarias. Audasa, concretamente, tiene beneficios desde el año 1995, pero en Galicia sufrimos una continua marginación, también en este caso, en los peajes. Recientemente bajan en toda España, pero en Galicia no. Y fíjense qué curioso: el pasado viernes el Consejo de Ministros anuncia una rebaja de 7 pesetas en los peajes de las autopistas, y en la A-5 A Coruña-Carballo, curiosa autopista que hizo la Xunta de Galicia, la única, 30 kilómetros de longitud, 245 pesetas de peaje, ese mismo día sube 5 pesetas. Será para redondear, porque de otra manera no lo podemos entender.

Todo es paradójico, porque son los propios diputados autonómicos del Partido Popular quienes presentan iniciativas en el Parlamento gallego pidiendo la supresión de

estos peajes. Ocurrió en septiembre con Rande-Puxeiros y en diciembre con este de A Barcala, a iniciativa del Partido Popular. Se votan mayoritariamente en la Cámara gallega, todos tan contentos, pero, claro, aquí el Gobierno mira para otro lado.

Señorías, es un serio problema que ocasiona gravísimos perjuicios, por lo que permítanme que pida su apoyo a esta iniciativa, especialmente a los grupos que sustentan al Gobierno y que avalan la mayoría de esta Cámara; apoyen, reitero, esta iniciativa y demuestren así su sensibilidad y solidaridad con el pueblo gallego, como espero y confío que el Grupo Parlamentario Popular la apoye, por necesidad, por justicia y por coherencia con sus compañeros del Parlamento gallego. De otra manera, no podemos entender un voto en contra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas; la primera ha sido formulada por don Francisco Rodríguez Sánchez, del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, las enmiendas del Bloque Nacionalista Galego están fundamentadas en las respuestas dadas por el Gobierno en relación con el seguimiento que hizo este grupo del proceso de las obras en el puente de A Pasaxe. Efectivamente, el 24 de noviembre de 1998 el propio Gobierno contestaba a este diputado que el plazo de ejecución de las obras de dicho puente concluiría el día 10 de abril de 1999, estimando que el vigente programa de trabajos para finalizar en la fecha contractual se está cumpliendo. Por otra parte, hacía alusión a dificultades en las obras entre A Pasaxe y Os Castros, el acceso por la N-VI, pero anunciaba que se habían reiniciado los trabajos el 23 de septiembre de 1998. Más tarde, hacia febrero de 1999, el Gobierno, en respuesta a este diputado, decía lo siguiente: En la situación actual las demoras son mínimas, incluso durante las horas punta, al haberse restablecido el citado carril; las previsiones de apertura de los viaductos son los meses de marzo y mayo de 1999 para los enlaces de A Coruña y Oleiros, respectivamente. Y además añadía que el paso inferior que conectará las avenidas de As Xubias y O Burgo se construirá entre marzo y diciembre de 1999, con afecciones mínimas al tráfico al entrar en servicio los viaductos indicados anteriormente.

Lógicamente, la gente no puede entender que una obra que ya estaba planificada para que acabase en mayo de 1999 (lo cual es bastante teniendo en cuenta las características de las obras), se pueda postergar más allá de este mes. Por tanto, la intención de nuestra modificación es de adición al punto primero de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista para que el Gobierno cumpla con los compromisos contractuales adquiridos públicamente. En una obra que está creando un supremo malestar, que afecta incluso a la posición de gran parte de la ciudadanía en relación con sus representantes populares, haría bien el Gobierno en cumplir por lo menos las previsiones que nos había anunciado.

Por otra parte, el Gobierno se empeña en decir que la gratuidad del acceso a A Coruña por A Barcala no solucionaría los problemas de los atascos, ya que hay un vial de conexión de la A-9 con la N-VI, cuya competencia corresponde a la Administración autonómica, que siempre haría de tapón de entrada y de salida a la A-9; sin embargo, esto no es cierto, puesto que normalmente estos tapones se crean precisamente por las colas que se organizan a la hora de pagar el peaje.

Así pues, nosotros pensamos que habría que trabajar con luz natural y con nocturnidad también, debidamente preparados, aunque se trate de obras delicadas, estando destinadas a esta finalidad nuestras dos enmiendas. La primera es para que se tome la fecha prometida por el Gobierno como fecha de construcción de las obras del puente de A Pasaxe, y que se tome asimismo la fecha establecida por el Gobierno, entre junio y diciembre de 1999, para realizar el paso inferior de conexión de la avenida de As Xubias y O Burgo y, por fin, dar una explicación para que el Gobierno comprenda que la petición de gratuidad es por tratarse de una alternativa al puente de A Pasaxe y por facilitar la agilidad en la circulación de vehículos sin que se tapone esta entrada y salida de la A-9 en el vial de conexión con la N-VI.

Esperamos que todas estas propuestas sean aceptadas por el grupo del Gobierno, porque se trata de una necesidad imperiosa y no de un lujo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): La segunda de las enmiendas está formulada por el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Rivas Fontán.

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor presidente, nosotros hemos presentado una enmienda que no supone una modificación importante, sino una reflexión sobre la situación actual. Hay muchas personas que están afectadas por este tramo de acceso a la ciudad de A Coruña y por las enormes obras y nosotros queremos apelar al sentido común de los compañeros de esta circunscripción provincial, compañeros del territorio de Galicia, para hacer las siguientes reflexiones.

En primer lugar, estamos hablando de una obra de una magnitud enorme y no de una situación en la que no se esté actuando. De hecho, en el acceso a la ciudad de A Coruña los atascos que estos diputados han mencionado son absolutamente ciertos, pero hay que tener en cuenta que en determinados días el tráfico en una zona de obras de acceso a A Coruña es de 70.000 vehículos diarios, lo cual supone en circunstancias normales un problema muy difícil de resolver, y si además le añadimos en este momento la magnitud de unas obras cuyo presupuesto asciende a casi 4.000 millones de pesetas, cualquiera puede entender que es muy difícil compaginar la obra que afecta a un importante acceso con la presencia diaria de estos 70.000 vehículos.

He de reconocer a la diputada Carmen Marón que ha hecho una importante rectificación en su exposición de motivos, habiendo demostrado una gran racionalidad, puesto que en su escrito inicial —ahora lo ha suprimido— decía concretamente: Medidas urgentes que permitan una mayor celeridad y racionalidad en el desarrollo de las

obras. Yo creo que ha suprimido inteligentemente la palabra racionalidad, puesto que ella sabe que este tipo de obras tienen un componente técnico absoluto y no podemos suponer que los técnicos y los ingenieros de caminos que en este momento responden de estas obras no estén actuando con racionalidad. Yo le puedo decir que sí, que están actuando con toda la racionalidad del mundo y, además, en una situación difícil, porque están sufriendo presiones psicológicas y políticas, como es lógico.

El proyecto de estas obras, quírase o no, ella lo ha dicho con precisión, nace en el año 1995, comenzándose a ejecutar la obras en abril de 1997 y estando previsto terminirlas en este año, pero los que conocemos el acceso a la ciudad de A Coruña sabemos que el puente del Pasaje siempre fue un punto complicado para el tráfico. Y ahora, como también ha dicho Carmen Marón, es evidente que el incremento de vehículos en las carreteras es enorme y por eso el Ministerio (el de antes y el de ahora) está actuando con toda la fuerza que permite la racionalidad para resolver un problema que es real y que afecta todos los días a muchos coruñeses.

Las obras van a buen ritmo. El tráfico en este momento es complicado, pero yo creo que quedan pocos días para que deje de serlo en las magnitudes en que ahora lo es y, desde luego, quiero decirle que en este momento puedo afirmar en nombre de mi grupo, y por la información que el propio Ministerio y los técnicos de la obra me facilitan, que en el mes de mayo lo que son los pasos elevados en el puente del Pasaje van a entrar en funcionamiento, pudiendo tener el problema una reducción muy importante en cuanto a porcentaje) si este porcentaje de conflictividad en el tráfico es medible. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** A mí me informa la Jefatura de Carreteras de Galicia que el 80 por ciento del problema podría quedar reducido.

No me gustaría terminar esta primera parte sin decir que mi grupo asume este problema, que es real, y que los políticos de todos los grupos estamos pensando en este momento que hay que resolverlo y que es necesario pedir calma a los conductores, ya que está enviando de una urgente solución, e insisto en que en el mes de mayo quedará y reducido el problema en un 80 por ciento y a lo largo del presente año se solucionará.

Pero voy a hacer una observación importante a los diputados de A Coruña. Aun cuando se terminen estas obras, les puedo decir —tengo información no demasiado contrastada, pero sí solvente— que no se va a resolver el problema de acceso a A Coruña. Carmen Marón ha señalado que el problema es que en A Coruña se entra por una autovía, pero el verdadero problema es que esa autovía no entra directamente a A Coruña.

Me consta que en la Jefatura de Carreteras de Galicia están haciendo un estudio, que ya está avanzado, precisamente para que se pueda penetrar directamente en A Coruña desde la autovía del noroeste sin tener que pasar por un tramo de autopista, como pasa en la actualidad. De hecho, aun con esta inversión el problema no va a quedar resuelto, y hemos de decir la verdad para que la conozcan los coruñeses, aunque el Ministerio y la demarcación de carreteras de Galicia están trabajando en este tramo.

Respecto a los otros puntos que ha tocado mi querida compañera Carmen, de supresión de peajes, de reducción de peajes, de estudios para la reducción progresiva de peajes, tanto en el tramo de A Barcala como en el tramo de Guisamo, quiero decirle muy brevemente que éste es un tema supermanido en esta Comisión y que lo hemos tratado en infinidad de ocasiones. También quiero decirle que el peaje de A Barcala la verdad es que es mínimo, era de 50 pesetas pero a raíz de las obras se ha rebajado a 25, es decir, en un 50 por ciento. En cuanto al peaje de Guisamo no es nuevo, es tan viejo que debe tener aproximadamente 20 años de vigencia, porque es uno de los primeros tramos de la autopista A-9 que ha entrado en funcionamiento. No quiero entrar en si antes se pudo o no haber reducido, sólo quiero decirle que es algo que responde a la filosofía general con que fue construida la autopista A-9. Por ello parece impropio pedir la supresión de este tramo, puesto que, como ella sabe, en mi propia circunscripción, Pontevedra, hay peticiones que demandan reducciones o supresiones similares y podíamos entrar en una dinámica, creo, de irresponsabilidad o poco sería respecto a las circunstancias de derecho en las que se mueve este tipo de concesiones. Como ella también ha dicho, en esta Comisión se ha creado una subcomisión para estudiar los peajes; esperemos a ese momento y entonces hablaremos, quizá con más solvencia y, desde luego, con responsabilidad —previos los asesoramientos que ha de tener esa subcomisión y las opiniones políticas que aquí se oigan y se adopten—, sobre la controvertida situación del peaje. No podemos defender desde aquí la falta de ciudadanía que —me atrevo a afirmarlo— se está poniendo en uso en algún tramo de la autopista A-9, donde grupos organizados están impidiendo el acceso a la autopista. Voy a comentar una anécdota curiosa: en algún tramo donde se pide la supresión del peaje, creo que para producir un daño a los usuarios que legítimamente utilizan la autopista, se está pagando el peaje en monedas de peseta o de cinco pesetas, con lo cual el controlar el peaje para un solo vehículo puede llevar muchos minutos, con las repercusiones que lógicamente esto tiene.

Creo que desde aquí hemos de ser responsables y hemos de hablar con la responsabilidad que nuestros representantes —todos nuestros representantes— nos asignan en el momento de votarnos. Con tal motivo, mi grupo cree que en este momento las obras van a buen ritmo, que la cuestión de los peajes en las autopistas es inoportuna y nos vamos a oponer.

En todo caso, rogaría a los dos grupos que me han precedido en el uso de la palabra que si creen posible apoyar nuestra enmienda, que sólo consiste en impulsar las obras en la medida en que sea posible, yo, a título personal y con la responsabilidad política con la que estoy hablando, estaría dispuesto a hacer todas las gestiones que desde mi grupo, o con los otros grupos, pudiéramos llevar a cabo en este sentido.

El señor **PRESIDENTE**: Como no veo representantes de otros grupos para intervenir, voy a dar la palabra a la señora Marón, para que establezca su posición respecto a las enmiendas que le han sido presentadas.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Señor presidente, deseo agradecer la intervención de los dos grupos que me han precedido en el uso de la palabra. En primer lugar, quiero aceptar las enmiendas de adición del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, puesto que se trata de una adición lógica y, además, consecuencia de las respuestas del Gobierno.

Por otro lado, señor Rivas, siento muchísimo que una persona como usted, hombre de consenso y excelente talante, tenga que defender esto que es indefendible. Yo lamento que un pontevedrés tenga que defender esta situación, ya que ningún coruñés se ha atrevido a venir a hacerlo aquí. Por tanto, le felicito, le acompaño en la situación que tiene que pasar e incluso me solidarizo con usted, pero no puedo aceptar la enmienda que usted ha presentado, porque eso es como no decir nada. Impulsar las obras es su obligación en este momento, por lo que me imagino que lo van a hacer. Eso es lo sensato y lo lógico.

No he retirado la palabra racionalidad. Si la he omitido en el momento de mi exposición ha sido porque la velocidad a la que se habla a veces hace omitir algo, pero no ha sido voluntaria esa omisión. Es decir, reitero que debe haber una mayor celeridad y racionalidad en el desarrollo de las obras.

Entiendo que se quieran derivar las cosas a los ingenieros de caminos. Aquí estamos acostumbrados a que se deriven a los pilotos, al clima, a un montón de cosas, los caos que ocurren en este país, pero la responsabilidad es política. El ingeniero de caminos hará lo que le diga el ministro de Fomento, digo yo, y si no tendrán que cesarle. Por tanto, tomen medidas y díganle al ingeniero de caminos que aumentan el presupuesto, que ponen turnos, que se aceleren las obras, y estoy seguro de que el ingeniero de caminos estará encantado porque no tendrá la avalancha de problemas que le están surgiendo en este momento por el conflicto que tiene con la gente de las empresas, de los colectivos y de los usuarios, de un lado y de otro de la ría.

Finalmente, para no extenderme y que el señor presidente no me llame la atención, señalaré otra cuestión en cuanto al peaje. Yo lamento que hoy no esté presente en esta Comisión el Grupo Catalán para pedirle su apoyo, aunque seguramente vendrán luego a votar. En el «Diario de Sesiones» del mes de diciembre, cuando se votó la supresión del peaje Rande-Puxeiros el señor Sedó, que intervino en esa Comisión, decía que en Cataluña, en un tramo en obras, se había suprimido un peaje, precisamente por obras, para vehículos pesados. Entonces, explíqueme usted que en este tramo tan irracional, que está en este momento obstruyendo esta situación, no lo hagan.

Lo lamento, señor Rivas, si usted fuera coruñés —y no dudo de su interés también por nuestra provincia y por nuestra área metropolitana— o fuera por lo menos usuario habitual de ese tramo, estoy segura de que no haría esta intervención. Y lo siento por su talante y por su buen hacer como político.

No podemos aceptar su enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: A efectos de que conste en el «Diario de Sesiones», quiero decir que sí hay presente un representante de Convergència i Unió, el señor Jané, que está sentado en la Mesa como vicepresidente.

Esta proposición no de ley se votará de acuerdo con el texto presentado por el Grupo Socialista y con la enmienda del señor Rodríguez.

— **RELATIVA A LA DOTACIÓN DE RECURSOS PARA LA EJECUCIÓN DEL CONVENIO SUSCRITO ENTRE LA JUNTA DE GALICIA Y RENFE PARA LA MEJORA DE LA RED FERROVIARIA EN EL INTERIOR DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001361)**

— **RELATIVA A LA MODERNIZACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DEL SISTEMA FERROVIARIO EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001487)**

— **SOBRE MEDIDAS PARA MEJORAR EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA. PRESENTADO POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000135)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a las proposiciones no de ley números 5, 6 y 7, que van a defenderse y debatirse conjuntamente. La primera de ellas es relativa a la dotación de recursos para la ejecución del convenio suscrito entre la Junta de Galicia y Renfe, para mejora de la red ferroviaria en el interior de Galicia, del Grupo Socialista. La segunda es relativa a la modernización de la infraestructura del sistema ferroviario en Galicia, del Grupo Parlamentario Mixto, BNG. Y la tercera es sobre medidas para mejorar el transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma de Galicia, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para la defensa de la primera de ellas, presentada por el Grupo Socialista del Congreso, tiene la palabra el señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señor presidente, en efecto, las tres proposiciones no de ley que se discuten en este momento son relativas a la modernización de la red ferroviaria en Galicia. En cualquier caso, son proposiciones no de ley —permítanme decirlo— complementarias. No se trata del mismo planteamiento, ni siquiera se trata de abordar cuestiones idénticas. En cualquier caso, en este turno voy a procurar defender la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista y aprovecharé para dar nuestra opinión en relación con las dos proposiciones no de ley que también se discuten simultáneamente.

Señorías, estamos asistiendo de nuevo a un debate recurrente sobre la modernización de la red ferroviaria en el interior de Galicia. No hace tanto tiempo, también a iniciativa de este grupo parlamentario y de otros grupos, hemos planteado la necesidad de que Galicia no quedara aislada de las redes europeas de alta velocidad y, por tanto, de la planificación dentro del territorio español de las redes de alta velocidad, por cierto sin éxito, con el voto en contra

del Grupo Popular, alegando siempre las mismas razones, que se hagan estudios. Yo creo que ya los representantes del Grupo Popular, de tanto estudiar, tienen sobresaliente *cum laudem*, pero luego no se ve reflejado en proyectos concretos, en licitación y contratación de obras, que es lo que interesa a los ciudadanos para solventar algunos déficit que tiene nuestro país, en este caso en materia ferroviaria.

Hoy nos ocupa, señorías, la modernización de la red ferroviaria en el interior de Galicia. Ése es el objeto de nuestra proposición no de ley. Señorías, el Parlamento gallego también es recurrente, lo expresa con mucho acierto el representante del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Gallego, en su proposición no de ley que se debatirá a continuación, en diciembre del año 1995 aprobó una resolución que respondía al consenso de todas las fuerzas sociales y políticas de Galicia sobre lo que tenía que ser una actuación en relación a la modernización de la red ferroviaria en el interior de Galicia, una red obsoleta, desfasada, que necesita de muchas actuaciones, desde el planteamiento de rectificación de curvas hasta la construcción de dobles vías en algunos tramos, pasando por la eliminación de retrocesos, la identificación de la red y un sinnúmero de actuaciones que eran necesarias para tratar de que nuestra red ferroviaria posibilitara adecuar velocidades a una situación, que tendría que ser normal en el año en el que estamos y también que tendría que garantizar una mayor competitividad y, por tanto, una mayor utilización de estos servicios con unos servicios adecuados y no obsoletos, como lo están en la actualidad.

Fruto de la presión a la que estamos sometiendo a la Xunta de Galicia los grupos parlamentarios y los agentes sociales y también fruto de diferentes iniciativas que sobre la modernización de la red ferroviaria en el interior de Galicia se vienen produciendo en el Congreso de los Diputados, se han firmado dos convenios, uno con el Ministerio de Fomento y otro con la compañía Renfe —entre la Xunta y el Ministerio de Fomento, y entre la Xunta y la compañía Renfe—, pero estos dos convenios no contemplan las actuaciones que son necesarias para garantizar en el umbral de 10 años —como se manifestaba en la resolución del Parlamento— una completa actuación que diera satisfacción al conjunto de modalidades necesarias y precisas para garantizar la modernización de la red ferroviaria en Galicia.

Nos sorprende, y éste es el objeto de nuestra proposición no de ley y es por lo que les llamo la atención, el convenio suscrito entre la Xunta de Galicia, a través de la Consejería de Política Territorial de Obras Públicas, y la compañía Renfe. Insisto en que los dos convenios no alcanzan ni de lejos las actuaciones ni las inversiones que son necesarias y que se plasman de forma muy certera en la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego que veremos a continuación, pero les llamo la atención sobre el Convenio de Renfe y la Xunta de Galicia. Es un convenio que se ha suscrito el 3 de agosto del pasado año, que en su concepción global plantea que es necesaria una actuación del orden de los 30.000 millones de pesetas que, sumados al otro convenio, son otros 30.000 millones, pero que están lejos de una inversión que se cifraba en torno a los 190.000 millones. En cualquier caso, nos parecía, y así lo quiero reconocer, un paso pequeño, un paso en el tiempo demasia-

do prolongado, pero un paso en el inicio de unas actuaciones que son largamente demandadas en la Comunidad Autónoma de Galicia, y más ahora que están a punto de finalizar las autovías, esas grandes vías de comunicación que han sido planificadas, licitadas y diseñadas por el anterior Gobierno; era por tanto el momento del ferrocarril en la Comunidad Autónoma de Galicia.

Pues bien, si el convenio suscrito entre Renfe y la Xunta de Galicia nos pareció un paso, una vez conocido el convenio —hemos tardado dos o tres meses en poder acceder al mismo, hasta que por la vía del artículo 7 del Reglamento lo hemos conocido— nos encontramos con que, efectivamente, no está garantizada la inversión que en él se contempla; es decir, se firma un convenio que ya no da respuesta a las actuaciones que son necesarias en la comunidad autónoma, y la propia lectura del convenio nos indica que no está garantizada su financiación, a excepción del primer año, es decir, del año en el que estamos, 1999, donde sí se especifica con claridad, y creo que esto es para alargar y para tratar de que este año, eminentemente electoral, el debate del ferrocarril no fuera un debate recurrente, y como ven han fracasado en su intento, porque este debate va a seguir siendo recurrente porque obedece al interés de Galicia, y por tanto será discutido en este foro tantas veces como consideremos necesario hasta tener al menos una garantía clara de que existe la financiación necesaria para que se puedan realizar estas obras.

Digo que sólo está contemplada la financiación para el año 1999, con 6.000 millones, de los cuales la Xunta de Galicia pone el 18,75 por ciento, Renfe el 18,75 por ciento y el resto, el 62,5 por ciento, son de fondos comunitarios. Dice claramente que el cuatrienio comprendido entre los años 2000-2003 está en función de los fondos Feder, asignados por la Comunidad Europea, pero dice además que el convenio queda supeditado a la asignación de estos fondos y a las directrices que en materia de inversión emanen del Ministerio de Fomento y de la comisión de seguimiento del contrato-programa Estado-Renfe. ¿Qué quiere decir esto? Que si el Ministerio de Fomento mañana mismo dice que esto no lo considera prioritario, el convenio que se ha firmado quedaría vaciado absolutamente de contenido. Por tanto, señorías, estamos ante un convenio que no garantiza la financiación, ya insuficiente, para lograr la modernización de la red ferroviaria en el interior de Galicia.

Insisto, financiación insuficiente, como se dice con claridad en la proposición no de ley siguiente del Bloque Nacionalista Galego, que plantea que se aumente la financiación de estos convenios en al menos un 50 por ciento para abordar con mayor amplitud las obras que son necesarias. Nosotros incluso somos más cicateros. Es verdad que esto no aborda en la totalidad las obras, es verdad que no abordarlas en la totalidad significa prolongar *sine die* unas obras que son importantes, pero no es menos cierto que ni siquiera el propio convenio, a pesar de ser insuficiente, está garantizado más allá del año 1999.

Por tanto, señorías, el objeto de nuestra proposición no de ley es acabar de una vez por todas con las expectativas que el Grupo Popular está sembrando en el conjunto del país pero que luego no se traducen en compromisos concretos de financiación concreta, de obras concretas que se

van a realizar, de plazo de ejecución, de plazo para su contratación y su licitación.

En definitiva, con nuestra proposición no de ley queremos garantizar el cumplimiento del convenio firmado entre la Xunta de Galicia y Renfe, garantizar la financiación de ese convenio, garantizar además que la foto que se hizo el 3 de agosto a bombo y platillo entre la Xunta de Galicia y la compañía Renfe no quede sólo en una foto, sino que quede plasmada en una financiación concreta. Ése es el objeto de nuestra proposición no de ley: que en el plazo de un mes el Gobierno traiga a esta Cámara un plan de financiación concreto, sin estar supeditado a no sé qué consecución de fondos, ni siquiera a que el Ministerio de Fomento pueda cambiar de criterio en el futuro; que nos traiga un plan concreto, que nos traiga un plan de financiación en relación con este convenio suscrito que, insisto, para el Grupo Parlamentario Socialista es insuficiente.

En relación con las otras dos proposiciones no de ley —y concluyo, señor presidente—, la del Bloque Nacionalista Galego me parece interesante porque va más allá de lo que está planteado y, por tanto, esa ambición el Grupo Parlamentario Socialista la comparte, la compartimos todos, señor presidente, porque obedece al acuerdo unánime de las fuerzas políticas, entre las que obviamente está el Partido Popular de Galicia, y de las fuerzas sociales. Por consiguiente, en esta ocasión no podíamos más que sintonizar con esta proposición no de ley, que, por otra parte, es lo que piensa el Grupo Socialista y así lo reflejó en su voto, en diciembre de 1995, en el Parlamento gallego, que parece que ya no es coincidente con lo que piensa el Grupo Parlamentario Popular. La iniciativa de Izquierda Unida va a contar con el voto del Grupo Parlamentario Socialista. Es cierto que algunas de las actuaciones concretas que se plantean en la proposición no de ley están contempladas en alguno de estos convenios a los que se hacía referencia; también es cierto que alguna de las cuestiones que se plantean desde la perspectiva de nuestro grupo merecerían alguna matización, pero con carácter general su planteamiento obedece a la inquietud que tenemos los socialistas sobre la modernización de la red ferroviaria en el interior de Galicia y, en consecuencia —repito—, va a contar también con nuestro apoyo.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley, como a las otras dos, han sido presentadas enmiendas por el Grupo Parlamentario Popular con un carácter distinto en cada caso, pero para la ordenación del debate creo que es mejor que se defiendan primero las tres proposiciones no de ley y que luego el Grupo Parlamentario Popular defendiera sus enmiendas.

Por tanto, para defender la segunda proposición, relativa a la modernización de la infraestructura del sistema ferroviario en Galicia, de la que es autor el BNG, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, uno de los temas que es indicativo de los diseños estratégicos que tiene el Gobierno español, en relación con su visión del Estado, es el referido al problema del ferrocarril. Desde la perspectiva de una fuerza política de Galicia como el Bloque Nacionalista Galego, asistir a los debates

sobre esta cuestión en el Congreso de los Diputados, incluso dentro de la marginación que el ferrocarril sufrió y sufre con respecto a la carretera, no deja de ser una fuente de intranquilidad y de constatación de la terrible incompreensión que existe en el Estado español sobre los problemas de Galicia. No de otra manera se puede entender un plan ferroviario aprobado por unanimidad de todas las fuerzas políticas de Galicia, y no pidiendo gollerías, es decir, no pidiendo integramos en la red de alta velocidad que va a Bayona, en Francia, ni siquiera la alta velocidad para llegar a Madrid o a Sevilla, sino pidiendo algo de mera subsistencia en función de un mercado fuertemente competitivo y funcionando hoy en unos parámetros que en términos relativos son superiores a los del resto del Estado español y, en otros casos, aguantando un abandono que conduce a velocidades medias de 48 kilómetros por hora. No se puede entender —repito— todo ese planteamiento, desde ningún punto de vista, con el argumento falaz de que: señores, ustedes tienen unas autovías, pagamos más de 200.000 millones de pesetas por ellas y tienen que estar contentos.

Nosotros estamos planteando que en 12 años, 1996-2007, se pueda colocar la red ferroviaria de Galicia en velocidades medias que oscilen entre 100 y 150 kilómetros hora, como pedía el plan ferroviario aprobado por unanimidad del Parlamento de Galicia. A pesar de toda esta incompreensión por parte del Gobierno español, no cabe duda que la constancia reivindicativa de la sociedad gallega y de sus instituciones ha logrado cuando menos parecer que se hace. En este sentido, el acuerdo de Fomento con la Xunta de Galicia, de 6 de abril de 1998, plantea la inversión en cinco años de 30.000 millones de pesetas, es decir, 6.000 millones de pesetas cada año, el 90 por ciento por cuenta de Fomento y el 10 por ciento de la Administración autonómica. Ustedes pueden considerar qué dan de sí 30.000 millones de pesetas para una red interna de 1.000 kilómetros que no tiene ninguna vía duplicada y prácticamente el 80 por ciento sin electrificación. Hay tramos de la infraestructura que están, según respuestas del Gobierno, exactamente igual que en 1969; y no estoy hablando de la línea Ferrol-A Coruña, sino de la salidas por Monforte de Lemos; es decir, 30 años sin tocar la infraestructura de la única parte que está electrificada, que es la salida por O Barco de Valdeorras-Ponferrada.

Voy a dar unos cuantos ejemplos de en qué consiste este plan de actuaciones ferroviarias de 30.000 millones de pesetas. Hay cosas que van a cambiar tanto la realidad del ferrocarril en Galicia como las siguientes: línea Redondela-Santiago, adecuación tramo metálico del viaducto de San Paio, 125 millones en los cinco años; línea Palencia-A Coruña, tramo Covas-Monforte, donde está la red del año 1969, modernización de la infraestructura, 1.482 millones en los cinco años —y una infraestructura de 1969, no es para duplicar ni para hacer nada, sino simplemente para cambiarla—; línea Palencia-A Coruña, tramo Lugo-Betanzos, supresión de pasos a nivel, 50 millones de pesetas en cinco años; variante ferroviaria de Monforte de Lemos, 100 millones de pesetas en cinco años; acceso ferroviario al puerto de Marín (nos meten aquí el acceso privado al puerto de Marín), 1.350 millones en cinco años; eje atlántico, relación A Coruña-Ferrol, adecuación y modernización de la infraestructura, ésa que anda a 48 kilómetros por hora de

media, 700 millones de pesetas en los cinco años. Ustedes comprenderán que al leer esto, que es producto de una presión reivindicativa de años y años con unanimidad de todas las fuerzas parlamentarias, sin agravios de ningún tipo me tengo que echar a temblar y me siento como un gallego extraño en el Estado español, porque el Consejo de Ministros aprobó el otro día para una ciudad del sur, que me parece muy respetable, 15.000 millones de pesetas en un año para poner en subterráneo la línea ferroviaria en medio de una ciudad. Ahí no hay problemas, está electrificado, llegan los talgos del AVE, y resulta que en un país con siete ciudades, Ferrol, A Coruña, Santiago, Vilagarcía de Arousa, Vigo, etcétera, con más de dos millones de personas ése es el panorama para cinco años. Señorías, hay cosas que son constatables y hay que tener un mínimo de ponderación por parte de los gobiernos del Estado español. Como esto era tal cantada y ante la respuesta popular, la Xunta de Galicia tuvo que firmar un convenio con Renfe, un convenio frágil, para otras actuaciones durante cinco años con fondos Feder; la Xunta pagaría el 18,75 por ciento, Renfe el 18,75 por ciento, que serían obras de mantenimiento, y el 62 por ciento con fondos Feder, que no están garantizados porque todos sabemos cómo se reparten, el origen que tienen y la división territorial que se hace.

Por tanto, señorías, creo que la única posibilidad que existe en este momento es salir del *impasse* y que el Gobierno tenga que reconocer que una red ferroviaria como la de Galicia necesita para subsistir, para poder mantener incluso el eje ferroviario, unas inversiones distintas y en 12 años llegar por lo menos a 180.000 millones de pesetas. La línea A Coruña-Vigo no puede subsistir sin duplicación de vía. Hoy es un auténtico escándalo. Parecen los aeropuertos del Estado español; no pueden funcionar 17 trenes de un lado y 17 del otro porque en el organismo de control, que allí se disparata siempre debido a la meteorología, pusieron unos CTC que deben ser una auténtica coña y no hay manera de llegar puntual, cuando 180 kilómetros hay que hacerlos en el mejor de los trenes en dos horas y veinte minutos, la mayoría en tres horas y diez minutos, y se está compitiendo con una autopista. A ver dónde tiene el Estado español un ferrocarril así y que responda la gente y lo aguante en estas circunstancias. Esto no se justifica ni por el mercado. Cuando me digan qué línea regional hay en el Estado español más competitiva que ésa y con más público en términos relativos, yo me cayo, lo vuelvo a repetir. Me parece que es de una insolencia mental por parte del Gobierno y de un desprecio de tal calibre que no tiene justificación posible. No pueden gastar 15.000 millones durante 12 años para poner Galicia en 100 ó 150 kilómetros por hora, cuando los demás van a tener ya sus redes de alta velocidad. No es que queramos engancharnos a ella, pero nos preocupa el interior, porque sin arreglar el interior no podemos llegar a ningún sitio. Es curioso que, sin embargo, haya posibilidad de colocar trenes de 470 kilómetros que pasen de cuatro horas menos veinte a tres horas y veinte en este momento, y dentro de unos años a dos horas y veinte. Para eso nadie se llama a engaño, nadie se preocupa, todo el mundo dice que es muy correcto. Yo vuelvo a repetir que va siendo hora de que se cambie este diseño mental, que es contra natura. No hay otra argumentación. A mí lo que me preocupa es que si en estos cinco

años no conseguimos colocar estos ferrocarriles por lo menos a una media de 100 kilómetros por hora, el público dejará de ser masoquista y toda la gente que monta hoy en A Coruña y en Vigo tendrá que ir en su coche particular, en autobuses, o en otro medio de transporte que funcione con más rapidez.

Voy a referirme al resto de las proposiciones no de ley. En relación con la del Grupo Socialista, que va encaminada a garantizar estas inversiones del convenio Xunta-Renfe, me gustaría incitar al señor Blanco a una reflexión. No nos gusta que en el Congreso de los Diputados de España se inste al Gobierno a mediatizar un convenio que hizo la Xunta con Renfe; de todas maneras, vemos correcto que se le incite a colaborar. Yo le agradecería, para posibilitar el voto a favor, el siguiente texto —y le hago una enmienda *in voce*—: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a participar en el plan de actuaciones, al amparo del mencionado convenio, colaborando a establecer las obras a desarrollar, el importe de las mismas, las anualidades de inversión y plazos de las obras y su financiación. Pensamos que así seríamos respetuosos con las competencias y con la iniciativa de cada quien. Yo soy de los que creo que la Administración autonómica, aunque sea discriminatorio, porque a nosotros nos tuvieron abandonados muchos años, sería bueno que practicara con el ejemplo, como ya va a hacer aunque de manera muy limitada, y pusiese dinero para que quede más en evidencia la política profundamente antigallega del Gobierno; que se gaste las pesetas la Administración autonómica para demostrarles que está actuando sin justificación de ninguna clase. Ya lo empezaron a hacer, pero son cantidades limitadas aunque muy grandes en relación con lo que pone el Gobierno del Estado.

Respecto a la proposición no de ley de Izquierda Unida, agradecería al señor Santiso, que también sabe de qué va el asunto porque lo conoce, que retirase el primer punto del apartado A). Ya se ve que la proposición es muy antigua y adolece de estar vinculada a una situación anterior, no porque mejorase el ferrocarril sino por algunas cosas que dice. Yo creo que es mejor retirar lo de mantener los actuales servicios de viajeros porque es casi una incitación, pues el problema allí es que no pueden poner más, excepto Ferrol-Coruña, que los van a mantener. Por cierto, estamos esperando el compromiso de que los cambien. Señor presidente, usted que fue presidente de Castilla y León, sabe que aún estamos a la espera de que nos pongan los de 50 plazas. ¿Se acuerda que aquí nos prometieron cincuenta veces que en el primer trimestre de 1999 lo harían? Aún estamos así. Hemos sacado 450 millones de pesetas de nuestro erario público para pagarlo, pero aún no nos los han puesto. O sea, que es una colaboración bárbara. Yo no sé si es el diseño de aquí o el papanatismo de allá combinados, pero el resultado es una burla continua. El punto f) del apartado B), renovación urgente integral del tramo Guillarey-Tui, están gastando el poco dinero que hay, aunque en una vía única. El resto, igual, lo votaríamos. Y por favor, retire el punto porque, con este panorama, para que nos recuerden el túnel del Guadarrama continuamente creo que es mejor estar callados. El ferrocarril de Galicia lo van a hacer. Usted ya sabe que a Valladolid va a llegar, que es España cañí y eso está bien. Yo respeto la visión estratégica de España, pero, por favor, que no nos coloquen esto con el panorama

interno que tenemos. Yo creo que así queda más coherente y más clara la idea de que podamos tener un trenecito en Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la tercera proposición, sobre medidas para mejorar el transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma de Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Una vez más estamos debatiendo —no sé si caeremos en la melancolía— la situación del ferrocarril en nuestro país y en particular en Galicia. Yo creo que el presidente de Renfe lo definió perfectamente al inicio de esta legislatura. La situación del ferrocarril en el norte-noroeste y en particular en Galicia es de un lamentable deterioro producido por la falta de inversión durante muchos años, por la falta de proyectos no ya de expansión sino de mantenimiento de la propia red ferroviaria, y con una explotación deficiente en cuanto a criterios comerciales, criterios para aprovechar al máximo las posibilidades del material y de la infraestructura existente. Es verdad que esta iniciativa queda un poco anticuada puesto que fue presentada en 1996 y después han pasado algunas cosas, en particular lo que se ha venido relatando en las intervenciones anteriores en relación con los acuerdos de la Xunta-Renfe, en la idea de intentar paliar, aunque sea mínimamente, algunos de los aspectos más sangrantes. Como se ha dicho ya, hay un problema fundamental, que es la falta de una financiación seria, una financiación que garantice al menos algunas actuaciones en tanto en cuanto llegan esas supuestas grandes actuaciones a las que constantemente el Gobierno hace referencia.

En el fondo de todo esto, a mí lo que me preocupa es que poco a poco vamos caminando hacia un modelo ferroviario de tres categorías. Inicialmente con las líneas de vía estrecha, de FEVE, incluso de algunos ferrocarriles autonómicos, y después con las nuevas actuaciones de la alta velocidad Madrid-Sevilla, las que están en curso entre Madrid-Barcelona y otras en el Levante, vamos rápidamente delimitando, dentro de lo que era el ancho Renfe o actuaciones de Renfe hasta ahora, dos líneas ferroviarias, casi diría dos modos de transporte diferentes: lo que va a ser la red de alta velocidad y lo que quedará como red convencional. Incluso el modelo empresarial, con las últimas negociaciones en el contrato-programa Renfe-Estado, camina aún más en esa dirección, que es preocupante, porque podemos vernos abocados a nuevos cierres de línea, igual que en los años ochenta, y a ir abandonando la explotación ferroviaria en algunos ámbitos de la red estatal, quedando reducida a una red de cercanías en algunos casos más trazados de red convencional, introduciendo un factor también barrera, como es el efecto que va a producir el construir las nuevas líneas de alta velocidad, incluso se habla ya de la variante del Guadarrama, en su caso con ancho europeo, lo que producirá un problema añadido de efecto frontera y de nuevo problemas de cambio de material o dificultades para explotación como vasos comunicantes, que es lo que tiene que ser una red ferroviaria que se precie como, por ejemplo, el modelo francés de interconexión entre la red de alta velocidad francesa con el resto

de la red convencional. Sin embargo, aquí vamos a crear probablemente un problema serio que va a dificultar la propia explotación ferroviaria. El norte se queda en esa red de segunda división, probablemente incluso en compañías distintas, puesto que parece ser que el GIF quiere asumir también la explotación de las infraestructuras, y no sabemos si en el futuro incluso la explotación de la red de alta velocidad, y mientras tanto las inversiones siguen siendo insuficientes para garantizar la seguridad y el mantenimiento de la red actual. En ese marco nosotros exponemos algunas ideas muy concretas para mejorar la situación, que yo creo que engarzan perfectamente con las dos proposiciones no de ley anteriormente expuestas. Es decir, intentar que esas inversiones, comprometidas por el convenio, pero sin garantías suficientes, en torno a los 30.000 millones, se puedan ampliar, como plantea el Bloque Nacionalista Galego, al menos a 60.000 millones, con 16 que estamos totalmente de acuerdo. Nuestra proposición no de ley no intenta ser maximalista sino definir actuaciones, algunas de ellas, como se ha dicho, ya se han emprendido, como la de la mejora del tramo de Guillarey. Por tanto, queremos dejar constancia de que no se puede estar esperando otros quince o veinte años esas grandes obras y tener mientras tanto un ferrocarril cada día más deteriorado.

No voy a relatar todas las actuaciones que se exponen en la proposición no de ley, puesto que ya están en el texto. No nos importa retocar ligeramente la proposición en el sentido, por ejemplo, de que cuando se hablaba de mantener los actuales servicios de viajeros era porque había riesgo de pérdida de algunos. Por tanto, para mayor claridad no nos importa cambiar la palabra mantener por ampliar los actuales servicios de viajeros. No nos importa eliminar la letra f) puesto que se está actuando en ese aspecto. El punto 4, sobre el nuevo acceso ferroviario norte-noroeste, no tenemos inconveniente en retirarlo de esta proposición no de ley porque hemos reiterado nuestro apoyo al mismo. Seguimos insistiendo en que se cumplan los compromisos del Gobierno y hemos apoyado y aprobado en esta Cámara iniciativas relativas a esta cuestión, que seguimos pensando que son imprescindibles para todo el norte-noroeste porque la mejora de tiempos en ese tramo va a beneficiar a todos. Puesto que estamos hablando de Galicia retiramos este punto en este acto para evitar la confusión y tener una mayor claridad en cuanto a lo que proponemos en Galicia, dejando claro que seguimos apostando por esa necesaria actuación, aunque tenemos nuestras dudas por las incertidumbres que se están generando en cuanto a la financiación del trazado y también al ancho que va a tener esa variante, con las implicaciones que conlleva en las conexiones posteriores con Valladolid y el resto del norte-noroeste.

Dicho esto, hay que resaltar dos grandes apartados. Uno es el de las grandes actuaciones de gestión, insistiendo en la necesidad de una política comercial de captación de tráfico de mercancías, especialmente las pesadas y peligrosas, porque creemos que no se ha agotado su potencialidad, que no tiene tanto que ver con la alta velocidad en estos tramos sino con una buena gestión comercial que recupere estos tráficos imprescindibles para el sostenimiento económico, incluso para la viabilidad económica de la empresa ferroviaria (ponemos algunos ejemplos como la pérdida de tráficos de pizarra, el granito de Porriño, etcétera), y con una

gestión comercial más próxima a la Comunidad de Galicia, evitando decisiones sobre horarios y de otro tipo que afectan al servicio ferroviario porque a veces no se toman en el propio ámbito geográfico, en este caso en el gallego. El segundo apartado es el de las medidas en infraestructuras, que básicamente se pueden resumir en las siguientes: extender la electrificación de la red ferroviaria; extender la duplicación de vía en aquellos tramos —algunos ya se han citado— en los que la demanda lo hace imprescindible y dotarlos de los medios técnicos necesarios; extender el control de tráfico centralizado lo más posible, puesto que se agiliza la gestión de los tráficos y más en una red que no cuenta precisamente con doble vía más que en un porcentaje muy bajo; el sistema ASFA, relacionado precisamente con el control táctico centralizado que permite una utilización más segura de la propia red y mejorar las distancias entre los trenes, con las garantías de seguridad que da este tipo de instrumentos.

Mientras llegan estas actuaciones (apuntamos algunas para que al menos queden dibujadas en el mapa para dentro de veinte o treinta años, como puede ser el estudio, en su día, de la posible conexión con la futura red española-europea de velocidad alta o de alta velocidad, como se quiera llamar) hay otras actuaciones imprescindibles para tratar de salvar la propia red, hacerla rentable en un ámbito geográfico cuya orografía hace posible una buena competencia y un buen servicio, sobre todo en actuaciones de cercanías que puedan complementarse con la carretera y que al mismo tiempo servirían de alivio al tráfico pesado que hoy sufren las carreteras de Galicia, con lo que ello implica de coste para el Estado tanto en materia de seguridad como por el deterioro de las infraestructuras viarias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso, pase a la mesa las modificaciones que vaya a hacer a su proposición no de ley, por favor.

Para defender las enmiendas que tiene presentadas a las tres proposiciones no de ley el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Señorías, varios han sido ya los debates —se ha recordado aquí por los anteriores intervinientes—, tanto en Pleno como en esta Comisión, sobre la infraestructura ferroviaria de Galicia. No ha sido la presión sobre la Xunta de Galicia sino que, a iniciativa suya, hace ya varios años estudió las necesidades y elaboró un plan director de modernización del ferrocarril en Galicia que fue aprobado por unanimidad del Parlamento gallego en diciembre de 1995. Plenamente conscientes el Gobierno central actual, la Xunta de Galicia y Renfe de la necesidad de impulsar la mejora de la anticuada red ferroviaria gallega, el 6 de abril de 1998 firmaron un acuerdo, no un convenio —aunque prácticamente son lo mismo—, el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia, que prevé unas inversiones de 30.000 millones de pesetas —90 por ciento aportación del Ministerio y 10 por ciento de la Xunta— para el quinquenio 1998-2002, y dos convenios la Xunta y Renfe, que luego comentaré brevemente. El acuerdo de la Xunta con el Ministerio de Fomento dice que para mejorar la situación de la red ferroviaria gallega es necesario llevar a cabo diversas actuaciones

prioritarias hasta el año 2002 como inicio de la mejora integral de la red ferroviaria gallega, y entre aquellas actuaciones prioritarias señala la renovación de la infraestructura y superestructura de la vía, la modernización de trazados, la ampliación de la capacidad de trayectos, la racionalización de instalaciones, la eliminación de puntos de retroceso, como el de Monforte, al que me referiré próximamente, y la supresión de pasos a nivel, consiguiendo con ello un alta reducción de los tiempos de viaje, un incremento de la seguridad y una mayor competitividad, fiabilidad y comodidad del servicio ferroviario. No existen sólo las obras de menor inversión, como ha explicado un portavoz anterior, sino otras de mayor inversión como, en la línea Monforte-Ourense-Vigo, el tramo Arba-Salvaterra y Candelas-Guillarey, 2.500 millones de pesetas; en el eje atlántico, el tramo Redondela-Santiago, 9.000 millones de pesetas; en el eje atlántico, el tramo Santiago-A Coruña, 6.662 millones de pesetas; en el eje atlántico, la línea Guillarey-Tui, 750 millones de pesetas.

La proposición del Grupo Socialista se refiere a dotar de recursos el convenio suscrito entre la Xunta de Galicia y Renfe para la mejora de la red ferroviaria en el interior de Galicia. Realmente son dos los convenios suscritos por la Xunta y Renfe para tal fin: uno firmado el 3 de agosto de 1998 para la mejora de la red y otro el 9 de septiembre de 1998 para la prestación de servicios ferroviarios regionales en Galicia, que también son importantes. Aquél supone una inversión en 1999 de 6.000 millones de pesetas y ya se ha indicado la financiación. El tercero y último convenio establece las condiciones de prestaciones por Renfe y por la Xunta para mejorar los servicios ferroviarios en dicha comunidad autónoma, convenio que concluye el 31 de diciembre de 1998. ¿Por qué? Porque durante el año 1999 ha de aprobarse el contrato-programa Estado-Renfe para inversiones en política de personal, gestión, etcétera, cuya situación tendremos oportunidad de conocer próximamente en la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras.

Comento brevemente las tres proposiciones no de ley. No podemos aceptar la del Grupo Socialista pues el convenio Xunta-Renfe lo es entre la Xunta y Renfe —alguien lo ha recordado— y sólo compromete a las partes no firmantes, entre las que se encuentra el Ministerio de Fomento. La única participación del Ministerio es tener un representante en la comisión de seguimiento del convenio precisamente para coordinar actuaciones. En ningún momento el convenio otorga al Ministerio facultad de iniciativa. Esta iniciativa corresponde, evidentemente, a las partes. Las actuaciones ferroviarias del Ministerio se desarrollan a través del convenio firmado en su día entre el Ministerio y la Xunta y de los planes y programas que el Ministerio pueda establecer en el marco de su política de infraestructura ferroviaria. Por tanto, es improcedente que el Gobierno presente un plan de actuaciones al amparo del convenio firmado entre la Xunta y Renfe. Convenios que no se garantiza su financiación hechos por altos cargos del Ministerio de Fomento conocí cientos, firmados sobre todo en la primavera de 1995 e invierno de 1996, antes del 6 de marzo de 1996. Este convenio es serio y las inversiones no pueden establecerse a partir del año 2000 porque la Renfe no puede tener aprobadas inversiones a partir del 1 de enero del año 2000,

puesto que, como antes he dicho, está pendiente el contrato programa Estado-Renfe.

En cuanto a la proposición del Grupo Mixto, sería deseable duplicar las cantidades. Es más, ¿por qué limitarse a duplicar las cantidades, que serían 120.000 millones de pesetas, cuando sería mejor llegar a los 192.000 de aquel plan director y de mejora de la infraestructura ferroviaria gallega? Las cantidades y las prioridades son las que hay. Para Galicia es absolutamente prioritario en este momento, terminado el importantísimo Plan de autovías —aunque todavía colea algo en la autovía del Noroeste y un poco menos en la autovía Rías Baixas—, iniciar un programa intensivo y más amplio presupuestariamente, pero la realidad, y así lo dice el convenio Xunta-Renfe, establece unos máximos posibles con los que se logrará una mejora sustancial de la red en el 2003. Por cierto, se acondicionará el itinerario prioritario A Coruña-Vigo para velocidades del orden de 160 kilómetros por hora.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, debe ir terminando.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Termino rápidamente.

Respecto a la extensa proposición de ley del Grupo de Izquierda Unida, presentada por el diputado don Ricardo Peralta, debo significar que por su fecha —ya se ha recordado— existe ya un importante desfase: servicios de viajeros y calidad notablemente mejorados; los TRB, que ya funcionan en Galicia entre Vigo y A Coruña; el tren hotel, puesto recientemente en servicio, desde Vigo y A Coruña con Madrid y retorno; el enlace del ferrocarril con Villagarcía y, en proyecto, el acceso a puerto de Marín; el centro intermodal de Porriño y los convenios ya citados. Todo esto está en marcha. La supresión de pasos a nivel en Galicia es un problema importantísimo. Existen 460 en un total de 923 kilómetros y deben estudiarse los distintos tramos, conjuntamente con las variantes necesarias en ellos y a las que se ha aludido por algún interviniente.

Como la proposición de Izquierda Unida es muy larga, quiero comentar que el tráfico de pizarra de Valdeorras ya se encamina por ferrocarril desde Rua a Petín y el tráfico de granito de Porriño desde la estación de Vigo. En la construcción de variantes, es especial el caso de Monforte, que también se cita en la proposición no de ley, porque las características de una importante población centrada en la importancia que tuvo esta estación hace que socialmente, en este momento, se prefiera demorar ese proyecto que solicita el representante de Izquierda Unida. En resumen, recordaré que está en marcha la conexión de Galicia con la alta velocidad, a pesar del escepticismo de algunos, el proyecto y construcción de la variante de Guadarrama —ayer lo decía la prensa—, así como un estudio financiado al 50 por ciento por la Xunta y las Cajas gallegas para definir el trazado de la alta velocidad Meseta-Galicia.

En conclusión, no vamos a aceptar ninguna de las proposiciones a las que hemos presentado sendas enmiendas que conocen los grupos y que no comento.

El señor **PRESIDENTE**: Voy a dar la palabra para que acepten o rechacen las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular.

Parece claro, según se desprende del curso del debate, que no van a ser aceptadas las enmiendas del Grupo Popular. Partiendo de esta base, ruego a los señores portavoces de cada grupo que no conviertan la aceptación o rechazo de cada enmienda en un segundo turno, sino que se limiten a expresar su opinión sobre la misma.

Tiene la palabra el señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Solamente quería hacer una matización. El plan director lo hizo el Parlamento, no la Xunta de Galicia, en una comisión no permanente.

Dicho esto, el Grupo Socialista no aceptará la enmienda porque considera que —y así hemos hecho llegar a la Presidencia una precisión para instar a la colaboración del Ministerio de Fomento—, una vez escuchada la intervención del representante del Bloque Nacionalista Galego, si en el punto 5 del convenio el Ministerio de Fomento puede determinar que se hagan o no las actuaciones de dicho convenio, también puede colaborar en la financiación del mismo. Con esa precisión que hemos hecho llegar a la Mesa se someterá a votación, si el presidente así lo considera, la propuesta del Grupo Socialista. Por tanto, no aceptamos la enmienda del Grupo Popular, que no dice nada.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente, señor presidente, he de decir cuatro cosas. La primera que, en nombre de la verdad histórica y teniendo en cuenta el mucho esfuerzo que colectivamente hizo el Bloque Nacionalista Galego y personalmente algunos de nosotros para sacar adelante el dictamen del Parlamento de Galicia, es una obra colectiva que desgraciadamente no es defendida por el Gobierno de Galicia. No podemos aceptar la enmienda del Grupo Popular porque no contempla la filosofía mínima de nuestra propuesta, que es que el dinero asignado no llega. En concreto, en cinco años, hay 13.538 millones de pesetas para actuaciones urgentes (pasos a nivel, telas metálicas, etcétera), actuaciones del eje atlántico, que está colapsado y que no llega ni a lo que van a invertir en la ciudad que he citado para llevar el ferrocarril por debajo (16.462 millones de pesetas), ni doble vía ni nada. Nosotros somos realistas, somos posibilistas y nos contentaríamos con que en cinco años hubiese 120.000 millones de pesetas por distintas vías, incluida la participación de la Administración autonómica poniendo su dinero. Pero este vacío total, donde no se va a poder afrontar el problema ni con mínimos, no lo podemos aceptar. Es una lástima que el Gobierno siga empecinado en mantener una actitud tan hostil y tan negativa respecto de una necesidad prioritaria que se puede contrastar como más urgente que la del resto del Estado.

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

El señor **SANTISO DEL VALLE:** Con brevedad, nuestro grupo no va a aceptar la enmienda del Grupo Popular y espera con cierta inquietud el tan esperado plan ferroviario del Partido Popular, que parece ser que está redactando, porque después de tres años sería la mejor manera de evitar que comunidades autónomas tengan que sacarse la foto conjunta, como recientemente hicieron el presidente de la Comunidad de Madrid, el de la Comunidad de Castilla-La Mancha y el de la Comunidad Valenciana, para ir por delante en la planificación del Ministerio, aunque también es verdad que el señor Bono ha dicho que pagará lo mismo que el señor Pujol.

— **SOBRE LA FORMALIZACIÓN DE LOS CONVENIOS DE COLABORACIÓN PREVISTOS EN LOS PROTOCOLOS SUSCRITOS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA GENERALIDAD VALENCIANA PARA LA EJECUCIÓN DE ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA VIARIA EN LA N-332, EN LAS PROVINCIAS DE VALENCIA Y ALICANTE, ASÍ COMO EN EL ENTORNO METROPOLITANO ALICANTE-ELCHE. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001408)**

El señor **PRESIDENTE:** Me comunican los portavoces de los grupos que defienden la proposición no de ley número 13 que a la una y media tienen una ponencia conjunta. Por tanto, si hay acuerdo, como parece que me han indicado, pasaríamos a debatir ahora la proposición número 13 sobre la formalización de los convenios de colaboración previstos en los protocolos suscritos por el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para la ejecución de actuaciones de infraestructura viaria en la N-332, en las provincias de Valencia y Alicante, así como en el entorno metropolitano Alicante-Elche, cuyo autor es el Grupo Socialista del Congreso. Para su defensa tiene la palabra el señor Beviá.

El señor **BEVIÁ PASTOR:** Señorías, en reiteradas ocasiones fuera y dentro del Congreso de los Diputados, algunas veces con cortes de carreteras, y aquí a través de diferentes iniciativas parlamentarias, se ha alertado sobre las tremendas deficiencias de la carretera litoral N-332 desde Valencia a Alicante y desde Alicante hasta el sur de la provincia, Torrevieja o Pilar de la Horadada. Hemos subrayado muchas veces, y no hace falta insistir, que, efectivamente, atravesarla no ya en el verano, sino a lo largo de todo el año, es una auténtica tortura, puesto que tienen lugar enormes retrasos, atascos y retenciones. Cruzar simplemente Campello, al lado de Alicante, o Villajoyosa camino de Benidorm resulta realmente una tarea propia de Job, puesto que se necesita su paciencia; más aún, se pone en riesgo el éxito de una de las obras que se ha pretendido sea emblemática en la Comunidad Valenciana, el parque temático Terra Mítica. Por otra parte, repetidas veces se ha acuciado la necesidad de dar respuesta al estrangulamiento por falta de infraestructuras adecuadas de un área tan importante como la metropolitana Alicante-Elche, con más

de 600.000 habitantes, una zona de extraordinario dinamismo y de un elevado desarrollo industrial.

Mientras tanto, el Gobierno se ha movido en una especie de esquizofrenia, la esquizofrenia de anunciar día sí y día también a bombo y platillo, en un despliegue mediático apabullante, inversiones sin cuento: 50.000 millones para mejorar la N-332; 26.000 millones para hacer vías parque desde Alicante hasta Torrevieja y Pilar de la Horadada; 60.000 millones en el entorno metropolitano Alicante-Elche. Es, en último término, la esquizofrenia entre una especie de frenesí propagandístico, de voracidad publicitaria y la parálisis más absoluta de las realizaciones. Ha sido tal el adelgazamiento de las inversiones que podríamos decir que se ha llegado casi hasta la anorexia y no hemos sido nosotros, sino la propia patronal de la obra pública en Alicante la que ha afirmado que en 1998 Alicante sólo había recibido el 0,8 por ciento de las inversiones del Estado, es decir, la provincia que en 1998 ocupó el cuarto lugar de España en número de matriculación de vehículos, una provincia con un gran dinamismo económico, solamente recibe el 0,8, según los propios empresarios de obras públicas, y eso que para llegar a esa cifra no solamente han incluido ahí las cantidades que figuraban en el anexo de inversiones reales, sino incluso las de sociedades estatales, como es la autoridad portuaria de Alicante.

Ya hemos hablado de que la Comunidad Valenciana es una de las más castigadas en los presupuestos de 1999, pasando de 50.000 millones en el año 1998 a 38.000 en 1999. Es cierto que algunas de las obras que figuran en el protocolo, concretamente la de la N-332, aparecen en los Presupuestos Generales del Estado pero excepto una, que se ha tratado y se ha planteado seriamente, que es la variante de La Marina, el resto de las que aparecen no dejan de ser casi una broma pesada, sin la más mínima consideración, y le pongo algún ejemplo. La variante de Villajoyosa es una obra urgente, siendo imprescindible que Terra Mítica entre en funcionamiento a finales de año; pues bien, en 1999 tiene solamente 137 millones para una obra que asciende a 4.137 millones, aplazándose el resto año tras año hasta el 2002. Hay otras que son mucho más chocantes, como la variante del Campello, donde el estrangulamiento de la carretera es total. En los presupuestos de 1999 figura con sólo 21 millones, ¿y qué hay en el 2000, en el 2001 o en el 2002? Absolutamente nada. Podía seguir así y referirme, por ejemplo, al acceso norte de Alicante que, según los protocolos, es una obra de 2.000 millones, estando previstos 40 millones para 1999 y solamente 20 para el 2000.

Los protocolos firmados el 13 de octubre, a los que hace referencia la proposición no de ley, tenían sin duda un objetivo central, que era disfrazar esa realidad, enmascarar el olvido de la Comunidad Valenciana por parte del Gobierno de la nación y encubrir la falta de peso del presidente de la Generalitat Valenciana, que al parecer sólo aspira a hacerse fotos con los ministros y a que le firmen cheques sin fondos. El 13 de octubre se firman esos dos protocolos entre el Ministerio de Fomento y el presidente de la Comunidad Autónoma Valenciana. En ellos, sin duda, se tratan actuaciones importantes, unas necesarias, otras —diría más— ambiciosas. Pero, ¿cuándo va a iniciarse cada una de las obras? ¿Cuál es el plazo de ejecución? ¿Qué inversiones

hay previstas para cada una de ellas en cada una de las anualidades? Todo ello, según ambos protocolos, queda aplazado a la firma de los oportunos convenios de colaboración. Y eso es lo que dice una cláusula, la cláusula tercera, que aparece en uno y otro protocolo. Las respuestas a las preguntas formuladas por diferentes parlamentarios y parlamentarias al Gobierno sobre previsiones acerca de la ejecución de la vía parque Alicante-Elche o sobre el desdoblamiento de la N-340 entre Elche y Crevillente, etcétera, concluyen siempre, indefectiblemente, en tres aspectos: el primero, que estas actuaciones se encuentran todas ellas recogidas en el protocolo segundo, que su programación se desarrollará en los oportunos convenios de colaboración y, tercero, que no es posible «indicar la fecha de su firma».

El Grupo Popular ha presentado una enmienda y debería estar de acuerdo con nuestra iniciativa porque la enmienda dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en consonancia con los protocolos, continúe impulsando... Lo que está en consonancia y no solamente en consonancia, sino dentro de los protocolos es que se firmen convenios, y la única manera de impulsar es la firma de esos convenios. Cuando se habla al final de que se realizará conforme a la programación de actuaciones que se determine, se tiene que determinar en los convenios, tal y como se dice en los protocolos. Y no hablar de los convenios, y no aprobar esta iniciativa, significa querer eliminar, o contribuir a ello, la cláusula tercera, es decir, dejar absolutamente en papel mojado uno y otro protocolo.

Señorías, desde la fotografía del 13 de octubre del señor Zaplana con el señor Arias-Salgado se han perdido más de seis meses. La única referencia que tienen los que soportan las angustias de la N-332 se reduce a que en el protocolo se dice que la estimación inicial del plazo de ejecución de las obras será de 10 años. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** Las que necesitan con urgencia las rondas de Elche, por ejemplo, carecen hasta de esa estimación inicial. Los habitantes de Almoradí, Rojales, Orihuela o Pilar de la Horadada escuchan con estupor las palabras del ministro de Fomento hace unas semanas en el Pleno de la Cámara diciendo que el Gobierno concibe las autopistas de peaje como una red complementaria de la red de carreteras gratuitas del Estado. Y esos habitantes saben que dentro de poco más de dos años, a finales del 2001, tendrán en funcionamiento una de las autopistas de peaje más caras de toda España, la autopista Alicante-Cartagena, y conocen además que el Estado ha concedido un préstamo de 12.800 millones a la empresa constructora, más del 40 por ciento del coste total de la obra, a devolver en 50 años. Los 18 primeros años, ¿cuánto van a devolver? Nada. Los 30 años siguientes, ¿cuánto van a devolver? Un solo millón por año y únicamente en los dos últimos años de esos 50, el año 2047 y 2048, devolverán el resto, algo más de 12.000 millones, 6.000 cada año. Los habitantes de la vega baja saben que dentro de poco más de dos años, desde finales de 2000 hasta el 2008 o cuando se desdoble la N-332 desde Guardamar del Segura a Torrevieja y Pilar de la Horadada tendrán —eso sí— una autopista de pago, pero como complementaria —vaya sarcasmo— de una N-332 gratuita, pero insuficiente, colapsada casi permanentemente y de alta siniestralidad.

A finales del pasado octubre, señorías, los diputados y diputadas del Partido Popular y sus coaligados en el Parlamento no quisieron votar en esta Comisión una iniciativa socialista que pretendía que el Gobierno enviara a la Cámara un informe en el que se detallaran duración, inicio, plazos de ejecución, inversión por anualidades para cada una de las obras que aparecían en ambos protocolos. Entonces no lo hicieron, hoy les invitamos a que apoyen nuestra propuesta, a que no se pierda más tiempo, a que los convenios de colaboración que han de precisar todos estos extremos sean firmados en el plazo de dos meses, sobre los más de seis meses que ya llevamos de retraso desde el momento en que se firmaron los protocolos. No hacerlo, señorías, significaría no ya convertir los protocolos en burdo electoralismo, sino jugar —y creo que a eso no hay derecho—, jugar con problemas reales, con necesidades reales de nuestra gente. Sería hacer una burla de las necesidades y aspiraciones, absolutamente justas, de los valencianos.

El señor **VICEPRESIDENTE:** (Morlán Gracia): A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra la señora Díez de la Lastra.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO:** Tengo que justificar la enmienda que hemos presentado porque se ajusta mucho mejor a la situación real de las actuaciones contempladas en el protocolo.

Comparto el diagnóstico que ha hecho el señor Beviá sobre la saturación de las carreteras nacionales 332 y 340, pero lo que no comparto en absoluto es la motivación de dicha proposición no de ley, que va en línea coincidente con el margen de incredulidad de la que hablaba hace poco su compañera la señora Romero. Ustedes también desconfiaban de que podíamos entrar en Maastricht cumpliendo todos los objetivos, de que se iba a crear empleo, de que iba a crecer la economía; viven inmersos en la desconfianza.

Mire usted, seis meses desde que se firmó el protocolo no es mucho tiempo y no comprendo estas prisas de ahora por fijar una serie de plazos para algo tan complicado como temas de infraestructuras, que requieren declaración de impacto medioambiental, expropiaciones, redacción de proyectos. Le dije lo mismo cuando tuvimos ocasión de debatir este mismo tema.

Usted ha hecho una referencia muy clara a los retrasos y a que hay que firmar los convenios. Yo le dije que cuando el Partido Popular firma un protocolo no hace una declaración de intenciones. Por su motivación parece que estamos ya en campaña electoral, pues es un mitin lo que usted plasma en ella; habla de cortina de humo, de disfraz, de maniobra publicitaria, de burdo electoralismo. Si los convenios se hubieran firmado en estos días, quizás habrían acusado igualmente al Grupo Popular de, aprovechando una campaña preelectoral, dedicarse a firmar convenios.

Ha hecho referencia, y yo lo comparto, a los problemas que tiene esa carretera. Le vuelvo a repetir lo mismo que dije en la intervención anterior, señor Beviá, cuando hablaba de la variante de Villajoyosa. Para fundamentar la perentoriedad de los plazos que exigía en aquella proposición de ley, usted alegaba que el 26 de julio de 1994 su compañero señor Borrell, entonces ministro del ramo, aprobó definitivamente

vamente el estudio informativo de la variante de Villajoyosa, que constituye una preocupación que vivimos usted y yo, que estamos muy interesados en la provincia de Alicante. Es asombroso, el Gobierno socialista tardó 12 años en enterarse de lo que el señor Beviá y yo misma estábamos convencidos. Era necesaria esa variante, pero al confeccionar los presupuestos para 1995, olvidaron dotar con fondos la partida correspondiente.

En primer lugar, es preciso dejar claro que el objetivo de los dos protocolos firmados entre la Generalidad y el Ministerio de Fomento en octubre pasado era establecer unas prioridades en cuanto a las actuaciones que deben acometer las dos administraciones y abrir un ámbito de colaboración, imprescindible para la programación de dichas actuaciones. Por tanto, en absoluto puede calificarse objetivamente de vacío o cortina de humo la firme voluntad política expresada en los protocolos puesto que, además de ser un vehículo de coordinación de los distintos organismos, han supuesto ya que se haya finalizado una serie de actuaciones. Se las voy a decir. Han finalizado las obras de la nueva carretera Rejales-Guardamar; están en ejecución obras como la ronda del norte de Elche, a la que usted ha hecho alusión; el desdoblamiento Aspe-Elche; la canalización de Torrente de San Vicente y la variante de La Marina; comenzarán en breve las obras de acceso a la playa de San Juan y se han encargado los trabajos de redacción de estudios y proyectos tales como la ronda de Novelda, el desdoblamiento Aspe-Novelda, la vía parque de Alicante, los viarios de Elche-San Fulgencio y Elche-Santa Pola y la ronda de San Vicente-San Juan y el nuevo acceso oeste a Alicante. En la intervención del mes de octubre le dije que ya en el año 1992 el alcalde socialista Ángel Luna anunció que los accesos norte y oeste de Alicante eran necesarios y que los proyectos tenían que comenzar, y estamos ya en el año 1999.

En relación al protocolo de la N-332 entre Valencia y Alicante hay que destacar la próxima licitación de la variante de Villajoyosa, así como la puesta en marcha de los trabajos de elaboración de estudios y proyectos relativos a las obras del desdoblamiento de Gandía-Xeresa, la variante Ondara-Vergel, la de Benisa o la vía Guardamar del Segura-Pilar de la Horadada. Queda suficientemente claro que no es una condición necesaria ni suficiente la firma de unos convenios para que se comiencen a ejecutar unas obras en las que tanto el Gobierno de la Generalidad como el del Estado están demostrando tener bastante más sensibilidad que los gobiernos de anteriores legislaturas, cuya actitud respecto a la situación del corredor litoral y a las comunicaciones en el entorno metropolitano Alicante-Elche no fue la que merecía la envergadura de los problemas planteados. En todo caso, la firma de convenios vendrá determinada por aspectos más concretos o problemáticos que puedan producirse de cara a solucionar definitivamente aquellas cuestiones que puedan resultar más especiales, ya sea por la complejidad técnica que puedan entrañar algunas actuaciones o para dar soluciones a las necesidades concretas de distintos municipios a los que afectan dichas actuaciones, o incluso a otros aspectos relacionados con la posibilidad de transferencia de titularidad en algunos tramos de carreteras.

La ronda norte de Elche está en ejecución; la nueva carretera de Elche-Santa Pola es un proyecto en redacción; el desdoblamiento Aspe-Elche está en ejecución; la ronda de Novelda, el desdoblamiento de Aspe-Novelda y la vía parque, en redacción del proyecto, junto con la ronda de San Vicente-San Juan; el acceso a la playa de San Juan está adjudicado en selección provisional; el acceso a la playa de Campello, en licitación de asistencia técnica de redacción del proyecto; la nueva carretera Rojales-Guardamar está acabada; la autovía del camino de Castilla, programada; el proyecto de la ronda sur y este de Elche, aprobado; el desdoblamiento de la N-340 entre el tramo de Elche-Crevillente es un proyecto aprobado. Ha habido actuaciones, y en la variante de Campillo, a la que también usted ha hecho referencia, está licitada la asistencia técnica de redacción del proyecto por parte del Ministerio, y la variante de Villajoyosa se piensa licitar dentro de 1999.

Le repito que viven ustedes inmersos en la desconfianza, quizás porque tienen muy reciente sus actuaciones y entonces sí que se firmaban protocolos o convenios que nunca llegaron a plasmarse. Le repito lo que le dije en la última intervención: cuando ustedes gobernaron no supieron, no pudieron o no quisieron firmar estos protocolos, sabiendo como saben, después de su intervención y de las declaraciones del señor Borrell en el año 1994, acometer esta serie de actuaciones. Comparto con usted la necesidad de que se hagan cuanto antes.

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

Por el Grupo de Izquierda Unida tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida va a apoyar la iniciativa presentada por el Grupo Socialista, entre otras cosas porque además de compartir los argumentos de su portavoz, señor Beviá, a este grupo en estos momentos no le interesa lo que hizo o dejó de hacer el anterior Gobierno, sino lo que está haciendo el Gobierno actual, y en el País Valenciano, señorías, el Gobierno actual se está dedicando a publicitar una serie de firmas de protocolos que es imposible que se lleven a la práctica, y como se dice popularmente: puedo prometer y prometo. En esta ocasión se prometen para el País Valenciano muchas inversiones que después se quedan simplemente en la firma de determinados protocolos que al no firmarse los convenios no se llevan a la práctica.

Tanto el portavoz del Grupo Socialista como la portavoz del Grupo Popular hacían referencia fundamentalmente a la situación de la provincia de Alicante; yo sólo les voy a poner un ejemplo de la provincia de Valencia, que es la variante de Sueca. Señorías, nosotros sí que tenemos incredulidad total y absoluta porque cuando se firman protocolos y convenios de colaboración pero después lo que se refleja en los Presupuestos Generales del Estado o en los de la propia comunidad autónoma con cantidades irrisorias, la verdad es que la incredulidad tiene que llegar a su máximo exponente porque es imposible que con esa cantidad se puedan ni tan siquiera empezar a redactar los proyectos para que se puedan licitar y ejecutar las obras. Por

eso, señorías, nuestra incredulidad es mucha, y seis meses es suficiente tiempo como para que se hayan empezado a firmar convenios de colaboración, que no quiere decir ejecutar sino simplemente fijar cómo van a ser los proyectos, cuándo se van a licitar y cómo se van a presupuestar, porque hay otro apartado del artículo 3 del protocolo, cuando habla de la firma del convenio de colaboración, que fija que se irán planteando las obras según los presupuestos de las distintas administraciones. Precisamente en los presupuestos de las distintas administraciones vemos la prioridad que se establece en estos protocolos, que al final termina siendo ninguna.

Por tanto, señorías, vamos a apoyar esta iniciativa, porque los problemas que existen tanto en la provincia de Valencia como en la de Alicante, en cuestión de desdoblamiento de carreteras o de otro tipo de infraestructura viaria, son lo suficientemente urgentes como para que se tengan que acometer decididamente ya, y no sólo y exclusivamente quedarse en la publicidad de la firma de un protocolo —que eso se le da muy bien a este Gobierno— para después dejarlo ya sea para el año 2006, 2007, 2008, o ya veremos para cuál, porque en cada presupuesto nos van alargando un año o un par de años más las inversiones de infraestructuras. Si a eso, por hacer hincapié, le tenemos que sumar la reducción de inversión real que se ha planteado en todo el País Valenciano, señorías, este grupo parlamentario es totalmente incrédulo, y no se cree que se vaya a llevar a cabo el cuento que se nos quiere contar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Beviá, tiene la palabra a efectos de indicar su aceptación o no de la enmienda presentada por el Grupo Popular.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Señor presidente, después de la intervención de la representante del Grupo Popular, quiero decir, en primer lugar, que ha mezclado las churras con las merinas, es decir, el euro con la falta de carreteras. En segundo lugar, si se han hecho o están en proyecto tantas obras, ¿qué impide la racionalidad de cumplir con lo que dicen los protocolos, de firmar unos convenios donde allí se programe? No digo que se vaya a hacer todo este año sino que se programe y se establezcan las anualidades. En el fondo, señor presidente, después de la intervención de la representante del Grupo Popular, se ve claramente que lo que se quiere es la foto, no importa que le den a uno talones sin fondos, y eso es lo que está ocurriendo.

Por lo tanto, no podemos aceptar la enmienda presentada y defendida por el Grupo Popular. **(La señora Díez de la Lastra Barbadillo pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señora Díez de la Lastra. ¿A qué efectos?

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: A efectos de pedir disculpas a la representante de Izquierda Unida, porque he omitido algo. Lógicamente, al ser diputada de la provincia de Alicante, me he ceñido más a Alicante pero, como ha hecho una referencia a Sueca, quisiera decirle que la variante de Sueca está pendiente de estudio informativo y que el desdoblamiento Sollana-Sueca tiene el estudio informativo aprobado y está pendiente de la

declaración de impacto medioambiental. Desde luego el Partido Popular prefiere ejecutar antes que hacer convenios, porque ha quedado suficientemente claro que no es una condición necesaria ni suficiente la firma de unos convenios para que se comiencen a ejecutar una serie de obras, que es lo que se está haciendo desde la Comunidad Autónoma Valenciana y desde el Ministerio de Fomento.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Deseo hacerle una aclaración a la portavoz del Grupo Popular, señor presidente, muy breve.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Brevemente, para cerrar ya el debate de esta proposición no de ley, que está muy debatida.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Como es diputada por Alicante, a lo mejor no tiene toda la información con respecto a la variante de Sueca. Si ahora está en período informativo, señoría, simplemente es porque el trazado que se había hecho incumplía las normas de protección del parque natural de La Albufera, y el Ministerio de Fomento ha tenido que volver atrás dados los recursos que tuvieron que presentar las consellerías de Medio Ambiente, de Obras Públicas y los municipios afectados.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE UN PROYECTO DE FERROCARRIL DE CERCANÍAS EN EL ÁREA METROPOLITANA DEL CAMPO DE GIBRALTAR. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001393)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley que, de acuerdo con el orden establecido, es la número 8, relativa a la elaboración de un proyecto de ferrocarril de cercanías en el área metropolitana del Campo de Gibraltar, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: El ferrocarril se está configurando como una forma cada vez más dominante del sistema de transporte, en lo que estamos todos de acuerdo, porque de una posición de relegación en toda Europa, en los últimos años ha pasado a un papel predominante y a una revalorización especial, y si tenemos en cuenta, en el caso de España, el caos aéreo que estamos sufriendo los últimos días, ese papel adquiere todavía más predominio. Por tanto, el renacimiento del tren, no sólo de mercancías o de cercanías, sino también de la alta velocidad, nos hace pensar que áreas metropolitanas que se están configurando o que se han configurado ya, como la del Campo de Gibraltar, deben contar con un transporte ferroviario de cercanías acorde con sus necesidades. Tengan en cuenta, señorías, que estamos hablando de un área, la del Campo de Gibraltar, que engloba a siete municipios (Algeciras, La Línea, San Roque, Tarifa, Los Barrios, Jimena y Castellar), con pedanías como San Martín del Tesorillo, Guadiaro, Facinas y Tahivilla, que aglutinan a una población en torno a 300.000 habitantes, y que no cuentan con

ningún tipo de transporte de estas características, a pesar de la creciente demanda. Téngase en cuenta también que cerca de esas poblaciones se encuentra el primer polígono industrial químico de Andalucía y el mayor puerto de España, el puerto de la bahía de Algeciras. Por tanto, esa área metropolitana del Campo de Gibraltar se configura como una de las más importantes de Andalucía, necesitada de inversiones ferroviarias.

Por ello, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, instamos al Gobierno a que elabore un proyecto de ferrocarril de cercanías para la mencionada área del Campo de Gibraltar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: En el mismo tono del Grupo Socialista, que agradezco, quiero señalar que obviamente esta intervención se podría plantear de muchas maneras, pero nosotros queremos plantearla en un sentido positivo y constructivo.

El Campo de Gibraltar, como muy bien se ha dicho desde el Grupo Socialista, tiene hoy el primer puerto de España y el primer polígono industrial de Andalucía. Por tanto, tenemos que ser ambiciosos a la hora de pedir una mejora sustancial de las comunicaciones para nuestra tierra, para nuestra comarca, en todos los aspectos, y el tema del ferrocarril es un punto fundamental. Es cierto que hoy por hoy estamos en el furgón de cola en cuanto a las comunicaciones y no se corresponde ese potencial industrial, ese potencial portuario, ese potencial económico en definitiva, con las infraestructuras que tenemos en nuestra comarca.

Evidentemente una cuestión es el área metropolitana y otra lo que son los territorios históricos del Campo de Gibraltar, y probablemente a los efectos del tren sería conveniente no confundirlos; es evidente también que hay algunos problemas, en cuanto a cercanías, con el plan general que se está redactando conjuntamente desde la Junta de Andalucía, que cuenta con el apoyo de la mancomunidad, y donde se deben contemplar las reservas de suelo suficientes para el ferrocarril, e igual que se es generoso con el suelo industrial e incluso con el carácter turístico, quizás se sea un poco cicatero en cuanto a reservas para las comunicaciones. Pero ahora mismo, repito, lo más importante hoy en el Congreso es que intentemos avanzar, buscar acuerdos, no desaprovechar este debate parlamentario que se plantea para algo que compartimos, que es el interés por el tren de cercanías.

Es evidente —y se ha dicho esta mañana varias veces, probablemente con toda la razón cuando así se expone, y nos consta a todos—, que el Ministerio de Fomento tiene previsto realizar durante el año 1999 los estudios de demanda y rentabilidad de los grandes corredores ferroviarios, en especial los susceptibles de alta velocidad y velocidad alta, a los efectos de poder priorizar racionalmente las inversiones teniendo en cuenta la vertebración del territorio y la cohesión territorial, los tiempos de recorrido y otros elementos determinantes de la competitividad y rentabili-

dad del modo de transporte ferroviario en relación con otros modos de transporte.

Nosotros entendemos que si no somos mas que nadie tampoco somos menos, y que el corredor Madrid-Córdoba-Algeciras es sin duda tan importante como pueden ser otros a los efectos que estamos hablando de ser susceptibles de alta velocidad y de velocidad alta. Por tanto, intentamos enriquecer la propuesta del Grupo Socialista con esta transaccional que se propone, que quedaría redactada, como figura en el texto que tiene la Mesa, de la siguiente forma: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar un estudio en el que se analice la viabilidad de las distintas opciones de mejora de las relaciones ferroviarias del área metropolitana del Campo de Gibraltar, y el establecimiento de servicios tanto de viajeros como de mercancías en todos los ámbitos territoriales, nacional, regional y de cercanías. Hay que entender que en el Campo de Gibraltar tampoco las líneas regionales son nuestro punto fuerte. No tenemos conexión directa ni con Cádiz ni con Jerez ni con Sevilla ni con Málaga. Por tanto, en esa línea, para la vertebración del territorio, es fundamental que el Gobierno realice los estudios pertinentes para mejorar —y mejorar es fácil porque estamos prácticamente en precario— esas relaciones ferroviarias.

También sería de justicia reconocer que debemos impulsar esto al hilo de las actuaciones que se están llevando a cabo desde el Ministerio de Fomento, y muy concretamente lo que va a suponer pronto una mejora en los tiempos de recorrido y en la calidad del servicio, con la cercana implantación de la línea de un Talgo 200 entre Madrid y Algeciras. Pero todo ello, repito, es insuficiente, y por eso nuestra propuesta intenta mejorar y reflejar lo que ha sido la proposición no de ley del Grupo Socialista del tren de cercanías, con la mejora en los otros ámbitos, en el nacional y en el regional, y contemplar, por tanto, lo que son los estudios pertinentes para lo que sería la alta velocidad y velocidad alta en el corredor Madrid-Córdoba-Algeciras.

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

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

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Brevemente quiero exponer el apoyo del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida a esta proposición no de ley, entendiendo que encaja perfectamente en la filosofía que defiende nuestro grupo de extender el uso y, por tanto, la mejora de las comunicaciones ferroviarias no solamente a las grandes relaciones radiales entre Madrid y las capitales de provincia o en este caso a Algeciras, sino también al papel que el ferrocarril puede jugar, como se ha demostrado, en comunicaciones regionales, incluso en tramos de cercanías. Por tanto, nuestro grupo manifestará su apoyo con su voto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor De la Encina, tiene la palabra a los efectos de indicar si acepta o no la enmienda del Grupo Popular.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Aceptamos la enmienda transaccional que nos plantea el Grupo Parlamentario Popular.

Efectivamente enriquece, aún más si cabe, la petición que se había realizado, pero confiamos plenamente en que no se quede en una declaración de intenciones, en un brindis al sol, puesto que ello sería un duro golpe a las aspiraciones legítimas de esa zona que, como bien ha indicado el propio portavoz del Partido Popular, no aspira ni más ni menos que a lo que tienen ya desde hace muchos años otras zonas de España. Es realmente increíble que teniéndose el primer puerto España, el de la bahía de Algeciras, y el polígono industrial químico más importante de Andalucía, no se tenga una mínima infraestructura no sólo ferroviaria sino aérea o de carretera que dé salida a esa mercancía, a la producción que allí se tiene. Ésta es una circunstancia no de los últimos años, sino histórica, arrastra desde siempre. En esa confianza, en que no sea un brindis al sol, y por tanto huyendo de la confrontación, porque la zona está necesitada de esas mejoras, es por lo que aceptamos la enmienda transaccional que nos presenta el Partido Popular, anticipándonos ya a decir que en el momento en el que se conozcan los resultados de viabilidad, que espero que sean llevados a cabo pronto, presentaremos un plan para exigir las inversiones, financiación y ejecución correspondientes.

En definitiva, me congratulo por la elevación que hace con esta enmienda el Grupo Parlamentario Popular y confío en su cumplimiento una vez que se lleven a cabo esos estudios. **(El señor Fernández Rodríguez pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Brevemente, señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ:** Simplemente quiero mostrar nuestro agradecimiento, señor presidente. Sólo quiero señalar que con el tono que hemos mantenido esta mañana lógicamente hemos conseguido entre todos una buena propuesta para nuestra comarca y, por tanto, debemos felicitarlos todos porque esta proposición vaya a salir adelante por unanimidad de todos los grupos.

— **SOBRE LA LÍNEA DE FERROCARRIL HUELVA-ZAFRA, PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001394)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos a la siguiente proposición no de ley, que es la número 9 del orden del día, sobre la línea de ferrocarril Huelva-Zafra, presentada por el Grupo Socialista del Congreso. Para su presentación y defensa tiene la palabra doña Teresa Camacho.

La señora **CAMACHO VÁZQUEZ:** La línea férrea Huelva-Zafra, objeto de esta proposición no de ley, es una línea que se remonta a 1870, otorgándosele la concesión provisional a la sociedad Sundheim and Doetch. Cuentan José María Jurado Almonte y Antonio Pérez Gildelay en su libro *Historia y actualidad del ferrocarril Huelva-Zafra* que para Sundheim lo más esencial de este proyecto con-

sistía en establecer un corredor ferroviario entre las provincias de Huelva y Badajoz, de cara sobre todo al potencial transporte de minerales y de mercancías. Prueba de las enormes expectativas que despertó el ferrocarril de Zafra es que incluso dos políticos muy afamados de la España del pasado siglo, como Mateo Sagasta y Antonio Cánovas del Castillo, fueron presidentes en los primeros años de la citada compañía ferroviaria. El devenir de esta línea sería decidido por dos consejos sociales con sede en Madrid y Londres, esta última por la aportación de capitales ingleses.

La compañía se mantuvo independiente hasta su nacionalización por parte del Estado en 1941. Hoy es, junto con la línea Sevilla-Huelva, uno de los dos últimos corredores del sistema ferroviario onubense. Este corredor ferroviario norte posibilita a poblaciones tradicionalmente alejadas de los centros funcionales una comunicación necesaria para la salida de productos de la zona, así como el transporte de personas hacia la capital onubense, en su mayoría jóvenes, para la adquisición de servicios comerciales y administrativos y para acudir a la universidad, para los cuales la carretera nacional 435 no es una alternativa, por cuanto sirve a poblaciones distantes y porque no existe en la actualidad una red de transportes que cubra las necesidades que se demandan.

El Grupo Parlamentario Socialista trae aquí esta proposición no de ley recogiendo la preocupación de miles de ciudadanos ante la posibilidad de verse privados del único medio de transporte que les une con la capital y esta preocupación no es gratuita, ya que como saben esta línea está metida dentro del contrato-programa suscrito entre Renfe y el Ministerio de Fomento, con vigencia hasta finales de 1998 y hasta el momento, y aunque siga funcionando, no nos consta que dentro del nuevo contrato-programa se esté discutiendo la continuidad de la línea. Es más, a finales de año el comité de empresa de ferroviarios solicitó información al respecto, contestándosele desde una regional de Renfe que la situación actual de esta línea a efectos de asignación de recursos es de línea cerrada y que en la gerencia de regionales se desconocían las previsiones del Ministerio en relación con la misma.

La diputada que suscribe el texto de esta proposición no ha recibido del Ministerio toda la información que ha requerido para poder situar correctamente el futuro de la línea. Este silencio oficial presagia, como poco, inquietud e incertidumbre y creemos que ya va siendo hora de que el Ministerio nos permita conocer qué piensa hacer con la línea. Este silencio, no obstante, ha sido contestado tanto por la población afectada como por todos aquellos para los que el tren de la sierra es esa línea que no solamente une a dos comunidades autónomas, sino que fue una línea de progreso que conocieron nuestros tatarabuelos y que fue testigo del paso a la modernidad. Desmantelar la línea sería desmantelar también parte de nuestro pasado.

Quisiera llevar al ánimo de SS.SS. que si bien el cierre de una línea férrea siempre constituye una decisión que conlleva un rechazo social importante, en el presente caso concurren una serie de circunstancias que hacen esta decisión más repudiable y que merecen ser puestas de manifiesto. Primero porque la línea Huelva-Zafra constituye un importante eje que recorre la provincia de norte a sur y en la que viajan anualmente de forma aproximada unos

110.000 pasajeros, con una media por tren de 80 pasajeros, sirviendo a núcleos de poblaciones alejadas de la N-435. Los datos de 1998 arrojan una cifra más ligera en el número de viajeros, aunque la cantidad recaudada es mayor que la de 1997, motivado, entre otras cosas, por el aumento del precio del billete al viajero, sin que éste haya apreciado ninguna mejoría en el servicio, sino todo lo contrario, ya que no se está invirtiendo nada en la línea, estando la misma en condiciones lamentables. Tanto es así que para pasar por algunos tramos la velocidad recomendada es de 20 kilómetros hora, para poder pasarlos sin sobresaltos ni contratiempos. Tampoco se han tenido en cuenta las reivindicaciones de los viajeros en cuanto a horarios y frecuencia de recorridos, pareciendo que la política de Renfe está más cercana a disuadir al viajero de que utilice el tren en vez de dirigirse de manera positiva a un potencial de viajeros ofreciéndoles comodidad, fluidez y seguridad.

Segundo, porque entendemos, además, que el abandono del servicio de viajeros constituirá en la práctica el abandono de esta línea, pues debido al mal estado en que se encuentra se iría dejando de la mano y afectaría al servicio de mercancías, con la importancia que tiene el mismo, ya que sirve de salida al mar, a través del puerto de Huelva, a las mercancías de la vecina comunidad extremeña y a las nuestras propias. Por consiguiente, mejorar y poner en condiciones de competitividad dicha línea supondría un importante hito en la apuesta que hemos hecho desde todos los sectores, dotando a la misma de sistemas de comunicación modernos y eficaces, tal y como se demandó el pasado día 19 de diciembre en la estación de Calañas (?) como culminación de toda una campaña reivindicativa en la que participó un elevado número de ciudadanos preocupados por el futuro incierto del querido tren de la sierra.

El ferrocarril es un instrumento de fomento del desarrollo económico y social y, por tanto, su mantenimiento no puede basarse en simples criterios de rentabilidad económica para la entidad explotadora. Hablar de falta de rentabilidad de una línea que, como se ha dicho, da servicio en régimen de monopolio a una población resiente de aproximadamente 200.000 personas, ubicada principalmente en el Andévalo y la sierra, no resulta concebible, haciendo pensar que esta falta de rentabilidad tiene otras causas, radicadas sobre todo en la gestión y en sus precarias condiciones actuales. Estamos seguros de que las expectativas económicas de Andévalo y la sierra y de la propia comunidad extremeña hacen prever un notable aumento en la utilización de la línea, siempre que, claro está, la entidad explotadora sepa estar a la altura de las circunstancias y ofrecer en condiciones de competitividad los servicios que a buen seguro se demandarán.

Por último, apunto la iniciativa de los ayuntamientos por los que discurre la línea Huelva-Zafra de pedir que se promocióne la misma como atractivo turístico para nativos y foráneos. Esto se debe al alto nivel ecológico de la mayoría de las zonas que atraviesa en su recorrido, desde la capital onubense hasta la localidad de Zafra en Badajoz, y es que quienes realizan esta ruta coinciden al señalar que el recorrido está integrado por un variado paisaje y que merece la pena realizar el servicio por sólo contemplar los parajes a través de los cuales discurre la vía. En este sentido, muchas de estas localidades serranas han apostado fuerte-

mente por el turismo rural y ha tenido gran aceptación en la zona, por lo que sería lamentable el cierre de la línea, ya que esto incidiría en una afluencia menor de personas por falta de las infraestructuras de comunicación necesarias. Cerrar la línea sería practicar una política antisocial, ya que estamos viendo cómo se invierte en otras zonas y ejes de comunicación más ricos, olvidándose de los espacios periféricos, siendo el desarrollo de ellos uno de los objetivos de la Unión Europea.

Por todo ello, el Grupo Socialista presenta la siguiente proposición no de ley, instando al Gobierno a que, primero, mantenga la línea ferroviaria de Huelva-Zafra por la importancia que tiene el transporte de viajeros y mercancías; segundo, que con carácter de urgencia dote de las partidas presupuestarias suficientes para realizar obras de mejora en la línea Huelva-Zafra, al objeto de arreglar los tramos que impiden al tren realizar su recorrido a una velocidad normal y convertirla en una línea moderna; y, tercero, realizar un estudio de las necesidades reales de los usuarios del tren, al objeto de adecuar sus horarios y frecuencia de recorrido a dichas necesidades.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda del Grupo Popular, y para su defensa tiene la palabra el señor Marquínez.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Antes de iniciar la exposición de la enmienda, quiero decir que estamos de acuerdo en el fondo de esta proposición no de ley con el partido proponente, pero vamos a intentar desvelar su verdadera intención, si realmente es una proposición no de ley constructiva o es electoralista y destructiva. Si conseguimos hacerlo, llegaremos a una conclusión positiva entre todos los grupos; si no, descubriremos una maniobra realmente deplorable. Partimos de la base de que la voluntad del Grupo Socialista es buena, pero vamos a intentar explicarlo.

Antes de hablar sobre la enmienda, diré dos o tres cosas. La línea Huelva-Zafra, como ha dicho la proponente, es una línea bien antigua, que ha pasado por manos del Gobierno anterior durante 14 años. ¿Qué ha ocurrido en esos 14 años de Gobierno socialista? Vamos a recordar algunos datos. Durante ese tiempo, esa línea se ha ido abandonando paulatinamente y ha ido llegando a la situación de deterioro que tiene en la actualidad y a una dificultad en el uso para los viajeros, a la que ha aludido también la proponente. Eso llevó a que, en el año 1992, concretamente el 28 de abril —recordemos que habían pasado 10 años de Gobierno socialista—, el Grupo Popular de la Diputación de Huelva presentase una moción en los mismos términos que ahora hace el Partido Socialista, una moción pidiendo que se ejerza el mantenimiento de esa línea y las mejoras necesarias para conseguir que esa línea siga existiendo y que sea interesante para los usuarios. Curiosamente, el Partido Socialista en la Diputación se opone y se obtiene la siguiente votación: 15 votos negativos del Partido Socialista, tres positivos del Partido Popular, dos positivos de Izquierda Unida y uno positivo del Partido Andalucista. Tenemos que reconocer que es curioso.

El 26 de enero de 1993 —son datos tomados del archivo de la Diputación— vuelve a repetirse una moción del Partido Popular en la Diputación de Huelva en la que se pide el mantenimiento de la línea Huelva-Zafra al Partido Socialista, que es quien gobierna en la Diputación, en el Gobierno central y en la Junta de Andalucía. Y vuelve a producirse la misma votación, vuelve a oponerse el Partido Socialista y vuelven a votar favorablemente PP, Izquierda Unida y el Partido Andalucista. Pasamos al 29 de marzo de 1994 y el Partido de Izquierda Unida, representado por la señora Rosa Aguilar, hace una pregunta al Gobierno socialista, al ministro socialista señor Borrell, sobre qué va a hacer con la línea Huelva-Zafra. Y le contesta de forma taxativa que la mantendrá exclusivamente mientras la demanda así lo requiera. Eso dice el Partido Socialista, por boca del señor Borrell —hoy día no ministro, pero sí candidato del Partido Socialista a las próximas elecciones, de momento—, en el año 1994. Vamos a diciembre de 1994. Voy dando saltos largos, para no hacer muy tediosa esta exposición. En el año 1994 viene la bomba final. Renfe, gobernada por el Partido Socialista, y el Ministerio anuncian el cierre de la línea Huelva-Zafra. Concretamente el 11 de diciembre, Renfe, cuya presidenta era la señora Sala —de nefasto recuerdo creo que para todos, por su gestión, no por otra cosa—, el Partido Socialista, propone el cierre al Ministerio de la línea Huelva-Zafra. Eso trae como consecuencia que el 13 de diciembre de 1994, dos días después, el Partido Popular de Huelva reclame en el Parlamento de Andalucía un compromiso de la Junta de Andalucía para que esto no suceda y para que la Junta se dirija a su Gobierno central, de su mismo partido, diciéndole que la línea Huelva-Zafra es necesaria para los onubenses, para la economía onubense, para la vida social de la provincia de Huelva, en lo que estamos todos de acuerdo. El Partido Popular, como digo, no el Partido Socialista, pide a la Junta de Andalucía un compromiso de mantenimiento de esta línea.

El 1 de febrero de 1995 se produce una moción en el Ayuntamiento de Punta Umbría. Se preguntarán ustedes qué tiene que ver esto con lo que estamos hablando. En el Ayuntamiento de Punta Umbría, curiosamente, el primer teniente alcalde es el secretario general del Partido Socialista Obrero Español en la provincia de Huelva y la proposición nace en esa provincia. Se produce una moción, ya en febrero de 1995, del Partido Andalucista, pidiendo el mantenimiento y la conservación de la línea Huelva-Zafra y vuelve a oponerse el Partido Socialista. El señor Barrero, curiosamente, acudió ese día al pleno y votó que no a esa moción. Y a nosotros repito que nos intriga la intención de esta proposición.

Pasamos al 1 de abril de 1996 y, como se acercan las elecciones municipales, aparece un giro en esta historia trágica, digo yo trágica por los cambios que van produciendo. La Junta de Andalucía salta a la palestra y dice que se compromete a que se va a mantener la línea Huelva-Zafra. En abril y en junio de 1995, don Miguel Durbán, que es director general de Transportes de la Junta de Andalucía, dice que va a firmar un convenio con Renfe para que esta línea se mantenga. Y el señor Vallejo, consejero de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, dice que va a aportar por parte de la Junta más de 1.000 millones de pesetas al año para

que esta línea se mantenga. Lo dicen en ese período preelectoral, pero luego me temo que no lo hacen, porque veremos lo que ocurre. El 13 de enero de 1996 no se había producido ninguna de estas promesas que el Partido Socialista nos había hecho y la propia UGT, un sindicato cercano al Partido Socialista —hermanos, les he oído yo decir a ellos—, declara que la Junta de Andalucía no ha cumplido sus compromisos, critica las carencias de la línea y acusa a la Diputación y a la Junta de Andalucía de su no mantenimiento y de no hacer nada por esta línea.

Todos estos documentos obran en mi poder y los pongo a disposición de la portavoz del Partido Socialista y de quien quiera en esta Comisión.

Esto es lo que ha ocurrido a lo largo de estos 14 años. Vamos a ver qué ocurre en la actualidad, donde el proceso también es digno de comentarse, por las características que tiene. Después de esas fechas a las que he aludido, en el año 1998, ya con el Gobierno del Partido Popular, aparece un súbito interés del Partido Socialista por la línea Huelva-Zafra, súbito interés con el que, repito, nosotros estamos de acuerdo, aunque nos parece sorprendente, después de la historia de estos 14 años, que yo he resumido en siete u ocho citas y que podía haber sido larguísima. Digo que el año 1998 reaparece este súbito interés y se monta en Huelva una movida —por hablar coloquialmente— en la que se recogen firmas y se habla de la línea Huelva-Zafra, a lo que el Partido Popular no se opone en absoluto. A lo único que nos oponemos es a que esto se emplee demagógica y electoralmente, si ésa es la intención, que dudamos que lo sea.

El 1 de diciembre de 1998 la representante y portavoz del Partido Popular en la Diputación de Huelva pide al representante de la Junta de Andalucía, señor Chaves, una entrevista, para hablar de ese anuncio prometido por la Junta de Andalucía, por el consejero señor Vallejo, de actuar en defensa de la línea Huelva-Zafra. Pide una entrevista el 1 de diciembre de 1998 y no se le contesta; reitera la petición el 8 de enero de 1999 y tampoco se le contesta; finalmente, en enero de 1999, le contesta, no el señor Chaves, sino el delegado del Gobierno en Huelva, diciéndole que el señor Chaves no tiene nada que ver con este asunto, puesto que no es competencia de la Junta de Andalucía. En ese momento, el señor Chaves se desdice de lo que había dicho anteriormente su consejero y huye del problema, un problema que preocupa al Partido Socialista, al Partido Popular y a todos los ciudadanos de Huelva.

Ante esta situación de la Junta de Andalucía, los diputados de la Diputación Provincial de Huelva se dirigen al Ministerio de Fomento, que ratifica el mantenimiento de la línea. Y lo hace públicamente. Por tanto, no sé cuál es la preocupación del Partido Socialista en este asunto, puesto que el Ministerio de Fomento, por boca de su subdirector general, ratifica el mantenimiento de la línea. En este momento la línea está ratificada y yo voy a ratificarla ahora, no por boca mía, sino del Ministerio. Es decir, desde esa fecha, ha sido el Partido Popular quien se ha preocupado de dirigirse al Ministerio, el Ministerio ha contestado, eso se ha publicado en los medios de comunicación y lo ha hecho público la portavoz del Partido Popular en la Diputación de Huelva. El 27 de enero de 1999, los diputados, ante esta contestación del Ministerio, requieren a la Junta de Andalucía que cumpla sus compromisos. Le dicen: el

Ministerio se ha comprometido al mantenimiento, ahora cumplan ustedes su compromiso de colaboración, compromiso que están llevando adelante otras administraciones autonómicas y al que llegó la Junta de Andalucía por boca del señor Durbán y del señor Vallejo. Hay que reconocer que eran momentos preelectorales, pero la seriedad se da por supuesta.

Esto trae como consecuencia que el 30 de enero de 1999 el señor Vallejo, consejero que había prometido esto en el año 1995, en fase preelectoral, vaya a Huelva y diga que sí, que hay que mantener la línea, pero que la Junta de Andalucía no quiere saber nada puesto que no es de su competencia. Y el 3 de febrero de 1999, para más inri, la Junta había publicado el Plan de ordenación del territorio de Andalucía, en el que se deben contemplar todas las necesidades que tienen para el Partido Socialista, que es quien gobierna Andalucía, las provincias de Andalucía y Andalucía en su conjunto. Y allí no se dice nada de la línea Huelva-Zafra. Es el propio Colegio de Arquitectos de Huelva, no ya los partidos políticos, quien se queja ante la Junta de su desprecio hacia la provincia de Huelva, por ésta y por otras actuaciones, pero en concreto por ésta, que parecía demandar con tanto interés y que, sin embargo, no coloca en su plan director.

Decimos que en el fondo estamos de acuerdo y que suponemos la buena intención del partido, pero la verdad es que todo esto nos da un tufo por lo menos de anormalidad. Y como nosotros somos muy buenos y queremos llegar a una solución en este tema, queremos colaborar y damos por supuesta la seriedad del partido, proponemos una enmienda en la que se recoja todo esto de una forma seria y ordenada. Digo esto porque la proposición no de ley del Partido Socialista, que ya hemos dicho que es conocida y hemos contado la trayectoria que ha tenido, es desordenada. Con esto no quiero criticar, pero en su punto 3 habla de realizar un estudio, del que parece lógico que debe deducirse lo que piden los puntos 1 y 2 y no parece que ese orden sea el más adecuado. Al final, está reconociendo que hay que hacer un estudio sobre eso. No es que haya que hacerlo, sino que se está haciendo. Para tranquilidad de la diputada que representa aquí al Partido Socialista muy dignamente, tengo que decir que, en relación con el mantenimiento, el Ministerio dice —y lo leo literalmente—: En lo que respecta a los servicios regionales de viajeros en la línea Huelva-Zafra, no se ha previsto la suspensión de los mismos. Puede quedarse tranquila en ese sentido, puesto que esto es lo mismo que les dijeron a los diputados provinciales. Y termina diciendo que en esta línea se continuarán asignando a Renfe las correspondientes compensaciones por obligaciones de servicio público con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. Ahora mismo no hay ninguna intención del Ministerio en suprimir esta línea. Sí hay un interés del Ministerio, del Partido Popular y de los ciudadanos de Huelva, y me imagino que también del PSOE, y lo vamos a descubrir ahora, en que esa línea funcione y sea una línea como Dios manda. Para ello, es necesario dotarla de las garantías necesarias, que es lo que estamos tratando de hacer.

En relación con el segundo punto, le hablaría de las inversiones que ya se están haciendo y que no se habían en anteriores años. Se están haciendo obras de infraestructuras

por valor de 25 millones para refuerzos en paramentos, se han aprobado 70 millones para sustituir tramos, concretamente el de El Cobujón-Gibraleón y el del trayecto a Almonaster, que son los tramos deficitarios. Es decir, se están haciendo obras de mantenimiento y mejora, quizá no con la intensidad que quisiera el Partido Socialista y quizá no con la intensidad que quisiera el PP, pero se están haciendo. Por tanto, parece lógico pensar que, si se hacen obras, es para el mantenimiento. Lo que no se puede hacer son inversiones locas —loca, loca, loca, como diría el señor Céspedes—; hay que hacer inversiones basadas en estudios y en condiciones que las permitan.

Dicho todo esto y danto por supuesto, repito, que la voluntad del Partido Socialista es la misma que la de los ciudadanos de Huelva y naturalmente la misma que tiene el Partido Popular, tratamos de consensuar con los grupos presente y proponemos una enmienda que recoge de una forma ordenada y rigurosa, sin por ello decir que la otra no lo fuera tanto, el texto del Grupo Socialista. Creemos que con esto queda subsanado todo el problema. Dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar un estudio de demanda de rentabilidad —estudio que ya he dicho que se está realizando; no obstante, estamos dispuestos a volver a instar a que se haga— que determine las necesidades de inversión en la línea de Zafra y, en función de sus resultados, serán previstas las partidas presupuestarias necesarias, que es lo lógico y lo correcto, para llevar a cabo las obras de mejora, etcétera. Esto parece lo lógico en una proposición de ley normal. Y yo decía antes, y con ello termino, señor presidente, que veremos ahora cuál es la verdadera intención de esta proposición por parte del Partido Socialista. En función de la contestación, aclaremos este misterio.

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

Por Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nuestro grupo va a apoyar esta proposición no de ley, igual que lo viene haciendo desde hace muchos años, desde el momento en que se planteó incluso el posible cierre de esta línea, que quedó marcado dentro del plan de cierre de líneas que afectó a la red ferroviaria de Renfe en los años ochenta y que solamente la movilización social en aquel momento pudo salvar, entre otras, de un cierre total. Sí es cierto que en ésta, al igual que en otras líneas, se programó *de facto* otro tipo de cierre, que es el abandono de las inversiones, que paulatinamente va deteriorando el servicio y va provocando cada vez mayores precauciones y mayores problemas y que aboca en muchos casos a un cierre técnico, en el sentido incluso de tener que garantizar la propia seguridad de este tipo de líneas.

Yo he escuchado atentamente todas las intervenciones y desde luego la del Grupo Popular me parece muy confusa. Yo creo que está muy bien hacer historia, y nosotros hemos sido los primeros que permanentemente hemos reivindicado el impulso de esta línea entre otras, pero también hay que ceñirse a la actualidad. Llevan ustedes tres años en el Gobierno y lo cierto es que el balance presentado en materia ferroviaria sigue siendo, en nuestra opinión, paupérrimo.

mo. En este caso, el compromiso aparente, al menos del Ministerio, que se limita a decir que no se ha previsto la suspensión y que Renfe recibe las compensaciones por servicio público es lo mismo que no decir nada; en primer lugar, porque las compensaciones por servicio público no se asignan por líneas, sino en función de servicios, de cercanías en particular, y no van destinadas y orientadas a líneas concretas. Es la propia Renfe la que, en función de sus propias necesidades e intereses, va destinando los escasísimos recursos con los que cuenta para poder siquiera mantener algunas líneas, entre otras ésta de la que estamos hablando.

Por tanto, nos parecen insuficientes las pequeñas actuaciones que se están llevando a cabo y vamos a apoyarlos, aunque esto de los estudios es muy recurrente cuando se quiere ganar tiempo. En este caso concreto, en mi despacho tengo un tomo con el estudio de esta línea, que se hizo ya en los años ochenta cuando se intentó su cierre y lo que hace falta es actualizar los datos. Porque, en definitiva, lo que se estudia es la población por la que circula este tren, la población afectada, por tanto potenciales usuarios, etcétera. Y está claro que ese tipo de líneas sólo se puede mantener con una visión más amplia del servicio público, con una visión de apoyar sus potencialidades, en este caso también turísticas, aparte del transporte de las comarcas afectadas, y con una visión de balance social y que cuente con las compensaciones necesarias para poder mantener la utilidad pública de este tipo de servicios.

Ésta es nuestra posición y creemos que es el momento de poner sobre la mesa cuáles van a ser exactamente las inversiones necesarias para mantener abierta esta línea e impulsarla en un plazo lo más breve posible.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): A efectos de indiciar la aceptación o no de la enmienda, por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Camacho.

La señora **CAMACHO VÁZQUEZ**: Señor Marquín, la verdad es que esta proposición no es electoralista. Fue en 1994 cuando, gracias a la presión social que hubo y también el apoyo del propio Grupo Socialista, a pesar de que estábamos gobernando, no se cerró la línea, con lo cual de ninguna manera puede ser electoralista. Antes de venir a esta Comisión, me he reunido con varios representantes del comité de empresas de ferroviarios y hasta el día de ayer me garantizan que no se ha hecho absolutamente nada en la línea. Es decir que de las inversiones de las que usted ha hablado hace un momento nada de nada.

No puedo aceptar la enmienda de modificación del Grupo Popular justificando una mejora técnica, ya que entendemos que dicha enmienda no hace sino redundar en un estudio que el Ministerio tenía intención de abordar y al que usted ha hecho alusión y que al parecer está paralizado sin que sepamos el motivo; desconocemos las causas. Entendemos asimismo que, debido al estado en que se encuentra, la línea Huelva-Zafra exige medidas inmediatas, por lo que pensamos que esta enmienda no añade nada nuevo a la postura del Ministerio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Muy brevemente, señor Marquín, porque antes ha dispuesto usted de 15 minutos.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Muy brevemente voy a tratar de despejar cualquier duda que pueda existir.

Parece ser que no se ha entendido la exposición que he hecho respecto del ánimo de consenso. El Grupo Popular sigue abierto a buscar un texto que satisfaga al proponente en el mismo sentido en que lo ha manifestado el Grupo de Izquierda Unida, un texto en el que se recoja la duración del estudio y si dicho estudio se ha iniciado o no. Queremos, en fin, aclarar todas esas dudas y plasmarlo en un texto alternativo si de verdad quieren que esta proposición sea positiva y no electoralista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): De cualquier manera, tienen tiempo hasta las dos, hora en que comenzará la votación, para buscar esa fórmula, si lo estiman oportuno.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A TOMAR LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA GARANTIZAR LA CORRECCIÓN DEL IMPACTO MEDIOAMBIENTAL CAUSADO EN EL MONTE DE A MADROA POR LAS OBRAS DE LA AUTOPISTA A-9, PROCEDRIENDO A LA CONSTRUCCIÓN DE UN FALSO TÚNEL CON UNA LONGITUD DE 850 METROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001469.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a pasar al siguiente punto del orden del día, que es la proposición no de ley número 11, por la que se insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para garantizar la corrección del impacto medioambiental causada en el monte de A Madroa por las obras de la autopista A-9, procediendo a la construcción de un falso túnel con una longitud de 850 metros.

Esta proposición ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, y para su defensa tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Efectivamente, la proposición no de ley que discutimos por iniciativa del Bloque Nacionalista Galego trata de que, aprobándola, este Congreso ponga un punto de racionalidad en la concepción que la Administración tiene muchas veces de las obras de infraestructura, donde priman en demasía los intereses de las constructoras o concesionarias, que buscan el menor coste, frente a los intereses de los vecinos afectados o el respeto al medio ambiente.

Desde el año 1995 se están ejecutando las obras de construcción del nuevo tramo de la autopista A-9. Rande-Puxeiros, tramo que pasa por el monte de A Madroa, el cual ha sufrido un fortísimo impacto ambiental como consecuencia de la gigantesca trinchera ejecutada. Tuvieron que ser una vez más los vecinos quienes hicieran frente al problema, proponiendo en su momento, en el período de infor-

mación pública, un trazado alternativo al que finalmente fue aprobado por la Administración, que causaba un menor impacto ambiental, pero que fue rechazado exclusivamente en función del coste. Yo creo que es importante insistir en este punto, en que era posible otro trazado, pero que fue rechazado por la Administración, a pesar de que estaba avalado técnicamente, en función del coste económico. Tuvieron también que ser los vecinos, una vez iniciadas las obras, los que, perdiendo su tiempo y probablemente su dinero, denunciasen los peligros que representaban las obras y el fortísimo impacto sobre la geomorfología de la vegetación y el paisaje, exigiendo en consecuencia medidas correctoras destinadas a amortiguar en lo posible las consecuencias y demandando la construcción de un falso túnel que en este momento, desde nuestro punto de vista no por capricho, sino en función de los daños a los que nos referimos, fijan en una longitud de 850 metros.

Después de muchas presiones, negociaciones, puertas cerradas y oídos sordos, Fomento se aviene a construir un falso túnel de 430 metros. En un principio sólo estaba dispuesto a aceptar uno de 300 metros, solución con la que los vecinos no están de acuerdo por insuficiente e inapropiada. En este punto conviene hacer una reflexión sobre los comportamientos de las administraciones en general y sus consecuencias indeseables para todos, algo que se repite con demasiada frecuencia. Las administraciones priman en demasía los intereses de los constructores, desoyen con demasiada frecuencia las propuestas y alternativas de los afectados, lo que ocasiona protestar que, por un lado, retrasan los trabajos y, por otro, obligan a las personas a luchar por cuestiones que serían fácilmente resolubles y hace que esas administraciones se cierren burocráticamente en banda. Todo esto conlleva un incremento de costes al final, que probablemente serían evitables con una actitud más receptiva.

En el caso que nos ocupa, es el Ministerio de Medio Ambiente el que de alguna manera respalda lo afirmado por los afectados. En un informe emitido en enero de este mismo año, el Ministerio de Medio Ambiente hace las siguientes consideraciones, que resumo: El estudio informativo sobre el que se formuló la declaración de impacto ambiental preveía un desmonte de 1,1 kilómetro de longitud, con dos máximos de altura, de 31 y 20 metros. El proyecto constructivo realizado después de la declaración de impacto preveía máximos de altura en el desmonte de 31 y 33 metros y las obras, en realidad, según este informe de Medio Ambiente, saltándose todo el previsto, provocan desmontes con alturas de 40 y 50 metros. Concluye el citado informe de Medio Ambiente que el falso túnel de 430 metros es insuficiente como medida correctora y estima que la solución pasaría por ampliar las estructuras constructivas que cubran el resto de la trinchera hasta la zona donde la altura del desmonte deje de superar los 20 metros.

Como es habitual en estos casos, este informe será contestado desde Fomento, pero pone de relieve que los vecinos afectados, empeñados en buscar la solución racional al daño causado, tienen razón en sus demandas, que las preceptivas declaraciones de impacto, cuyo fin es garantizar que cualquier obra de infraestructura respete bien el medio ambiente, muchas veces son adornos más que algo a respetar. Este informe pone también de relieve que en este caso

se saltan las recomendaciones realizadas en la declaración de impacto sin que por cierto pase nada. Aquí se produce una situación paradójica, Fomento se salta las recomendaciones a la torera y Medio Ambiente, a su vez, es incapaz de hacerlas cumplir. Esto nos lleva a la conclusión de que algo no funciona. Y, como han expresado algunos comentaristas, quizás sería mejor ahorrarse tiempo y dinero en la redacción de informes que al final parece que de poco o de nada sirven.

Nos da la sensación de que las declaraciones de impacto sólo se consideran a fondo o se ponen por delante cuando a la Administración le interesa realizar una obra. A veces se usan como excusa y otras veces se hace muy evidente que estas declaraciones de impacto se tienen en cuenta cuando hay mucha presión política, como quedó patente no hace mucho tiempo con la variación del trazado de una famosa autovía, por cierto, con un coste económico importante.

Concluyo, señor presidente, porque esta cuestión es de sobra conocida por los grupos políticos y sobre todo por los diputados que van a intervenir, diciendo que porque nosotros creemos que las obras públicas pueden y deben ser realizadas con el menor coste medioambiental, porque ya pasaron los tiempos del «todo vale», porque creemos que la demanda de los vecinos es justa, ponderada y necesaria para corregir el impacto, porque también creemos que el coste económico de la ampliación del falso túnel es asumible en el contexto del coste total y más por una empresa como Autopistas del Atlántico, cuyos peajes son bastantes elevados y dan lugar a unos importantes beneficios económicos.

Por esto solicitamos el voto favorable de los grupos de esta Cámara a esta proposición no de ley, en la seguridad de que, sin duda, ese voto favorable contribuirá a hacer reflexionar a la Administración y así buscar una solución satisfactoria para todos, incluida la corrección del impacto medioambiental. Por ello, sometemos a debate, por tanto también a votación, la siguiente proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para garantizar la corrección del impacto medioambiental causado en el monte de A Madroa por las obras de la A-9, procediendo a la construcción de un falso túnel con una longitud de 850 metros.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Silva.

Ruego a los portavoces que hagan el favor de ajustarse al tiempo, con la finalidad de que podamos acabar todos los puntos del orden del día.

La señora **SILVA REGO**: Señor presidente, intentaré ajustarme al tiempo, aunque la situación creada en el monte de A Madroa, en uno de los tramos de la autopista del Atlántico, merece un debate serio y profundo, sobre todo la denuncia de una situación insostenible.

El Grupo Parlamentario Socialista va a votar favorablemente a la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego porque les puedo asegurar que la agresión cometida contra el monte de A Madroa es absolutamente impresionante. Como en ocasiones una imagen vale

más que mil palabras, les pido que se imaginen taludes de más de 60 metros y un edificio de 20 pisos de altura en plena ciudad de Vigo. Como ya se ha mencionado, el reconocimiento de esta barbaridad medioambiental está avalado por un informe del Ministerio de Medio Ambiente de enero de 1999, concretamente por la Dirección General de Calidad y Evaluación Medioambiental.

Sé que ustedes, señoras y señores del Partido Popular, van a votar en contra en esta Comisión, siguiendo los dictados del ministro de Fomento que ya en el Senado, el día 10 de marzo y en respuesta a una pregunta de un senador socialista, argumentaba contra la ampliación del falso túnel del A Madroa, hasta cubrir la totalidad de la trinchera producida, con una multitud de falsedades y no asumiendo ninguna responsabilidad sobre la agresión medioambiental producida en el monte de A Madroa; irresponsabilidades a las que nos tiene acostumbrados últimamente el ministro de Fomento.

Decía el ministro en el Senado, con absoluto cinismo, que el Gobierno cumpliría con la declaración de impacto ambiental del año 1992, obviando que en la mencionada declaración de impacto ambiental se establecía, en las condiciones 5 y 7, que para reducir los efectos negativos de los impactos ambientales más significativos, así como para lograr la plena integración ambiental de la obra en su entorno, se definiría, a nivel de proyecto de ejecución, el conjunto de acciones destinadas a la adecuación y recuperación ambiental, recogiendo la posibilidad de utilizar los elementos constructivos necesarios, y que, cuando se presentasen circunstancias o sucesos excepcionales — como es el caso en el que nos encontramos — que implicasen deterioros ambientales, se realizarán los análisis y actuaciones específicas necesarias. Esto es recogido en la declaración de impacto ambiental de 1992.

Seguía el ministro, el 10 de marzo de este mismo año, haciendo referencia a un dictamen del Cedex de 1997, que asumía —ya lo asumía en 1997— la necesidad de construir un falso túnel, aunque, eso sí, de sólo 300 metros, claramente insuficiente, tan claramente insuficiente que hubo que rectificar y ampliarlo a 430 metros. Aquí no acaba la odisea y sinrazón porque las mayores alturas se dan justamente a partir de esos 430 metros, siendo imprescindible que se amplíe a 850 metros, como reclama la comunidad de montes de Teis, como reclaman los vigueses y como reclama el informe del Ministerio de Medio Ambiente elaborado en enero de 1999.

No cesa el ministro en su falsa argumentación porque continúa diciendo que todo el problema es la extensión que debe tener el falso túnel para paliar el impacto medioambiental, restando importancia a que existe un grave problema medioambiental que supone una agresión sin precedentes en una sociedad como la actual, preocupada y respetuosa con su medio.

Finaliza diciendo que los servicios del Ministerio de Fomento entienden que la declaración de impacto ambiental y el informe emitido en enero de 1999 se cumplen si la obra efectuada tiene un túnel de 430 metros, afirmación absoluta y conscientemente falsa. Les leo lo que dice el informe elaborado por el Ministerio de Medio Ambiente: Examinada la documentación de las distintas etapas de definición de este proyecto y contrastada la información

con visita efectuada a la zona por los servicios de Medio Ambiente, se constata que la ejecución de este proyecto ha producido sobre el monte de A Madroa un significativo impacto sobre la geomorfología, la vegetación y el paisaje, suponiendo un notable incremento del impacto sobre las previsiones iniciales, reconociendo, además, que la medida correctora propuesta, el falso túnel de 430 metros, resulta insuficiente para corregir este notable incremento de impacto producido, más aún —y lo dice el informe— cuando esta medida correctora no llega a abarcar el sector en el que se producen las mayores alturas de la trinchera. Acaba el informe proponiendo que se adopten las medidas correctoras adicionales cubriendo total o parcialmente el resto de la trinchera producida en una longitud que abarque hasta la zona donde la altura del desmonte deje de superar los 20 metros, es decir, hasta 850 metros.

Si no se aprueba la ampliación del falso túnel de A Madroa hasta cubrir toda la trinchera producida, como obliga la legalidad vigente, esa obra quedará como un monumento a la barbarie medioambiental, y cuando se abra este tramos, muy próximamente, miles de usuarios podrán ver la barbaridad que se ha cometido, de la que ustedes serán los únicos responsables, y tendrán que dar cuenta de esta impresionante agresión al medio. Yo les propongo que vayan y vean estos taludes de más de 600 metros, que realmente dan vértigo, y estoy convencida de que entonces no serían capaces de votar en contra de que se amplíe el falso túnel.

Quiero recordarles que este tramo está en plena ciudad de Vigo. Estamos hablando de una brutal agresión a una zona verde en plena ciudad. Esta tarde se reunirán en Vigo comunidades de montes, federaciones y asociaciones de vecinos, movimientos sociales y partidos políticos afectados para tomar una resolución sobre este tema. Estará ahí toda la sociedad viguesa; miento, toda no, ustedes no estarán, el Partido Popular estará ausente porque son conscientes de que no se puede defender la barbarie y porque el propio Ministerio de Medio Ambiente le ha dado la razón a la racionalidad. Tienen ustedes un grave problema, un conflicto entre el Ministerio de Medio Ambiente y el de Fomento, que por cierto ha informado hace ya dos meses de que ha realizado un contrainforme que aún hoy se desconoce y que no viene a ser más que una medida obstaculizadora. Hoy votarán en contra, pero ya les adelanto que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una proposición no de ley en la Comisión de Medio Ambiente solicitando la ampliación del túnel de A Madroa hasta cubrir toda la trinchera producida, de forma que no quede ningún talud de más de 20 metros, y nos gustará asistir a su difícil posición en esa Comisión una vez que el informe que avala la necesidad de ampliación del túnel ha sido elaborado por el propio Ministerio de Medio Ambiente. O bien ustedes consideran que los servicios del Ministerio de Medio Ambiente no son eficaces, son incapaces, o bien ustedes, a sabiendas de la atrocidad que se está cometiendo, prefieren defender la sinrazón e irresponsabilidad del ministro de Fomento. Yo les sitúo en la segunda premisa. Si hoy votan en contra de esta proposición, nos veremos en la Comisión de Medio Ambiente donde tendrán mucho más difícil explicar su posición.

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

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor presidente, señorías, después de oír a doña Carmen Silva, voy a pretender ser lo más objetivo posible y no tener ninguna acritud; por lo menos en mi intención está que mis palabras no tengan ninguna acritud.

SS.SS. saben que yo no soy de los que vengo aquí normalmente a buscar el pasado para convertirlo en presente y el presente retrotraerlo al pasado, no es esa mi forma de ser quizás por la experiencia larga que tengo de la vida política, pero sigo albergando en lo más profundo de mis convicciones democráticas que por el diálogo se puede llegar a la luz, siempre que el diálogo esté sostenido en elementos razonables.

Éste es un tema importante, no resto para nada la importancia que tiene la agresión a un paraje muy bello, que es el monte de A Madroa, que sirve de frontispicio a lo que es Vigo visto desde el mar, pero también es cierto que hemos de reconocer, y creo que estaríamos todos de acuerdo —esto lo digo con el más profundo respeto al medio ambiente—, que si en Galicia estuviéramos evitando todo tipo de agresión, desde el punto de vista medioambiental, a lo que es nuestro entorno geográfico, sería muy difícil incluso haber hecho las vías de penetración a Galicia. La orografía gallega está llena de montes. Vigo está en el fondo de un pequeño valle, rodeado de montes, como el noventa y nueve por ciento de las ciudades gallegas. Por tal motivo, cualquier vía de penetración o de salida a una ciudad gallega tiene que erosionar el medio, no hay duda.

Aquí lo importante creo que es medir hasta qué punto el medio es permisible que sea erosionado. Ni las posiciones de los constructores ni las posiciones de los ecologistas sin límite son válidas, tenemos que buscar los que estamos en la Administración, en la política, las posiciones razonables. Razonable sería decir que este proyecto, por lo menos la declaración medioambiental, es del año 1992, y que el proyecto constructivo, que no son más que diez kilómetros de prolongación de una autopista, lo que va a evitar en el próximo mes es un impacto de 15.000 vehículos diarios entrando en la ciudad de Vigo, que tiene su importancia y que también tiene su impacto medioambiental.

Voy a tratar de ser breve al comentar unas pequeñas afirmaciones. Las obras se inician el año 1995; con tal motivo el proyecto no es de este ministro ni de este ministerio. Pero también hay que decir, señora Silva, que en aquel proyecto no se preveía ningún túnel, por lo menos no se preveía el túnel de A Madroa, aunque sí se preveía el túnel de Candéal. Vamos a partir de datos reales: no había previsto ningún túnel. Es en el año 1998, cuando, después de una serie de protestas vecinales del ayuntamiento de Vigo, el Ministerio llega a la idea de que hay que construir un falso túnel, pasamos a considerar las medidas del túnel, y aquí entramos en las mayores de las demagogias, porque unos hablan de 200, de 400 o de 600 metros, mientras otros hablan de un kilómetro. Todos sabemos que cuando hay que oponerse a las cifras es relativamente fácil. En todo caso, hay que hacer una matización importante porque se ha invocado aquí a los vecinos de Teis. Quien conozca un

poco la estructura sociológica de Galicia, sabe que la vida de Galicia está fundamentalmente en las parroquias, en las que se generan las asociaciones democráticas. Este tramo tan corto de autopista atraviesa cuatro parroquias de la circunvalación de Vigo, y sólo se protesta en una parroquia, y no es la asociación de vecinos de Teis la que protesta, es la comunidad de montes de Teis, y no es éste lugar para que yo diga por qué protesta.

La señor Silva me dice que no, y como ha dicho que vaya a visitar la obra, le voy a decir que ayer por la tarde, durante varias horas, estuve con el director de obra, visitando las obras y contemplando *in situ* el fenómeno del túnel a cielo abierto. Con eso, quiero decirle solamente que creo que, desde la perspectiva del Ministerio de Fomento, se ha respetado de una forma exquisita el medio ambiente, porque el falso túnel se ha construido con bastante más longitud de la que en principio se preveía. Se hizo un falso túnel de 430 metros. Se ha hecho un muro anclado en las laderas. Cualquiera que conozca Galicia y que vea la construcción de una carretera importante, sabe que hay que erosionar los montes, dejando laderas.

Se han dado aquí metros a la ladera que son falsos, porque en un proyecto constructivo de una carretera no se puede interpretar la medida sobre el propio terreno, es decir, sobre la ladera inclinada, que son esos famosos cincuenta o sesenta metros, hay que interpretarlo desde un plano de perspectiva longitudinal en lo que es el punto central de la altitud, que va desde la cota por la que transcurre el firme hasta el punto que se corta.

Yo le puedo decir la verdad, porque lo vi ayer. Prolongar aquel túnel unos metros más en el sentido Madrid-Pontevedra, por citar el trasvase que se hace de Vigo con esta carretera, prolongar unos poquitos metros más el ojo izquierdo del túnel sería imposible; habría que construirlo por encima de la propia cota del terreno existente. Ahora mismo, se está rellenando el túnel, ya que había una erosión importante porque era un talud grande, un talud de 30 metros, medidos en vertical. Ese talud se ha corregido, se ha construido un túnel de 400 metros, y creo que con las medidas que se van a adoptar de regeneración de la vegetación, etcétera, no queda agredido el paisaje en la medida en que aquí se ha expuesto. A nosotros nos gustaría que no hubiera ninguna erosión del monte, pero la tiene que haber necesariamente por la importancia de la obra, que para los vigueses significa que todo el tráfico que procede del Norte, de la A-9, en dirección a Madrid, a Porriño, a Portugal, y ahora a Bayona, no va a tocar la ciudad de Vigo, y eso significa muchos miles de vehículos cada día. Es una obra importante que, evidentemente, algo daña el medio ambiente, porque las carreteras y las obras públicas son así.

Por tal motivo, yo le ruego que comprenda la posición de nuestro grupo, que no podemos apoyar esa iniciativa precisamente porque en muy poquitos días se va a poner en funcionamiento este nuevo tramo de la autopista y cualquier retraso significaría un perjuicio muy importante para los intereses de Galicia y concretamente de Vigo.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PARALIZAR LAS OBRAS QUE SE ESTÁN ACOMETIENDO EN LA N-III, A SU PASO POR SANTA EUGENIA (MADRID), Y A ENCONTRAR OTRAS**

ALTERNATIVAS MEDIOAMBIENTALES MÁS VIABLES DE MANERA QUE SE PRODUZCA UN NULO O ESCASO IMPACTO AMBIENTAL EN LA ZONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001484)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Vamos a pasar al siguiente punto del orden del día, que es el número 12 y último, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, por la que se insta al Gobierno a paralizar las obras que se están acometiendo en la N-III a su paso por Santa Eugenia (Madrid) y a encontrar otras alternativas medioambientales más viables, de manera que se produzca un nulo o escaso impacto ambiental en la zona.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Sabanés.

La señora **SABANÉS NADAL**: En efecto, la proposición no de ley que presenta hoy el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tiene que ver con las obras de ampliación de la N-III que el Ministerio de Fomento lleva intentando realizar, a través de la demarcación de carreteras, desde 1997.

El proyecto básicamente constaba de la reordenación de accesos, con construcción de vías de servicio desde el punto kilométrico 7,5 al punto kilométrico 10,5. Además, existe en la actualidad otro proyecto de enlaces de colectores entre la planificada M-45 y la proyectada N-III.

La falta de información y la concurrencia entre varias administraciones llevan a la conclusión de que, de forma indirecta, se nos trata de introducir un proyecto nuevo asociado, proveniente de las necesidades o de las ampliaciones de la M-45, cuyo alcance y afectación sobre el entorno deben ser considerados globalmente.

Desde un punto de vista de afectación global a su entorno y más concretamente al barrio de Santa Eugenia, en el que se pasaría de seis a once carriles, significaría que no se tienen en cuenta una serie de alegaciones formuladas por los vecinos que ven seriamente dañada su calidad de vida con una seria afectación acústica y ambiental. Lo cierto es que por la vía de emergencia se inician las obras y en la actualidad no existe una información pública precisa del alcance final del proyecto, de la afectación de los varios proyectos que concurren y no existe declaración de impacto ambiental con un estudio de alternativas. Por tanto, a nuestro grupo no le queda otra opción que pedir la paralización de las obras en tanto en cuanto no tengamos información clara y concisa de la afectación de los proyectos que se están debatiendo y que se han iniciado, uno de ellos por lo menos por la vía de urgencia.

Está claro que en el desarrollo de esta infraestructura no se han presentado otras alternativas evaluadas en su momento, como un posible desdoblamiento de la N-III, desviando uno de los sentidos detrás del Cerro Almodóvar; no se ha planteado deprimir el tronco de la N-III construyendo un túnel o un falso túnel de vías superpuestas, donde la parte superior se reservara exclusivamente a vías de servicio; o desechar la realización de las vías de servicio y enlazar los accesos directamente del tronco de la N-III.

Después de una serie de valoraciones de lo que podría significar el desarrollo de esta obra no precisada y no bien informada públicamente, se considera que, de continuarse con este planteamiento, con una invasión, destrucción y alteración grave de los espacios verdes que existen en los márgenes de la vía actual, se produciría un riesgo severo asociado a la mayor proximidad de las vías de tránsito a las viviendas, ya que se reduce considerablemente la zona de seguridad con respecto a las actuales partes urbanizadas. Se produciría un incremento de la intensidad de circulación ante las expectativas de un aumento de capacidad como el que se prevé si se incluyera la construcción de infraestructuras cercanas y alternativas. Se produce un excesivo acercamiento de las vías de alta velocidad a la propia zona escolar, ya de hecho muy próxima, y los niveles de ruido aumentarían sobre valores que ya superan con holgura los límites establecidos actualmente. Finalmente, en función del diseño final y de la conexión entre ambas obras, se produciría un encajonamiento del barrio entre las grandes vías, la N-III y la M-45.

Por esto, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, ante la falta de precisión en lo que respecta al inicio de las obras y al diseño final en lo que afecta a estas infraestructuras, plantea, en primer lugar, paralizar las actuales obras hasta que se compruebe que se ajustan a la legalidad vigente y, en segundo lugar, encontrar otras alternativas medioambientalmente más viables, de manera que se perjudicara lo menos posible la vida y el entorno del barrio y que se produjera un nulo o escaso impacto ambiental en la zona.

Para finalizar, quiero decir que desde las propias asociaciones de vecinos y desde el conjunto de la ciudadanía se ha hecho un esfuerzo importante en presentar alternativas a estos proyectos. Debe actuarse con transparencia y con rigor a la hora de dar la información pública y, en todo caso, el cumplimiento de las alternativas medioambientales es indispensable a la hora de abordar y finalizar estos proyectos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): A esta proposición no de ley se ha presentado una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la señora García-Hierro.

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda de sustitución al texto presentado por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida que creemos que en el fondo persigue el mismo fin. Lo que pretendemos es, como ya se ha dicho, que en lo que respecta al primer tramo de las obras que se están llevando a cabo en la N-III a su paso por el barrio de Santa Eugenia, y concretamente en la carretera dirección a Valencia, se recojan las sugerencias que los vecinos han planteado. Se trata de una obra bastante diferenciada, de mayor calado, de mayor importancia.

Antes de detallar esas precisiones que hacíamos en nuestra enmienda, querría decir que, en primer lugar, se trata de un distrito de Madrid que tiene una población de unos 60.000 habitantes, y que con el nuevo desarrollo urbanístico que se plantea en la revisión del Plan General de

Urbanismo por el Ayuntamiento de Madrid, a nuestro juicio muy desmesurado, en un período no más allá de ocho años se va a situar en unos 140.000 habitantes. Se plantea un crecimiento de las 21.500 viviendas actuales, llegando aproximadamente a unas 45.000 más, y además en mayores porcentajes de renta libre que de vivienda protegida.

A eso hay que sumar los equipamientos comerciales y los equipamientos de actividad industrial que se van a llevar a cabo y que van a suponer, en definitiva, un ensanche y un crecimiento urbanístico, que viene ligado al segundo punto de la proposición no de ley, que van a hacer que la situación que hoy se padece en esta autovía sea aún más grave en caso de no acometer las obras de ampliación de los carriles y de comunicación de los viales de servicio en el propio distrito de Vallecas Villa.

Antes de que este plan se desarrolle, si es que llega en algún momento a desarrollarse, porque ya ha anunciado nuestro grupo en el Ayuntamiento de Madrid que, si ganamos las elecciones, el plan general de Madrid no se va a desarrollar, sino que se modificará, dado que es un crecimiento meramente especulativo y desmesurado de la ciudad y que no obedece a las necesidades de estos barrios, consideramos que en este momento se nos plantea una cuestión: la necesidad de ampliar en un carril más la N-III en su conexión con la M-45.

Efectivamente, este trámite se inició en marzo de 1997 y las diferentes asociaciones de vecinos afectados plantearon ya que les afecta no sólo porque la vegetación, alguna especie arbórea podría verse dañada, sino desde el punto de vista acústico, porque es una autovía en la que cada vez hay un incremento mayor de vehículos y, por tanto, de ruido y afecta además en mayor medida a los colegios públicos que están situados donde se pretende la ampliación), mediante diferentes escritos tanto a la junta municipal del distrito de Vallecas Villa, como a la Comunidad de Madrid y al Ministerio de Fomento, una serie de modificaciones que iban en la línea de lo que ya se ha dicho, de intentar preservar su entorno desde el punto de vista del ruido, del medio ambiente y también de la seguridad ciudadana. Planteaban algunas cuestiones como que la barrera acústica o la pasarela que se pretendía construir sobre la infraestructura ferroviaria que divide al barrio en dos se retranqueara de manera que se construyera pasados ya los colegios públicos y la zona urbana. En cualquier caso, esas medidas vienen recogidas en una carta que se dirigió al Ministerio de Fomento el 19 de marzo de 1997, y que éste posteriormente, en junio de 1997, rechaza.

Desde entonces ahora han transcurrido dos años y la obra se ha adjudicado por procedimiento de emergencia, de urgencia, sin que haya sido sometida a estudio de impacto ambiental, sin que haya sido sometida a información pública, por lo cual los vecinos no han podido presentar estas alegaciones, estas sugerencias, estas propuestas que ya hicieron en el pasado año 1997, y la obra está iniciada.

Nuestro grupo plantea, primero, que se nos explique la legalidad de dicha obra y lo que ha motivado que se haga por el procedimiento de urgencia, puesto que, como digo, había conversaciones y propuestas desde 1997. No obstante, no creemos que haya que paralizar una obra que ya ha sido adjudicada, que está en ese proceso y que es necesaria para todos los ciudadanos que tienen que ir hasta Rivas

Vaciamadrid o pasar por esta carretera nacional y, por tanto, planteamos que las modificaciones que se pueden aportar por parte del Ministerio de Fomento a la obra, que son muy puntuales y muy concretas, se lleven a cabo. Ése es el primer punto de nuestra enmienda.

El segundo, como ya he dicho, es un planteamiento que tienen que consensuar tanto la Comunidad Autónoma de Madrid, con el desarrollo de la M-45, como el propio Ministerio de Fomento y la Dirección General de Carreteras en concreto. Ese segundo proyecto de ampliación en tres carriles y de las vías de servicio se encuentra en fase de redacción de proyecto en este momento. Por tanto, sería conveniente que fuera precedido de un informe de impacto ambiental, no sólo desde el punto de vista paisajístico, sino desde el punto de vista del ruido. Efectivamente, el Cedex ya emitió un informe en el que estima que el ruido se va a incrementar de manera importante y que, por tanto, habría que adoptar medidas que minimizaran ese ruido o ese impacto que va a tener sobre el barrio de Santa Eugenia una vez que se haya construido.

Hay otra serie de propuestas que tienen que ver con la necesaria garantía de que los colegios que están en ese entorno, así como las zonas verdes, no se vean afectados. En las conversaciones que mantuvimos tanto con los técnicos de la Junta como de la Comunidad de Madrid en el día de ayer nos planteaban que es el momento oportuno, puesto que el proyecto está en fase de redacción, de incorporar estas modificaciones que den garantías desde el punto de vista medioambiental, desde el punto de vista de los derechos de estos vecinos y también desde el punto de vista de la seguridad vial, porque parece que el proyecto que inicialmente se ha sacado a concurso no ofrece todas las garantías. Sobre todo, una preocupación que también nos trasladaron fue que va a absorber la demanda actual, pero no se contempla la que se producirá dentro de ocho o diez años como consecuencia del ensanche o del crecimiento desmesurado del PAU que se desarrollará en Vallecas Villa.

Creo que sería oportuno que nuestra aportación desde esta Comisión fuera en el sentido de instar, en este caso a la Dirección General de Carreteras, al Ministerio de Fomento, a que tuvieran una mayor sensibilidad y que no dejaran pasar el tiempo, como ha sucedido en el primer proyecto de obras, para después acometer una obra por la vía de urgencia sin ningún tipo de información pública, sin hacer informes de impacto ambiental y, sobre todo, sin tener en cuenta propuestas muy concretas de los vecinos, que son objetivamente razonables y asumibles y que desde el punto de vista presupuestario no encarecen de manera importante el proyecto, porque si no los vecinos de Santa Eugenia, de este distrito del sur de Madrid, se sentirían discriminados, porque las medidas que están planteando, tanto la pasarela, que se respeten sus zonas verdes, como que se adopten medidas acústicas para impedir el ruido, se han llevado a cabo en otras zonas de Madrid en los años 1994, 1995, 1996 y 1997. Recordemos cómo en la M-40, a su paso por urbanizaciones de Puerta de Hierro, Arroyofresno, etcétera, desde el inicio se incorporaron estas barreras antiruido para que así los ciudadanos no se vieran afectados en su vida cotidiana. Vuelvo a reiterar que aquí estamos hablando de colegios públicos, aunque da igual que sean públicos

o privados, la circunstancia es la misma. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Por tanto, lo que nuestro grupo pretende con la enmienda de sustitución es intentar buscar desde el consenso —y es un ruego que hago al Grupo Popular— una solución que haga posible acometer estas obras con urgencia, pero respetando efectivamente las demandas desde el punto de vista medioambiental y también desde el punto de vista de seguridad vial y de garantizar la demanda futura de nuestra ciudad. Por ello hemos hecho un esfuerzo al presentarla, aunque necesariamente tenía que extenderme en su explicación, porque si no, al ser más genérica la de Izquierda Unida, pudiera dar la impresión de que estamos diciendo cosas distintas. En absoluto es así. Estamos defendiendo intereses legítimos, razonables y perfectamente asumibles de los vecinos, que los vienen reclamando desde hace tiempo, contrastados técnicamente y, por tanto, sabiendo que lo que estamos planteando no es ninguna locura en absoluto ni tampoco ninguna actitud electoralista, sino una defensa a ultranza de los intereses de los vecinos de Santa Eugenia y, por tanto, de los madrileños.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Bardisa.

El señor **BARDISA JORDA**: Señorías, intervengo para fijar la posición del Grupo Popular en relación con la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. De antemano digo que vamos a votar en contra de la misma y de las enmiendas que se han presentado, que, como ha dicho la portavoz del Grupo Socialista, vienen a decir lo mismo que ya expone el Grupo de Izquierda Unida. Lo vamos a hacer por tres motivos, en primer lugar, porque las obras que se van a realizar cumplen con la legalidad vigente; en segundo lugar, porque no existe impacto medioambiental en la construcción de un tercer carril en unos puntos kilométricos de la N-III y, en tercer lugar, porque los vecinos en absoluto van a salir perjudicados con estas obras. Además, creo que la proposición no de ley —y la señora Sabanés, candidata de Izquierda Unida, pienso que aquí se equivoca— no es electoralista sino todo lo contrario. Esta proposición no de ley se les va a volver en contra a los grupos que la apoyan porque es lo opuesto a la fluidez del tráfico en la carretera N-III, y todos los vecinos de Madrid, de Vallecas, de Vicálvaro y de los pueblos limítrofes están de acuerdo con la ejecución de este tercer carril en la N-III entre los puntos kilométricos 7 y 15, exactamente entre la M-40 y el enlace con Rivas Vaciamadrid, obras que se ajustan a la legalidad vigente porque por resolución del secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes y por delegación del director general de Carreteras han sido declaradas de emergencia, al amparo de lo establecido en el artículo 73 de la Ley de 18 de mayo, de contratos de las administraciones públicas. Esta actuación representa la adecuación de la plataforma actual de la N-III y sacar el máximo de su capacidad; por tanto, se trata de construir un tercer carril en el nivel de la vía de servicio y no existe ningún impacto medioambiental en la construcción de este tercer carril en dicha vía.

Está claro que el Partido Popular y el Gobierno en este sentido intentan fomentar y llevar mejor el tráfico público y privado, dado el importante desarrollo urbanístico que en estos últimos años viene experimentando el corredor metropolitano que se ha construido alrededor de la N-III. Es muy importante el enlace de Rivas Vaciamadrid con la M-40 y sus vecinos y sus votantes van a agradecer que se hagan estas obras; por eso no entendemos el interés de paralizarlas. El tráfico en el citado tramo es cada vez mayor y la entrada en Madrid está teniendo dificultades. Es cierto que a partir de la M-40 se ha incrementado el número de viviendas en ese sector del municipio de Madrid. Ha habido un gran desarrollo urbano en Vallecas y en Vicálvaro promovido por el Ayuntamiento de Madrid y como consecuencia del Plan general de Madrid. Se están poniendo en marcha 11.000 nuevas viviendas en el PAU de Vallecas y 11.300 en el ensanche Este de Vicálvaro. Asimismo, los municipios de Rivas Vaciamadrid y el de Arganda del Rey están experimentando un crecimiento, Rivas Vaciamadrid con un Gobierno de Izquierda Unida y Arganda del Rey con un Gobierno del Partido Popular. Señorías, esta ampliación lo que hace es beneficiar el tráfico de la N-III.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bardisa, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **BARDISA JORDA**: Concluyo en seguida, señor presidente, diciendo que es beneficiosa para Madrid, es beneficiosa para los municipios de Rivas Vaciamadrid y de Arganda y para los distritos de Vallecas y Vicálvaro y además es beneficiosa para todo el tráfico que viene de la N-III, es decir, el tráfico que viene de Cuenca, Albacete, Valencia, Alicante, Castellón o Murcia y está en la política seguida por el Gobierno y por el Partido Popular de fomentar lo que es el transporte.

Quiero recalcar que en relación con el transporte público, gracias al Gobierno de la Comunidad de Madrid, gobernada por el Partido Popular, se han construido en total 55 kilómetros de metro en cuatro años; 18 kilómetros van colindantes a la N-III entre Madrid, Rivas Vaciamadrid y Arganda. Recordemos que los antiguos gobiernos del Partido Socialista, apoyados por Izquierda Unida, en 14 años sólo hicieron 12 kilómetros de metro. Nosotros hemos hecho 55 kilómetros, es la obra más importante de metro que se ha hecho en el mundo. Es una obra de transporte público que va a permitir que los ciudadanos de los municipios colindantes de Rivas Vaciamadrid, de Arganda y de los distritos de Vallecas y de Vicálvaro salgan beneficiados con esa obra tan importante de metro. Por eso está prevista la construcción de este tercer carril en la N-III, porque además de fomentar el transporte público, lo que queremos es que el transporte privado y público por carretera pueda entrar mejor a Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Sabanés, tiene la palabra para decir simplemente si acepta o no la enmienda del Grupo Socialista.

La señora **SABANÉS NADAL**: Permítame decirle al señor Bardisa que nuestro sentido del tráfico es diferente,

ya que S.S. prevé mal entrar en Madrid, así como circular o salir de la capital.

En todo caso, vamos a formular una transaccional al Grupo Socialista, en el sentido de aceptar el punto 1. Leo textualmente la transaccional: El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Fomento a paralizar las obras que actualmente se están llevando a cabo por el procedimiento de urgencia en la carretera de Valencia, kilómetro 15, de Madrid, en tanto en cuanto no se incorporen las propuestas formuladas por los vecinos y la Junta Municipal en febrero de 1997. Mantenemos el punto 2 e incorporamos completamente el punto 3, formulado por el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se acepta por el Grupo Socialista la transaccional?

La señora **GARCÍA-HIERRO CARABALLO**: Sí, señor presidente, ya que hemos dejado clara cuál es la motivación de esta obra, insuficiente, y lo que queremos es que el Ministerio de Fomento haga el estudio de impacto ambiental y contemple todas las necesidades que se han descrito aquí. Mientras tanto, vamos a ver si llega el metro a este barrio, que va a crecer en 60.000 personas más.

El señor **PRESIDENTE**: Dado que ya son más de las dos, ruego a los portavoces de los grupos que me digan si están dispuestos para la votación. **(Pausa.)**

Vamos a proceder a las votaciones. La primera es sobre la proposición no de ley, presentada por el Grupo de Izquierda Unida, que se refiere a la ejecución del proyecto de conexión entre la variante de Rota y la de los puertos de la N-IV en la provincia de Cádiz. Hay una enmienda de modificación del PP que se ha transaccionado con el proponente y que dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en el ámbito de sus competencias impulse la ejecución de los acuerdos alcanzados con el equipo de gobierno del Ayuntamiento de El Puerto de Santa María y la Junta de Andalucía para la ejecución de obras que permitan una mejora sustancial en materia de tránsito de vehículos en la citada localidad, entre otras, las de la variante de Rota con la variante de los puertos y el enlace de la variante de los puertos con el muelle comercial.

En estos términos se somete a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

La proposición no de ley número 2, cuyo autor es el Grupo Popular, ha sido retirada.

La proposición no de ley número 3, es la relativa a la suscripción de un convenio de colaboración con el Gobierno de Navarra para el fomento de la actividad en el aeropuerto de Pamplona-Noain y su calificación como aeropuerto internacional franco, presentada por el Grupo Socialista y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 4 por la que se insta al Gobierno a la adopción de medidas urgentes que permitan mayor celeridad y racionalidad en el desarrollo de las obras de acceso a A Coruña en la N-VI y en la N-550 y la supresión de peajes en la autopista A-9. Es del Grupo Socialista y se ha añadido una enmienda del señor Rodríguez que ha sido aceptada por dicho grupo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 5, relativa a la dotación de recursos para la ejecución del convenio suscrito entre la Junta de Galicia y Renfe para mejora de la red ferroviaria en el interior de Galicia, cuyo autor es el Grupo Socialista y el texto, después de las enmiendas que han sido presentadas y aceptadas por el señor Blanco, dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a participar en el plan de actuaciones al amparo del convenio firmado entre la Xunta de Galicia y Renfe, colaborando a establecer en el plazo de un mes las obras a desarrollar, el importe de las mismas, las anualidades de inversión y plazos de obras y su financiación. Con este texto, se somete a votación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 6, relativa a la modernización de la infraestructura del sistema ferroviario en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y se va a votar en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 7 sobre medidas para mejorar el transporte ferroviario en la Comunidad Autónoma de Galicia. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Se vota tal como está reflejada en el boletín oficial pero en el apartado a) se cambia mantener por ampliar los actuales servicios; en el apartado b) se retira el punto 3.f) y se retira también el punto 4.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 8 relativa a la elaboración de un proyecto de ferrocarril de cercanías en el área metropolitana del Campo de Gibraltar. Es autor el Grupo Socialista del Congreso. Se ha aceptado una enmienda del Grupo Popular. En esas condiciones se vota.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley número 9 sobre la línea de ferrocarril Huelva-Zafra, presentada por el Grupo Socialista. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 10 sobre la inclusión del corredor navarro en los planes de desarrollo de las infraestructuras ferroviarias, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que se vota tal como se ha presentado.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 11 por la que se insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para garantizar la corrección del impacto medioambiental causado en el monte de A Madroa por las obras de la autopista A-9, procediendo a la construcción de un falso túnel con una longitud de 850 metros. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Mixto y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley número 12 por la que se insta al Gobierno a paralizar las obras que se están acometiendo en la N-III, a su paso por Santa Eugenia (Madrid), y a encontrar otras alternativas medioambientales más viables, de manera que se produzca un nulo o escaso impacto ambiental en la zona. Es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y se va a votar de acuerdo con los términos de la transaccional que ha indicado la señora Sabanés.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley número 13 sobre la formalización de los convenios de colaboración previstos en los protocolos suscritos por el Ministerio de Fomento y la Generalitat Valenciana para ejecución de actuaciones de infraestructura viaria en la N-332, en las provincias de Valencia y Alicante, así como en el entorno metropolitano de Alicante-Elche. Es autor el Grupo Socialista del Congreso y se vota en sus propios términos.

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

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

Eran las dos y quince minutos de la tarde.