



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 681

INFRAESTRUCTURAS

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

Sesión núm. 62

celebrada el miércoles, 28 de abril de 1999

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras y Transportes (Vilalta González) para informar sobre:

- | | |
|---|-------|
| — Contenido del próximo contrato-programa entre el Estado y la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe). A solicitud del Grupo Parlamentario Mixto (número de expediente 212/001724) ... | 19687 |
| — Contenido del próximo contrato-programa del Estado con la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe). A solicitud del Grupo anterior (número de expediente 212/001725) | 19687 |
| — Contenido del contrato-programa del Estado con la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe). A solicitud del Grupo Socialista del Congreso (número de expediente 212/001739) | 19687 |
| — Del señor Rodríguez Sánchez (Grupo Parlamentario Mixto), sobre la fecha en la que estarán solucionados los graves problemas derivados de las obras del segundo tramo del acceso norte en el barrio de Santa Mariña, en Ferrol, A Coruña (número de expediente 181/002118) | 19701 |
| — Del mismo señor diputado, sobre previsiones en relación a la ejecución del tramo de autovía Fene-Neda-Narón y de los ramales previstos en este Ayuntamiento (número de expediente 181/002316) | 19701 |

	Página
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones respecto a la construcción de la circunvalación suroeste de Perlio-Fene, A Coruña (número de expediente 181/002317)	19701
— Del señor Peralta Ortega (Grupo Parlamentario Mixto), sobre valoración en el proyecto de la variante de Navia (Asturias) del respeto a los derechos e intereses del municipio de Coaña (número de expediente 181/001624)	19703
— Del mismo señor diputado, sobre opinión del Gobierno acerca de las razones que apoyan el trazado interior de la variante de Navia-Asturias (número de expediente 181/001625)	19703
— Del señor Pintado Barbanoj (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre actuaciones llevada a cabo en la autovía Sagunto-Somport para mejorar las comunicaciones en Aragón (número de expediente 181/001932)	19704
— Del mismo señor diputado, sobre medidas para solucionar el problema de seguridad vial existente en la travesía de Fraga (Huesca), en los años 1997 y 1998 (número de expediente 181/001933)	19705
— Del señor Soriano Benítez de Lugo (Grupo Parlamentario Popular en el Congreso), sobre valoración por el Ministerio de Fomento del grado de cumplimiento del convenio firmado con el Gobierno de Canarias en materia de Carreteras (número de expediente 181/002147)	19706
— Del señor Blanco López (Grupo Socialista del Congreso), sobre previsiones acerca de la contratación del acceso centro de Ourense en el año 1999 (número de expediente 181/002162)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la realización del proyecto de la vía de conexión Lugo-Ourense en el año 1999 (número de expediente 181/002163)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la contratación de las obras derivadas del convenio firmado con el ayuntamiento de Monforte de Lemos en el año 1999 (número de expediente 181/002164)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la contratación de las obras de circunvalación Caldas de Reis (Pontevedra), en la carretera N-550, en el año 1999 (número de expediente 181/00002165)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la realización del proyecto de la autovía entre Lugo y Santiago en el año 1999 (número de expediente 181/002166)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la contratación de un enlace que conecte la ciudad de Pontevedra con la autovía Rías Baixas en el año 1999 (número de expediente 181/002167)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la contratación del acceso al puerto de Vilagarcía de Arousa (Pontevedra) en el año 1999 (número de expediente 181/002168)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la contratación del enlace 550 N-VI-puerto de A Coruña en el año 1999 (número de expediente 181/002169)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la contratación del acceso Ferrol. Tramo Fene-Narón-Neda en el año 1999 (número de expediente 181/002170)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre actuaciones para mejorar el firme y el trazado de la carretera N-120, entre Ourense-Monforte-Ponferrada (número de expediente 181/002171)	19708
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones acerca de la contratación del tramo gallego de la autovía del Cantábrico en el año 1999 (número de expediente 181/002172)	19708
— Del señor Trujillo Oramas (Grupo Socialista del Congreso), sobre razones que justifican la creación de la Fundación «Puertos de Las Palmas» (número de expediente 181/002230)	19713
— Del señor Chivite Cornago (Grupo Socialista del Congreso), sobre previsiones en cuanto a la ejecución de la autopista Pamplona-Francia por los Pirineos (número de expediente 181/002248)	19715
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones en cuanto a la ejecución de la autovía Pamplona-Lleida (número de expediente 181/002249)	19715
— Del mismo señor diputado, sobre previsiones en cuanto a la conversión en autovía de la carretera N-232, en el tramo Logroño con el límite de la Comunidad Foral de Navarra y en el tramo Zaragoza con el límite de la Comunidad Foral de Navarra (número de expediente 181/002251)	19715

— Del mismo señor diputado, sobre previsiones en cuanto a la ejecución de la autovía Medinaceli-Tudela (número de expediente 181/002252)	19715
— Del señor Santiso del Valle (Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida), sobre medidas para modificar los criterios utilizados en la elaboración de estadísticas de siniestralidad y mortalidad en el sector del transporte por carretera por los organismos públicos competentes en la materia (número de expediente 181/002349)	19719

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

COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES (VILALTA GONZÁLEZ) PARA INFORMAR SOBRE:

- **CONTENIDO DEL PRÓXIMO CONTRATO-PROGRAMA ENTRE EL ESTADO Y LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE), A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/001724).**
- **CONTENIDO DEL PRÓXIMO CONTRATO-PROGRAMA DEL ESTADO CON LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 212/001725).**
- **CONTENIDO DEL CONTRATO-PROGRAMA DEL ESTADO CON LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE). A SOLICITUD DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 212/001739).**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Vamos a comenzar la Comisión de Infraestructuras dando la bienvenida a don Albert Vilalta, secretario de Estado de Infraestructuras, que es la primera vez que acude como compareciente, aunque haya venido en otras ocasiones a responder preguntas. El motivo son las peticiones de comparecencia del presidente de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) para explicar el contenido del próximo contrato-programa entre el Estado y dicha empresa, a petición del Grupo Parlamentario Mixto; otra petición de comparecencia, también del Grupo Parlamentario Mixto, del secretario de Estado de Infraestructuras, con el mismo motivo, y otra, del Grupo Socialista del Congreso, al presidente de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (Renfe) también para explicar el contenido del contrato-programa, habiendo decidido la Mesa y portavo-

ces que lo hiciera el secretario de Estado de Infraestructuras, don Albert Vilalta.

Sin más preámbulos, tiene la palabra el señor secretario de Estado para exponer el motivo de la comparecencia.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Señor presidente, señorías, la Ley de ordenación de los transportes terrestres establece en sus artículos 6, 7 y 8 que corresponde al Gobierno de la nación, a través del hoy Ministerio de Fomento, fijar los objetivos de la política general de transportes, y más concretamente, formular las directrices y objetivos de la política de transportes terrestres. Evidentemente, esto incluye al transporte ferroviario, al que está dedicado el título VI de la ley. Una de las formas en las que ha venido concretándose la definición de esta política ferroviaria a lo largo de los últimos años ha sido a través de los contratos-programa concluidos entre el Estado y Renfe, que se han evidenciado como instrumentos muy útiles para el establecimiento, el seguimiento y la evaluación de los objetivos a alcanzar.

El nuevo contrato-programa objeto de esta comparecencia se encuentra en estos momentos todavía en fase de discusión, por lo que es prematuro entrar en una descripción excesivamente detallada de su contenido, y nos vamos a centrar en los objetivos, en las líneas principales que van a inspirar, desde la perspectiva de la política de transportes, dicho contrato-programa.

Como he dicho antes, históricamente el contrato-programa ha sido muy útil y ha permitido a Renfe estar al día en la organización y en la prestación de los servicios. Con la organización en unidades de negocio, que también procede de contratos-programa, se dio un paso adelante en Renfe en la racionalización de los costes, en la puntualidad que hoy día tenemos como un acervo de este modo de transportes, en un giro desde la política de oferta tradicional a una política de demanda y a la modernización. Todo ello ha hecho de Renfe un modo presente, con todos los atributos, en algunos sectores en el mercado de transportes, prueba de que el ferrocarril sigue siendo válido al cabo de 150 años de su establecimiento en España. Y se debe actuar, para que siga siendo válido, en la inversión de los corredores, y el Ministerio está preparando un programa, una planificación de estos corredores, en los cuales existe una prelación de unos criterios respecto a este programa.

Como primer estadio de este programa de inversión en corredores está: contemplar la inversión en la mejora de la red actual; mejorar la red actual para incrementar la prestación de los servicios, para la actualización de la red existente y para disminución del tiempo y mejora del servicio. El segundo estadio, es ver, en los corredores actuales ya mejorados, qué otro incremento de servicio se puede lograr con material móvil, basculante en algunos casos, o material más adecuado en cada caso. El tercer estadio es prever que en aquellos corredores donde, a pesar de realizar una mejora en la red actual, o de procurar la circulación de material móvil adecuado, no se den todavía en tiempo y en servicio las prestaciones necesarias para transformar la red en un modo de transporte competitivo con otro modelo de transportes, se establezcan nuevas líneas con la explotación conjunta de la red actual con la nueva red. En ningún caso, como algunas veces se ha hablado de un modelo de dos velocidades. Una y otra vez, los nuevos corredores y la red vigente, tienen vocación, y así se establece y programa, de una explotación absolutamente conjunta y con sinergias de una respecto de la otra. Hay ejemplos muy claros de esta previsión en nuestra red. Con ello lo que se logra es una rentabilización del conjunto de la red existente y, sobre todo, de la red afluente. El que unos ciertos puntos nodales del territorio se hayan acercado entre ellos lo que ha hecho es que toda la red afluente a estos puntos nodales, por tanto el conjunto de la red, salga mejorada. Este es el caso, y lo sabemos, de lo que sucedió con el Madrid-Sevilla. Acortar el tiempo por la nueva línea entre Madrid y Sevilla, acortó automáticamente en la red convencional el tiempo a Cádiz, a Huelva, a Málaga, etcétera, con independencia de que deban todavía incrementarse y mejorarse estos tiempos.

He dicho antes que en esta comparecencia se trataba de explicar cuáles eran los objetivos, los criterios del nuevo contrato-programa. Pues bien, en este momento, con la creación del GIF, que pronto llevará dos años de andadura, el desarrollo de la red de alta velocidad y de ancho internacional en nuestro país, la necesaria adaptación a las directivas de la Unión Europea sobre transporte ferroviario, especialmente la directiva 91/440, las transformaciones en el sistema ferroviario realizado en los Estados miembros de la Unión Europea y los buenos resultados obtenidos en aquellos Estados que han efectuado una transformación, ofrece a este nuevo contrato-programa otra nueva ocasión histórica que no puede aplazarse a otros contratos-programas futuros para afrontar modificaciones estructurales importantes en el sistema ferroviario español. Dentro de este contexto se ha establecido como objetivos básicos para el nuevo contrato-programa dotar a Renfe de los instrumentos precisos para alcanzar la máxima eficiencia y eficacia en la administración de los recursos, de forma que los servicios prestados por Renfe se realicen con la mayor calidad y seguridad posible, y las aportaciones del Estado al sistema ferroviario disminuyan durante todo el período de vigencia del contrato-programa.

Para la consecución de dichos objetivos se ha instrumentado un conjunto de acciones que se puede agrupar en cuatro puntos: primero, potenciar en el seno de la compañía la cultura empresarial orientada al mercado; segundo, profundizar en la separación de la administración de infraestructuras de los servicios ferroviarios; tercero, afrontar el

saneamiento de Renfe, y cuarto la redefinición del objeto de las aportaciones del Estado.

En cuanto a potenciar en el seno de la compañía la cultura empresarial orientada al mercado, con el conjunto de acciones y medidas que se han adoptado para la consecución de este objetivo se pretende dotar a Renfe de los instrumentos necesarios para que los servicios se efectúen con criterios de mercado, sin perjuicio de que las prestaciones de obligaciones de servicio público, sigan gestionados con los criterios sociales oportunos. Para ello se prevén las siguientes medidas: implantar, de acuerdo con las directivas de la Unión Europea, el canon para la utilización de la infraestructura ferroviaria durante la vigencia del contrato-programa; establecer la obligación de elaborar individualizadamente para cada una de las unidades de negocio de la compañía cuenta de pérdidas y ganancias y balance de situación; adecuación de las unidades de negocio de operaciones y de administración de infraestructura a la persona jurídica que pueda serle más idónea para el desarrollo de la actividad; ajustar las tarifas de cercanías y regionales a las existentes para otros medios de transportes alternativos, especialmente ferroviarios, en cada zona y de acuerdo con los servicios prestados; integrar los servicios de cercanías en los sistemas metropolitanos de transportes públicos colectivos, con un claro objetivo de promoción del transporte ferroviario público en las grandes ciudades; finalizar la distribución de las unidades de negocio de tracción entre las diferentes operadoras que la utilizan; posibilitar formas de coparticipación con la iniciativa privada en los diferentes negocios, previa autorización de los órganos competentes; delimitar las inversiones básicas, mantenimiento de infraestructura y material móvil especialmente, de la red convencional a realizar por Renfe al volumen de amortizaciones del inmovilizado previstas para el período; determinar, con criterios técnicos, económicos y operativos, las inversiones en material móvil para prestar el servicio de transporte en la nueva infraestructura Madrid-Lleida, que es una primera fase del Madrid-Barcelona-frontera francesa, que se producirá dentro del período del contrato-programa, y establecer objetivos ambiciosos, tanto para la calidad de los servicios como para los resultados socio-económicos de las diferentes unidades dentro de los límites posibles. Todo ello en cuanto a la potenciación en el seno de la compañía de esta cultura empresarial orientada al mercado en el cual Renfe tiene que competir.

En lo que se refiere a la separación de la administración de infraestructuras de los servicios ferroviarios, en consonancia con los criterios de la Unión Europea sobre esta materia, se han adoptado una serie de acciones y medidas que permitirán delimitar ambas actividades. Concretamente, son las siguientes: delimitar claramente lo que se considera administración de infraestructura, de titularidad incuestionablemente pública, y prestación u operación de servicios ferroviarios, determinando las actividades y las unidades de negocio que se ubican en cada una de las actividades; identificar la administración de infraestructuras en red convencional y en red de alta velocidad y ancho internacional, identificando por cada línea sus características económicas y de servicios, y traspasar la infraestructura de la red de alta velocidad y de ancho internacional Madrid-Sevilla, que no está integrada en la red de Renfe —con lo

cual no se parte en dos la plantilla, como en alguna información ha parecido deducirse, porque no está integrada en la red de Renfe Madrid-Sevilla— antes de la puesta en funcionamiento de la línea Madrid-Lleida, de manera que tenga la sinergia de un todo continuo y una mejor prestación del servicio en la totalidad de la nueva línea.

En cuanto al tercer grupo de actuaciones encaminadas al saneamiento de Renfe durante la vigencia del contrato-programa, se pretende avanzar en el saneamiento financiero de Renfe, aplicando las fórmulas presupuestarias y financieras que lo posibiliten, con las siguientes actuaciones: delimitar la deuda del Estado, definiendo y evaluando los componentes de la misma; crear un servicio de dicha deuda ubicando en el mismo el patrimonio propio y adscrito, bienes demaniales de Renfe, que no se utiliza para uso ferroviario y la deuda que asume el Estado, e iniciar el proceso de saneamiento de la deuda del Estado gestionada por Renfe en la forma más adecuada y con las fórmulas más idóneas.

Finalmente, en cuanto al epígrafe de redefinición del objeto de las aportaciones del Estado, como consecuencia de las anteriores medidas se producirá una nueva redefinición de las aportaciones del Estado para el mantenimiento del sistema ferroviario gestionado por Renfe, con la redefinición de las aportaciones del Estado, delimitando dichas aportaciones para la administración de las infraestructuras, para el plan de recursos humanos, para el servicio de la deuda al Estado, para los operadores de cercanías, para los operadores de regionales, para los operadores de servicios Ave y, finalmente, las incluidas en el denominado Plan de viabilidad, grandes líneas, cargas, transporte combinado y mantenimiento integral de trenes, que todo ello está incluido en la unidad del plan de viabilidad.

En grandes líneas, señor presidente, señorías, estos son los objetivos y criterios que se han tenido en cuenta en este nuevo contrato-programa que, como he dicho antes, está en los inicios de las conversaciones entre Renfe y el Estado, con representación en este caso del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Economía y Hacienda.

El señor **PRESIDENTE**: Tanto la primera como segunda comparecencia, del presidente de la Red Nacional de Ferrocarriles y del secretario de Estado de Infraestructuras, han sido solicitadas por el Grupo Parlamentario Mixto, concretamente por el BNG.

Para su defensa, tiene la palabra el diputado, don Francisco Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Me gustaría empezar haciendo una observación importante que indica hasta qué extremo el ferrocarril no puede formar parte de un debate público de carácter político, y cuando no puede formar parte de un debate público de carácter político con la debida antelación y a su debido tiempo, se quiere decir que el programa que se intenta establecer para los cinco próximos años adolece de una visión terriblemente sesgada, que podría provocar desde luego reacciones que el Gobierno no desea o incluso que podría demostrar hasta qué punto el Estado español tiene un diseño estructural muy poco equilibrado, sobre todo si tenemos en cuenta que los actuales gobernantes defienden una visión de España

basada en la unidad, basada en el equilibrio territorial, teóricamente, y basada incluso en un principio que dicen de solidaridad. Esto es lo que opinan hoy por hoy los grandes defensores de la unidad del Estado español. Digo esto porque sería bueno que igual que los sindicatos, que no cabe duda que forman parte de la estructura fundamental de la unidad del Estado, por lo menos aquellos que son más considerados, tienen los documentos *ad hoc*, no vendría mal que los grupos políticos, que ya estamos aquí después de un esfuerzo social importante, con bases sociales en los respectivos países que nos colocan para defender los intereses legítimos, como son legítimos los de todo el mundo, pudiésemos tener un documento que, aunque fuese un proyecto o anteproyecto, debatiésemos a su debido tiempo. Porque cuando se nos presenta el contrato-programa perfectamente perfilado, perfectamente consumado, perfectamente dirigido, poco nos puede quedar más que un pataleo, una rabieta y volver a empezar. Esta forma de actuar indica hasta qué extremo el oscurantismo está instaurado en la realidad política del Estado español, y lo digo con toda la firmeza del mundo y además con toda la decisión, porque veo que estos procesos se repiten continuamente.

Me gustaría decirle, señor Vilalta, que es interesante que en este papelito —porque es un papelito el que nos presentan aquí— hay una verdad que es verdad a medias, como todas. Ustedes dicen que van a montar el futuro contrato-programa en el criterio de potenciar, en el seno de la compañía, la cultura empresarial orientada al mercado. Pero sin duda el mercado, en este caso, como en otros muchos, está interferido políticamente porque ustedes ya parten de una visión del Estado español definida previamente, no basada siquiera en datos objetivos, a pesar de la discriminación que sufren unas partes del Estado español en sus potencialidades económicas. Ustedes montan un diseño de ferrocarril —y está implícito en sus palabras— que sigue siendo el triángulo centro-sur-levante-norte —y cuando hablo de norte hablo tanto de frontera de Cataluña con Francia como de Euskadi con Francia—, después la base estructural del Estado español, que es Andalucía, y el centro, que es Madrid. Aquí es donde ustedes están dispuestos a hacer modificaciones estructurales del ferrocarril, es decir, nuevas líneas de alta velocidad con centro en Madrid, corredores a Levante, Málaga, Cádiz, por supuesto a partir del actual de Sevilla, y Lleida-Barcelona. Esta ya es una visión del Estado que francamente seguirá repercutiendo e incidiendo en la marginación de otras zonas. Por tanto, va a haber unas inversiones desequilibradas en un mapa ya desequilibrado y además en una parte del Estado español seguiremos, desde luego, teniendo que contentarnos con unas autovías y con unas autopistas, eso sí, que tendremos que pagar de nuestros bolsillos y seguir padeciendo una hipertrofia del transporte aéreo que ya ve usted en qué situación está, un sistema frágil que, tan pronto se le ponen unas ligeras incidencias, queda totalmente desbaratado. Quienes lo vamos a sufrir vamos a seguir siendo los de siempre, a los demás, en el plazo de cinco años, se les pondrá un reequilibrador, si es que ya no lo tienen, porque desde luego los del sur lo tienen prácticamente arreglado.

Pretender que el resto de las líneas se puedan seguir manteniendo con mejora de vehículos pero sin mejorar sensiblemente la vía, francamente es poner lujos aparentes y

miserias de carácter práctico. Es decir, que ustedes van a seguir empeñados en la indiferencia por un sistema ferroviario y además nos anuncian que van a separar lo que es la infraestructura de los servicios. En buena lógica ustedes tendrían que decir: estamos dispuestos a separar la administración de infraestructuras de los servicios dejando también que sean las comunidades autónomas las que se encarguen de la gestión del servicio ferroviario o incluso de la administración de las infraestructuras, porque si esas infraestructuras no van a ser tocadas de forma fehaciente y profunda por la Administración pública del Estado, no podrá subsistir el ferrocarril en ciertas partes del Estado español.

Es aquí donde paso al caso específico de Galicia. Ni obras de carácter estructural ni mejoras sensibles dentro de una visión del ferrocarril, no de alta velocidad sino simplemente de acuerdo a lo que serían los servicios de mercancías a la altura del fin del siglo xx. Usted sabe que las inversiones por cuenta del Estado que están preparadas para Galicia no pasan de los 30.000 millones de pesetas en cinco años. Hay un corredor que con todos los criterios del mercado —números cantan— y la cultura empresarial es hoy el que tiene más ocupación del Estado español en términos relativos y aún así no podemos tener cercanías, y aún así no es que no tengamos alta velocidad, es que ustedes se siguen negando a ponerle doble vía, y aún así sigue estando sin electrificar, y aún así sigue aumentando el número de usuarios, y aún así los trenes tienen que pasar por una vía, por una infraestructura que está colapsada. Y ante esos hechos, que son hechos de mercado, y ante nada más y nada menos que cinco puertos que son de interés general, que no los tiene ninguna otra comunidad autónoma, con una capacidad para las mercancías, ustedes siguen empeñados en que en Galicia no tenemos derecho a una infraestructura ferroviaria de mínimos aceptables; mínimos aceptables que pasarían por poder colocar las velocidades entre 100 y 150 kilómetros-hora. Yo me pregunto si ahora una parte importante de los fondos de cohesión y de los fondos Feder —sobre todo los fondos Feder— va a ir también a las líneas de alta velocidad de los mercados que hoy funcionan porque ustedes los hacen funcionar, porque les ponen los medios. Sin embargo, donde hay mercados potenciales que funcionan, ustedes se niegan a que vaya parte de ese dinero que teóricamente, según la filosofía de la Unión Europea, está destinado a lo que llaman regiones Objetivo-1; ustedes van a seguir con esta posición, vuelvo a repetir, que no es de recibo. Ya no partimos del supuesto de que nosotros tengamos derecho a la alta velocidad, pero tendremos derecho a un ferrocarril que esté en función de la cultura orientada al mercado. Mire, por ejemplo, los números de las mercancías en puertos, que tienen un ferrocarril a la altura del siglo xix y que no pueden siquiera atender las demandas hoy existentes.

Por tanto, señor Vilalta, les recomendaría que cambiasen ustedes de cultura y que, si van por la vía del mercado, consideren el mercado en todas partes, al menos el mercado potencial y no solamente en ese triángulo que ustedes tienen diseñado con tanta claridad por motivos estrictamente políticos, y que consideren también que existe Portugal, que es una frontera internacional y que algo tendrá que equilibrar el Estado español.

Acabaría diciéndole si para ustedes Galicia está en el mapa y si los gallegos somos gente o no. Le hago esta pregunta porque de verdad no puedo entender este empecinamiento sañudo ante realidades contundentes. Usted coloque los mercados, número de habitantes, transporte de viajeros teniendo en cuenta el estado de la red, valoraciones de carácter relativo, etcétera. Si usted me dice que hay algo en el Estado español, en las comunidades autónomas de las características de Galicia, que tenga más relevancia que el corredor Vigo-A Coruña, yo le vuelvo a repetir que callo. ¿Pero por qué tanto empecinamiento? ¿Es que hay algo en la mentalidad española que la hace incompatible con el noroeste? Francamente creo que es así. Y no me responda con el túnel del Guadarrama. Allá quién vaya a gastar ese dinero en llevar el tren a Valladolid, a la frontera francesa que, por supuesto, mejorará la sinergia con León. Me parece estupendo, pero para llegar a León necesitamos un tren de mínimos, que no lo tenemos, y para andar por dentro del país, en uno de los corredores más importantes que existen en el Estado español, al que no pueden poner un solo tren más porque no da de sí, necesitamos que nos pongan ustedes doble vía. La burla es tan grande que yo llegué a escuchar de amigos del Bloque Nacionalista Galego —imagínese hasta dónde llegan las campañas de intoxicación—: ¡Hombre, si ahora hay métodos tecnológicos para que sin doble vía los trenes puedan funcionar bárbaro! Yo contesté: Sí, por eso en todos los sitios donde funciona hay doble vía. Pero para Galicia, no. Hasta nos quieren convencer de que hay tecnología para que los trenes puedan funcionar rápido, seguro y con muchas frecuencias sin doble vía. Yo tuve que escuchar —en los momentos más álgidos del combate político dentro de Galicia para que todos nos pusiésemos de acuerdo en un plan ferroviario— que no hacía falta la doble vía. Dije: Mira, yo no entiendo mucho, pero por todos los sitios por los que voy en los que hay un tren bueno, hay doble vía; o sea, que a mí no me la dan con queso. Cómo podemos seguir teniendo un sistema de control del tráfico en la línea A Coruña-Vigo con el que cuando hay una tormenta se desbarata todo. Lo debieron poner para el Sahara o de rebajas.

Le digo todo esto, señor Vilalta, para que consideren que a pesar del oscurantismo no crean ustedes que van a salir indemnes con la aplicación para Galicia de un contrato-programa de las características del que nos tienen preparado. Creo que tendrá un coste político, y espero que el 13 de junio ya tengan el primero y dentro de unos añitos el segundo.

El señor **PRESIDENTE**: La tercera comparecencia es a petición del Grupo Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Quiero expresar mi agradecimiento por la comparecencia del señor Secretario de Estado. Comienzo también, como el señor Rodríguez, con un aspecto formal, pero que en esta casa es muy importante. Esto es el Parlamento. Se ha producido un hecho insólito: ante un debate tan importante como el del contrato-programa de Renfe y las obligaciones del Estado con la compañía en los próximos cinco años, al entrar esta mañana aquí se nos entregan dos folios. He de elevar mi

más enérgica protesta, señor presidente, porque en Mesa y Junta de Portavoces de esta Comisión solicitamos que se nos enviaran los documentos, aunque fuera en fase de borrador. Digo que es insólito porque no ha ocurrido nunca. Recuerdo que en el anterior debate del contrato-programa todos los grupos recibieron, en tiempo y forma, la documentación necesaria para pronunciarse. Y voy más allá. Una mano amable, señor Vilalta, de un medio de comunicación me ha hecho llegar este documento de finales de marzo de 1999, muy estructurado, un documento muy interesante, que responde, en sus líneas básicas, a los objetivos que usted ha diseñado. Por tanto, doy por bueno el contenido del mismo, lo necesito para poder pronunciarme, señor Vilalta, porque de su intervención —que le agradezco; no ha llegado a diez minutos quedándose simplemente en el campo de los objetivos— poco podría argüir en mi intervención. Por tanto, doy por válido este documento y lo iré analizando. Creo que debemos hablar —será imposible que lo haga— del conjunto de la política de transportes, más en concreto del transporte ferroviario, no sólo de Renfe. Esto es un eufemismo, señor Vilalta, porque si algo caracteriza su gestión es precisamente la ausencia de política de transportes. Comencemos por la organización del sistema y la distribución de funciones.

Acaba un contrato-programa, 1994-1998, y a cualquier gestor se le plantean dos alternativas. Una, el inicio real del proceso de reformas estructurales que usted ha señalado como objetivo pero que son obligadas por directivas comunitarias, es decir, que no nos quedará más remedio que cumplir, y que permitan adaptar el sistema ferroviario al mercado de transporte o una segunda alternativa que sería la de limitarse a mantener la continuidad del anterior contrato-programa con los riesgos que ello entraña.

Del análisis de su intervención y de esta documentación me parece que ustedes han elegido el segundo camino. ¿Usted qué nos ha dicho? Que se dejan abiertas las puertas a lo largo del desarrollo del contrato-programa. Por ejemplo, cuando ha hablado del canon ha dicho que se verá en su momento a lo largo del desarrollo del contrato-programa si se instaura para incorporar algunas de las reformas. Desde el punto de vista de la reestructuración necesaria del sistema ferroviario posponer cinco años la reestructuración del sector lleva a que todo sean inconvenientes. Por tanto, primera crítica que mi grupo parlamentario hace al contenido básico del futuro contrato-programa según las informaciones que hemos recibido. En segundo lugar, llega tarde. Ya lo dijimos en el debate presupuestario, señor Vilalta, los presupuestos del año 1999 se han hecho sin contrato-programa y no parece razonable que ello sea así. En tercer lugar, y es más grave aún, parece que este contrato-programa está avanzando sin el consenso necesario. Parece que se le impone a Renfe desde su Ministerio, que el Ministerio de Economía y Hacienda tiene una opinión contraria y, desde luego, aquí no se ha negociado ni con sindicatos —esa es la declaración de ellos de la semana pasada— ni con comunidades autónomas, y luego hablaremos también de las comunidades autónomas.

Es evidente que el ferrocarril —y en eso creo que coincidimos— ha sido lamentablemente desplazado como sistema de transporte por otros medios alternativos, ha perdido cuota de mercado y hoy los modos de transporte

alternativos que se gestionan en régimen liberalizado han conseguido adoptar sistemas de explotación más ventajosos, más competitivos que el ferrocarril. Por tanto, ante el continuo retroceso del sistema ferroviario en el mercado de transporte —y creo que se puede hablar ya de sistema ferroviario en la Unión Europea— está siendo objeto de una profunda reestructuración. Esa reestructuración la impulsa la Unión Europea y nosotros somos partidarios de ella. Se busca un nuevo modelo de explotación del sistema más favorable para su desarrollo, para su competitividad en el sistema de transportes, introduciendo una serie de criterios de gestión. Usted los ha enumerado muy de pasada. Son cuatro principios básicos. En primer lugar, la independencia de la gestión de la infraestructura de la operación de los servicios, en segundo lugar, la incorporación de ciertas reglas de mercado en las operadoras, y una básica es la imputación del canon por el uso de la infraestructura, en tercer lugar, conseguir la interoperabilidad de las redes ferroviarias, liberalizando o permitiendo el acceso de otros operadores al uso de la red y, en cuarto lugar, el saneamiento financiero de las operadoras de transporte.

De lo que le he escuchado a usted y de lo que he leído en este documento llego a la conclusión de que ninguno de estos cuatro objetivos está mínimamente garantizado en el futuro contrato-programa de Renfe. Conociendo su gestión y la de su ministro —no muy brillante, a juzgar por lo que dicen no ya los grupos políticos de la oposición, sino los usuarios y consumidores— nos parece que este contrato-programa está hecho a propósito por ustedes para incumplirlo. ¿Sabe usted por qué? Porque hay muchas variables mal definidas que deben ser reconsideradas a lo largo de la vida del contrato-programa, por ejemplo, el canon o —y luego hablaremos de ello— el traspaso —porque usted no ha explicado a qué filosofía responde— del AVE Madrid-Sevilla al GIF.

Hablaba antes de que su Ministerio padece una clara ausencia de política de transportes. El contrato-programa, o lo que usted nos ha explicado aquí, no se inserta en una política de transportes, no vemos que tenga como referente un plan estratégico o algún otro instrumento que dé coherencia al conjunto. Ya sabemos que a ustedes la expresión planificación les produce alergia y veremos también luego por qué. Falta un diseño conocido del ferrocarril, el señor Rodríguez lo ha expresado con meridiana y contundente claridad en lo que hace referencia a Galicia y me sumo a sus palabras, y falta saber cómo se ha de posicionar España en nuestro sistema en la política de liberalización del transporte ferroviario.

Nosotros —y usted lo sabe muy bien— somos firmes defensores de Renfe, por eso queremos que ésta pueda adaptarse a los nuevos retos y competir con garantías. Sin embargo, ¿qué es lo que vemos de su política de gestión y la de su ministro, señor Arias Salgado? Pues que aquí sólo hay una prioridad en la política de transporte ferroviario, exclusivamente una, y cuando hablo de prioridad me refiero a que está respaldada con recursos económicos, un solo compromiso: el AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa, que es muy importante, sin duda, y para nosotros también constituye una de las prioridades, pero también hay otras complementarias. Es más, parece —y eso corre como la pólvora, incluso en su departamento— que la única justifi-

cación de su nombramiento como secretario de Estado es la garantía de esta infraestructura. De las demás —y ahora veremos cómo se posicionan ustedes— no sabemos absolutamente nada y a fe mía que se gana usted bastante bien el puesto porque, por lo que vemos de su gestión, lo único que sabemos hasta ahora es que aquí sólo avanza el tren de alta velocidad, el AVE Madrid-Lleida-Barcelona-frontera francesa, lo único. Lamentablemente, se pierde la oportunidad de acometer una transformación de la Renfe desarrollando la actual. Usted lo ha dicho, ha hecho un recordatorio, en el año 1989 Renfe se convierte en pionera en el mercado comunitario de las unidades de negocio, es decir, en aquel momento, en el año 1989, Renfe va por delante del resto de las operadoras europeas en las necesarias transformaciones a ese mercado más competitivo. Fíjese usted, hoy, muy al contrario —así lo dicen los documentos de la Comisión Europea—, España está muy atrasada. Le voy a poner otro ejemplo, Renfe en el año 1983 tenía 75.000 trabajadores, hoy hay 35.000, un 60 por ciento de reducción sin un solo problema grave en ese proceso de adaptación que se hizo desde el año 1983 a 1996. Y hoy se mueven más unidades que entonces en mejores condiciones de seguridad. El reto que ustedes tienen como responsables políticos, como miembros del Gobierno, que es preparar a Renfe para el futuro, lamentablemente, no lo vemos por ningún lado, señor Vilalta.

Desorganización, tanto en materia de separación de infraestructuras y servicios como en organización de infraestructuras. Ustedes tienen en este momento tres organismos inversores en la materia, ya se lo hemos dicho en el debate presupuestario: Renfe, el Ministerio propiamente dicho y el GIF. Creemos que las competencias en infraestructuras deben unificarse en un solo ente, dígame si eso está en sus previsiones. Ese ente debe garantizar transparencia en las actuaciones y, desde luego, la no división de la red en dos con diferente trato y status. Usted puede decir lo que quiera, usted dice que no va a haber dos redes, pero nosotros sólo vemos pasos continuos en esa dirección, como sucede actualmente con la alta velocidad y el ferrocarril convencional. Dígasenos a qué corresponde la cláusula 69 de este documento, por la que se cede la administración de la infraestructura del AVE Sevilla-Madrid al ente gestor de infraestructuras. Esto da lugar —lo ve cualquiera— al peligro de la organización de dos redes, alta velocidad y ferrocarril convencional. Mire usted, póngase la infraestructura en ese proceso de separación de infraestructura y prestación de servicios donde se quiera, no se lo va a discutir mi grupo parlamentario, póngase donde se quiera, pero toda junta —repito, toda junta—, con criterio de red integrada, a pesar de que dé prestaciones distintas, pero toda junta. La red, señor Vilalta, para nosotros tiene que ser integrada, ha de evitarse una futura ruptura que estamos percibiendo con gravísima preocupación entre un ferrocarril —podríamos llamarle— rico, la alta velocidad, y un ferrocarril pobre, es decir, el resto de la red convencional —y ya el señor Rodríguez nos ha descrito prosaicamente y con mucho color lo que ocurre en Galicia—, que se vaya poco a poco muriendo. A esta percepción contribuye el hecho de que no existe en el documento que yo he estudiado ni en sus palabras iniciales, no sé si después podré modificar mi posición, ni un solo compromiso de tipo alguno en

materia de infraestructuras ni por parte del GIF, ni del Ministerio, ni de Renfe. Le hago una pregunta. A nosotros nos consta que Renfe ha pedido que figurara como compromiso la variante norte, la variante de Guadarrama y usted se ha negado. ¿Por qué? No aparece en el documento del contrato-programa este compromiso. Sí, un compromiso. El contrato-programa tiene una vigencia de cinco años. En esos cinco años, ¿no habremos de comprometer, al menos, la segunda prioridad definida por este Parlamento, después del Madrid-frontera francesa, que es la variante de Guadarrama? Aquí no figura nada ni en los Presupuestos Generales del Estado, como es obvio, ni en las previsiones del anexo de inversiones, prioridades que usted sabe muy bien que son plurianuales. Y ya se lo hemos venido denunciando por sistema, porque luego la propaganda política se les da de maravilla, en el territorio lo cuentan todo; después le pondré algún ejemplo. ¿Por qué no hay ni un solo compromiso?

Convendría aclarar las funciones de los diferentes organismos implicados y avanzar en la separación entre gestión de la infraestructura y operación de servicios. Mi grupo le da una fórmula posible. Podría ser una empresa gestora de la infraestructura convencional, con personalidad jurídica independiente; incluso, como solución intermedia, esta empresa podría mantener su vinculación con Renfe a través de algún tipo de relación, por ejemplo, una relación tipo holding. Hoy, Renfe está dispuesta, tiene posibilidad de hacerlo y mejoraría notablemente nuestra capacidad de gestión.

Canon de infraestructuras. Usted habla de su posible establecimiento, sin más especificaciones, pero en el documento que yo he manejado, señor Vilalta, hay una seria contradicción, porque en las cláusulas 45 y 46 se especifica que la financiación de los trenes AVE que adquirirá Renfe (estamos hablando, por supuesto, de la línea Madrid-Barcelona de alta velocidad) tendrá que hacerse con cargo a los recursos de su explotación, pero teniendo en cuenta el canon. Yo tengo algunas dudas, que le traslado. ¿Se implantará el canon sin armonizar previamente las condiciones de transporte en la carretera? Si es así, usted y yo sabemos —y cualquiera— que el ferrocarril perdería, en una medida muy importante, competitividad en el tráfico, por lo menos de mercancías y de largo recorrido. ¿Se implantará sólo en la línea de alta velocidad? Preguntamos: ¿En el tramo Madrid-Lleida?, ¿en el Madrid-Sevilla?, ¿dónde se ingresará el resultado del canon?

Cercanías. Señor Vilalta, usted ha hablado muy por encima de los objetivos en cercanías y le quiero decir que, de acuerdo con el documento que manejo, disminuye la subvención. Efectivamente hay un compromiso de mejora de gestión que compartimos plenamente —toda mejora de gestión hay que saludarla como positiva—, pero ustedes basan esa mejora en el resultado de las cuentas de la unidad de cercanías en la subida tarifaria: más del doble de la inflación prevista. Dígame si esto es así.

Desde luego, lo que más nos preocupa es la ausencia de inversiones. En este contrato-programa, en los números que manejamos, hay una paralización total en inversiones en cercanías; igual que ha ocurrido, por cierto, en estos tres últimos años. Usted sabe muy bien que las grandes inversiones en cercanías se hicieron con gobiernos anteriores y

esto, en nuestra opinión, es una escasa apuesta, por no decir nula, por el fomento del transporte público, que, desde luego, por la gestión de su departamento, se está demostrando que no es una prioridad, en absoluto, para el Gobierno del Partido Popular. Por cierto, en el documento que yo manejo —y usted lo ha presentado también como un objetivo— hablan de incorporar las formas de coparticipación más adecuadas en cada caso con la iniciativa privada. No discutimos esa posibilidad en la gestión de determinados servicios. Ahora bien, en el documento que yo manejo no se plantea la cooperación —hablo de cercanías— con las administraciones autonómicas y locales o con una entidad de transporte metropolitano, para una política integrada, de la que usted hablaba, de transporte en las ciudades. A mí me gustaría saber si esto es así porque nosotros sí apostamos por esa posible cooperación de las administraciones locales y autonómicas.

Saneamiento financiero. El señor Vilalta ha hecho una declaración bastante de Perogrullo. Ha dicho —si no he tomado nota mal— que el proceso de saneamiento se hará de la forma más adecuada. ¡Claro! Se supone que ustedes intentarán desarrollar el saneamiento financiero de la entidad de la forma más adecuada. Yo eso se lo concedo. ¿Pero usted cree que nosotros podemos mostrarnos conformes con esa declaración cuando estamos hablando de una deuda de un billón de pesetas? Dígame usted cómo, con cuánto dinero, cuál va a ser la aportación del Estado, cuál va a ser la senda del saneamiento. Díganoslo porque, hasta ahora, vemos una política timorata, poco atrevida, incluso en el cumplimiento del actual contrato-programa. Y algo muy preocupante: la Comisión Europea no ha dejado de señalar la delicada situación financiera de Renfe —usted lo sabe— en comparación con el resto de las compañías de la Unión Europea, y el proceso de liberalización y acceso al uso de infraestructuras de otros operadores difícilmente se puede hacer, en su plenitud, sin haber alcanzado previamente un saneamiento aceptable de la operadora principal, en este caso Renfe. Por tanto, por favor, explíquenos algo más: cuánto dinero se va a poner, cuál es el cuadro, cuál es el ritmo de los próximos cinco años, etcétera.

Relación con comunidades autónomas. Ya le dije antes, señor Vilalta, que no hay negociación alguna, no ha habido participación con las mismas y le voy a decir por qué o, al menos, cómo lo interpretamos nosotros. El Ministerio de Fomento no tiene dinero, ustedes sólo tienen dinero para el GIF y para el Madrid-Barcelona-frontera francesa. En los próximos años —y se lo demostraremos en sucesivos debates a partir de ahora—, ustedes no tendrían dinero, porque se lo han gastado a través del celeberrimo método alemán, ni siquiera para cumplir los convenios que firma Renfe con las diversas comunidades autónomas, y ésta es una situación penosa. Ustedes, al no tener dinero, envían a Renfe a firmar esos convenios, pero Renfe no dispone de esa capacidad, y lo vemos en el contrato-programa, en el documento que yo estoy manejando; comprometen fondos Feder, pero algunos de ellos no están ni siquiera plenamente garantizados y, como es lógico, después se incumplen. Tengo aquí una ristra de compromisos públicos de su partido que, de poderse cumplir y según nuestras cuentas, precisarían una partida presupuestaria en atención al transporte ferroviario cuatro veces superior a la actual. Por lo tanto,

seamos serios y seamos objetivos, no vayamos vendiendo todo a todos si, después, no podemos cumplirlo. Por ejemplo, ¿qué tiene que decir el Ministerio de Fomento ante la posición de los presidentes de las comunidades autónomas de Madrid, Castilla-La Mancha y Valencia sobre el trazado de alta velocidad? Ustedes no han dicho nada y que yo sepa —no sé si me equivoco—, la competencia, no sólo de planificación sino de ejecución y financiación de esa línea, es del Ministerio de Fomento. Los ciudadanos nos enteramos de que tres presidentes de comunidades autónomas tienen ya decidido un trazado y el Ministerio de Fomento, aquí paz y después gloria, no ha dicho ni pío. Nos tendrán ustedes que decir cuál será su posición y si ustedes van a financiar los 400.000 millones que vale ese trazado o cuánto van a financiar y cómo, para que sea creíble su posición. ¿De qué modo? Por tanto, lo que yo deseo es el pronunciamiento del Ministerio de Fomento ante esa posición. Vaya por delante —usted lo sabe, porque figuraba en el Plan Director de Infraestructuras discutido y aprobado por esta Cámara— que mi grupo parlamentario, por supuesto, es favorable a un tren de alta velocidad entre Madrid y Valencia, pero lo que nos alarma es la posición de su Ministerio. Le repito que creo interpretarla porque, como han prometido todo a todos y no pueden cumplir, por eso callan; entre tanto, cuanto más lío haya, más declaraciones, contradicciones, estudios, tomas de posición, mejor. Así, ustedes dicen: mientras esté el patio entretenido en la discusión, nosotros vamos cumpliendo, se acercan las elecciones, no tenemos que poner dinero porque no lo tenemos y, mientras, todos entretenidos con la discusión. Le puedo poner otro ejemplo como botón de muestra —fíjese usted, antes le decía que le iba a poner algunos ejemplos—, que es el de Extremadura. Un teletipo de Europa Press, de hace dos días: El PP cifra en unos 40.000 millones la inversión necesaria para que el tren de alta velocidad pase por Extremadura. ¿Sabe usted lo que dijo el portavoz del Partido Popular en materia de infraestructuras, Rodolfo Orantos? Según explicó en una conferencia de prensa, la mayor parte de la inversión tendría que efectuarla el Gobierno regional, con una operación de endeudamiento o con ayuda de las cajas de ahorros de la comunidad autónoma. En consecuencia, señor Rodríguez, ya sabe usted lo que probablemente ocurrirá también con el convenio firmado con la Xunta de Galicia. Es decir, el Partido Popular promete, pero luego pide a las comunidades autónomas que sean ellas quienes financien las vías de alta velocidad. Por cierto, le hago una pregunta, a petición de miembros del Gobierno de la Junta de Extremadura: ¿Tiene el Gobierno programación respecto al tren de alta velocidad y definición clara del trazado Madrid-Lisboa?

Tengo una segunda pregunta sobre el proyecto de modernización de la línea férrea Aljucén-Badajoz, que en 1997 ustedes publicitaron, hace ya más de dos años. Dijeron que se iba a modernizar la línea Aljucén-Badajoz. Sólo le pregunto si al menos en el año 1999 se va a licitar este proyecto. No sueño con el año en que se podrá acabar la modernización de este tramo; sólo le pregunto si se va a adjudicar la licitación en este ejercicio.

Voy a ponerle otro ejemplo, extraído de un medio de comunicación castellano-leonés: la línea Medina del Campo, Salamanca, Fuentes de Oñoro se modernizará con 13.000

millones. La Junta y Renfe firmarán la próxima semana un convenio para mejorar la vía y aumentar la velocidad, 13.000 millones, de los que Renfe tiene que aportar el 50 por ciento. En el contrato-programa, haciendo cuentas, sumamos los 30.000 millones que tienen que aportar, firmados por la Xunta de Galicia; los 44.000 millones que el Partido Popular afirma que costará la línea de alta velocidad de Madrid-Lisboa; los centenares de miles que supondrá la línea Madrid-Valencia; la modernización de Medina del Campo, Salamanca, Fuentes de Oñoro, y por supuesto, siendo diputado por Salamanca, como usted comprenderá, soy entusiasta de esta obra, pero entusiasta de la realidad, no de las promesas que se quedan escritas en el aire. Por todo lo anterior, le pregunto dónde están los recursos. Díganos que hay detrás, cuáles son los cuadros, cuáles son las tripas, si me permite la palabra, económicas, que laten en el contrato-programa, no nos hable sólo de objetivos, y díganos si ustedes están en condiciones de cumplir tanto compromiso como han desarrollado. Acabo con una pregunta. Últimamente, ustedes están teniendo serias diferencias entre su Ministerio y el de Medio Ambiente en relación con trazados de diversas infraestructuras y lo están resolviendo, como ya dijimos en el Pleno de la Cámara en una pregunta al señor ministro, involucrando al Consejo de Ministros, cosa que antes nunca había ocurrido, y, claro, siempre se lleva la razón el Ministerio de Fomento, pero en este caso lo que más nos preocupa es si, ante esa falta de entendimiento entre ambos ministerios, van a continuar ustedes resolviendo el conflicto apelando al Consejo de Ministros y eliminando siempre la variable más conservacionista desde el punto de vista ambiental e inclinándose por la que define el Ministerio de Fomento, porque en ese caso nosotros tendremos muy serias dudas y criticaremos claramente esa posición política.

Como ve usted, señor Vilalta, acabo definitivamente. Poco he podido sacar de su comparecencia, pero espero que en la réplica pueda al menos esclarecer las dudas que ha presentado mi grupo parlamentario. **(El señor Carreño Rodríguez-Maribona pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Carreño. Primero, interviene usted. Contesta el compareciente y luego, hay un breve turno de réplica.

Entonces, contesta el señor Vilalta, secretario de Estado de Infraestructuras.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): En el conjunto de cuestiones que se han suscitado es difícil que pueda responder a todo, pero hay algunos temas en los que es interesante incidir, como el de inversiones.

Conviene aclarar que una cosa es el contrato-programa entre el Estado y Renfe, para poder llevar a cabo las operaciones tanto de mantenimiento de la red como de los servicios, y otra cosa es la inversión. Tal como está establecida, la inversión en variantes, en nuevos trayectos, en todo aquello que no sea de reparación o de conservación, se hace por parte del Estado. Por parte del Estado y en este caso a partir de la creación del GIF a través de dos elementos inversores. Uno es el Ministerio, la Subdirección General de Infraestructura Ferroviaria, y, por otro lado, el GIF,

que, según su ley de constitución, elaborada en esta Cámara, tiene como cometido la construcción de nuevas infraestructuras, la gestión y el mantenimiento de éstas y de todas aquellas que el Estado le atribuya. Por otro lado, tiene que cumplir los mecanismos de Eurostat, por lo que las inversiones en el GIF no computan para el déficit, lo cual ha hecho posible que una importante cantidad de recursos financieros pueda haber ido a la inversión ferroviaria, que se sitúa —es un hecho, que tiene poca discusión—, después de muchos años, al mismo nivel casi que la inversión en carreteras. Como saben SS.SS., en este presupuesto de 1999, a través de la inversión directa del Estado o de sus organismos asociados, dependientes del Ministerio de Fomento, la inversión en el ámbito del ferrocarril es de más de 350.000 millones —se acerca a los 400.000 millones—, que de manera continuada ha tenido la preferencia en cuanto a la inversión en carreteras. Es una inversión importante, sin la cual difícilmente podríamos llevar al ferrocarril a la cota que le corresponde.

Como decía, hay dos elementos inversores, dos entes inversores, la Subdirección y el GIF, y que no entra dentro del contrato-programa el tema inversión, sobre la que el ministro de Fomento ha pregonado que el ferrocarril va a ser en adelante una prioridad desde el punto de vista de política de transporte. Sólo hay inversión en ferrocarril. Por tanto, ¿con qué criterios se va a hacer esta inversión? Como he apuntado en mi primera intervención, estos criterios se desarrollan de acuerdo con un programa, en el que por primera vez se contempla en su totalidad toda la red, especialmente en unos corredores prioritarios, que en definitiva acaban conformando el conjunto de la misma, como arterias principales que luego nutren el resto. El programa, con todos los datos que se están recogiendo de Renfe, de las comunidades autónomas, etcétera, se está desarrollando en tres etapas consecutivas. En primer lugar, considerar toda la red convencional para sacarle mediante las inversiones que sean necesarias, en algunos casos seguramente para una señalización moderna que permita circulaciones más fáciles, aprovechando incluso en etapas previas la existencia a lo mejor en unos casos, en tanto no se pone la doble vía, la existencia de una vía simple, en otros casos, la electrificación. En definitiva, se trata de considerar cada uno de estos corredores de la red convencional para sacarle la máxima operatividad, lo que conlleva unas inversiones a las cuales hay que hacer frente. En segundo lugar, una vez mejorada esta red y establecida la optimización de la misma, hasta los límites que se pueda llegar, sin tener que hacer nuevas líneas, se verá si con el propio material móvil se puede mejorar el servicio, mejorar el tiempo. Y, en tercer lugar —y ello va concatenado— a partir de constatar que en algunos casos —los de los grandes trayectos que el diputado Caldera ha señalado refiriéndose a Madrid-Valencia o Madrid-Valladolid— no puede lograrse en la red convencional, por mucho que se tenga en cuenta un material móvil específico, pendular, etcétera, se prevé la inversión en nuevas líneas.

Por tanto, aunque se ha dicho que no hay planificación, creo que, por primera vez, de una manera racional y global —y esto está reconocido por los equipos de Renfe— aquella se está llevando a cabo, teniendo en cuenta toda la red y no como se ha dicho a veces, que solamente se cuidan unos

ejes a levante, al sur o al norte. No es así, se realiza en toda la red y el programa de inversiones para el año próximo recoge las prioridades que se deduzcan de esta planificación. Repito, que todo ello se realizará con un esquema y con la voluntad política de darle finalmente al ferrocarril el puesto que le corresponde en el área de los transportes. **(El señor vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Espero que con estas explicaciones haya aclarado una parte de las dudas que pueden haberse suscitado por SS.SS en este debate. He puesto de manifiesto la necesidad de diferenciación entre inversión y contrato-programa, y las inversiones a las que me he referido no tienen que ir al contrato-programa. Al contrato-programa van las inversiones de mantenimiento, de reparación, que corresponden a las inversiones derivadas de la amortización de la propia red.

El Estado no dimite de su papel en cuanto a autoridad desde el punto de vista de la red ferroviaria global a nivel de Estado. Concretamente en el caso Madrid-Valencia, en el que, como ha dicho el diputado Caldera, los tres presidentes de las comunidades autónomas se han definido, o en el caso de unas manifestaciones de un miembro del Partido Popular en Extremadura, el Gobierno no puede amordazar o encauzar el pensamiento y la manifestación de los presidentes de las comunidades autónomas ni de los miembros de los partidos, ¡faltaría más!, y mucho menos en un momento —y todos lo sabemos— en que estamos en campañas electorales. Por descontado no creo que esta sea una función ni del Estado ni democrática. Nosotros no podemos pronunciarnos sobre lo que tienen que decir unos presidentes de comunidades autónomas. Sí tengo que decirle, señor Caldera, que el Estado no dimite de su función, está estudiando la información relativa al trayecto Madrid-Valencia, que está en un proceso bastante avanzado de concreción y creo que no tardaremos mucho tiempo en someterlo a la consideración de las tres comunidades autónomas, sin las cuales —en el caso de Madrid-Valencia o en el de Extremadura— difícilmente podríamos actuar. Como todo estudio informativo, también habrá un plazo de información pública, previa a su declaración de impacto ambiental. Por tanto, en este sentido quiero tranquilizarles. No existe una dejación de la autoridad del Estado en este caso y así lo hemos expresado en diferentes ocasiones. Respecto al tramo concreto Aljucén-Badajoz, creo recordar que es una inversión que se realizará con toda probabilidad en este año.

Respecto a las inversiones en Galicia sabe S.S. que hay un convenio entre la Xunta y el Ministerio de Fomento de 30.000 millones que está en marcha y también hay otro convenio entre Renfe y la Xunta. En este segundo convenio hay una parte importante —de los 30.000 creo recordar que más de 20.000 millones de pesetas— que corresponden a aportación Feder. ¿Va a haber aportación Feder, va a haber aportación de los fondos de cohesión destinada al ferrocarril? Es evidente que sí y es lo que deseamos; no sería posible de otro modo realizar el esfuerzo en inversión ferroviaria en el que está empeñado el ministro. Sí quiero decir, señoría, que 30.000 más 30.000 son 60.000 millones, una inversión en tres o cuatro años; no en todas las autonomías existe una seguridad de inversión como ésta, porque además el compromiso se ha adquirido antes de esta previ-

sión de los corredores y de racionalización de la inversión en el conjunto de la red. Por tanto, creo que existe una clara voluntad de actuar en Galicia y yo le ruego que usted lo vea desde este punto de vista.

Somos conscientes y en el caso de Galicia se tendrá en cuenta en la programación ferroviaria la importancia del sistema portuario en el eje de la cornisa atlántica gallega. Ya se ha empezado a actuar en relación con las carreteras y no puede dejar de hacerse con el ferrocarril. Además, no podemos dejar colgadas en esta programación las relaciones de Portugal con España. ¿Cómo vamos a dejar a un miembro de la Unión Europea, que necesariamente tiene que pasar por España para conectarse con el resto de Europa? Evidentemente, Portugal también va a estar en el programa que antes comentaba.

Ha preguntado cómo vamos a implantar el canon sin considerar los aspectos de su competencia con otros modos de transporte, especialmente la carretera, y tiene mucha razón S.S. al decir que están íntimamente ligados. Este es uno de los aspectos que se debaten también en la Unión Europea y no acaba de establecerse si es que tiene que pagarse una viñeta y con qué nivel. El transporte por carretera es tan fuerte que limita la rapidez de avance de la Unión Europea. Justamente por esto, señoría, quisiera que viera que el que no se diga en el contrato-programa, porque no puede decirse en este momento, cuál es el importe en pesetas por kilómetro en la red convencional para los diferentes tramos, en función de una serie de parámetros, se debe a que este es un proceso que no podemos tardar mucho en establecer, pero que no se puede inventar. Es algo que nos hemos planteado que se lleve a cabo durante el período de contrato-programa, a través de la comisión de seguimiento, con un equipo de reflexión desde la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio, para considerarlo en una dimensión más amplia, no solamente ferroviaria, y a partir de ahí se podrá establecer este canon en la red convencional. No dude de que es necesario hacer esto, justamente para clarificar los costes. Creo que uno de las grandes ideas de la política comunitaria es la de separación de la infraestructura y la operación, por un lado, y, por otro, del canon. Es lo que va a permitir que la red ferroviaria europea, separada y disgregada en distintos Estados, se transforme muy lentamente en una sola red que no tenga que pasar por los condicionantes de las compañías de bandera de cada Estado, cuyo objetivo no es tanto una política de transporte europeo sino una política tradicional de la compañía de cada Estado. Creo que tanto el canon como la separación son importantes y en este sentido creemos que cada operadora, también de una manera progresiva, tiene que ir incorporando el canon de paso por la red ferroviaria para, de esta forma, y siempre teniendo en cuenta que se mueve en una competitividad entre modos, clarificar los costes de las operadoras. Difícilmente podremos entrar en este contrato-programa en otro estadio, en el que no le toca todavía seguramente entrar, si es que se tiene que entrar, que es el de ir liberalizando los operadores. Creo francamente —y en la creación del GIF ya se dice que es Renfe el operador, etcétera— que al menos este Gobierno no ve que en este período del contrato-programa pueda producirse —como no se ha producido tampoco en otros Estados europeos— la liberalización de la operación. Se cuenta, eviden-

temente, con Renfe, cada vez más identificada en sus unidades de operación con una gestión dinámica y de presencia en el mercado, y en este contrato programa se considera que tiene que irse introduciendo el canon de una manera gradual para que en los costes de cada unidad de negocio estén también los costes de la propia red, imputados a cada unidad de negocio.

Esto es distinto del canon que pueda ya satisfacerse en la nueva red que se está construyendo y que es continuación de la ya construida entre Madrid y Sevilla. Es distinto porque es una red que no está integrada en el conjunto de la otra red. Usted sabe perfectamente que el mantenimiento se hace por gestión indirecta y que el personal normal, de mantenimiento de vías, de Renfe no es el de la red convencional. Por tanto, es claramente identificable en este momento, pero sobre todo lo es en el sentido de que es necesario que lo sea y que el canon de la nueva línea puede establecerse singularmente dentro del conjunto del canon que se está estudiando, pero que va a seguir otro proceso más lento. Y digo que este canon en la nueva línea es necesario porque lo es para la financiación de la línea. Se cuenta que en la línea Madrid-Barcelona un 30 por ciento de la inversión va a proceder de los ingresos del canon en el período de los primeros 20 años. Si ya contamos con 50 años, entonces los recursos que proceden del canon pueden llegar a cubrir el 80 por ciento de la inversión. Esto es importante porque permite liberar recursos para el resto de la red y, por tanto, esta nueva línea, en este caso, no será en detrimento del conjunto de la red. Es importante también en el sentido de que están en la gestión de la red no solamente los costes de mantenimiento sino también los de inversión de la red, dependiendo del período de retorno, pero ya le digo que en 20 años, que es el crédito normal, viene a representar el 30 por ciento. Creo que esto es positivo y que incorporar a esta filosofía y a este sistema de canon la línea Madrid-Sevilla, que ya ha ido generando tráfico y servicio, etcétera, permite que su cuenta de explotación en este momento sea positiva. No es beneficio, porque no va a pagar los costes de mantenimiento de la línea, porque estos los paga el Estado. Creo que los costes de mantenimiento, cada vez más, tienen que salir de la propia línea, y en este caso, con el crecimiento de tráfico, es lógico que sea así. Si los recursos que se generan en la línea Madrid-Sevilla no se utilizan para disminuir la tarifa de una clientela ya fidelizada, sino que se utilizan para ir pagando de manera progresiva los costes de mantenimiento, ayudamos a la racionalidad del sistema ferroviario. En este caso está muy claro porque, por suerte para nosotros, tenemos esta línea identificada, separada del resto; seguramente es lo que quisieran muchas compañías y muchos Estados europeos, poder identificar en una línea, prácticamente partiendo desde cero, una nueva filosofía de gestión. Por tanto, sí a la implantación de este canon, aunque sea distinto en un inicio pero dentro de un contexto global, porque en el establecimiento de un canon puede tener que ver que se trate de red convencional o de red de diferentes características, y entonces el canon, dentro de una misma filosofía o planteamiento, puede tener, como sucede en Francia, en Alemania o en Holanda, diferentes acepciones, según las líneas o servicios en que se presten.

Me preguntan SS.SS. si no hay compromiso para la variante del Guadarrama. Señorías, sí hay compromiso. Se ha pasado al GIF y por tanto existe el compromiso y la posibilidad de aportar al GIF por el capítulo 8, capital, recursos que de otra manera difícilmente podrían destinarse a la variante del Guadarrama; es justamente una garantía de que esto se está llevando a cabo. ¿Tiene que entenderse la red como un todo? Así lo creemos, señoría. Cuando se constituye el GIF, en su ley de creación se dice que mantendrá las nuevas infraestructuras que construya y todas aquellas de la red convencional —ahora no recuerdo la terminología exacta— que le adscriba el Estado. Por tanto, sí es todo un conjunto, pero, señoría, creo que debemos tener en cuenta que, con un criterio juicioso, este proceso debe hacerse de manera gradual, en un caso como este, en el que están implicados importantes recursos humanos, con la complejidad que implica la gestión de una red, etcétera. Está claro en aquella red que pueda incorporarse sin problemas, y no sólo sin problemas sino con beneficios. El mismo equipo que ahora está gestionando desde Renfe el Madrid-Sevilla puede, con pocas adiciones, gestionar el conjunto de la nueva línea, por descontado, hasta Zaragoza y Lleida, y más adelante hacia Barcelona, porque es un equipo suficiente para el Madrid-Sevilla y también para gestionar el conjunto de la nueva línea. Por tanto, no crea problemas y puede hacerse de forma inmediata el traspaso al GIF de la infraestructura del Madrid-Sevilla como primera fase, de una manera gradual y siempre teniendo en cuenta el diálogo con los sindicatos, que es importante para el caso de la red convencional, y todas las cautelas que sean necesarias para que pueda producirse de una manera gradual dicho traspaso, pero no puede asegurarse, señoría, que se lleve a cabo en este período, pues tenemos que ir dando pasos para que esto se produzca. ¿Podrá ser al final de este período? No puedo decirle a S.S. si va a ser así, pero tenemos que ir avanzando.

¿Cómo se hace esto, cuáles son los pasos que se deben ir dando? Identificando la administración de la red convencional, ahora ya dentro de lo que es Renfe, con lo cual empezamos a separar e individualizar con cuenta de resultados, etcétera, cada unidad de negocio de administración de infraestructuras. Es un paso muy importante y además nuestro criterio como responsables de la política de transportes del Ministerio es incorporar a dicha administración de infraestructuras todo aquello que valga. Por ejemplo, la fibra óptica en la red de telecomunicaciones. Se trata de un elemento necesario para la señalización de la infraestructura que además se utiliza para otros temas. Es una fuente adicional de financiación de la administración de esas infraestructuras. O las estaciones, que deben estar implicadas en lo que es infraestructura, porque si en un futuro, incluso dentro de la propia Renfe, se pueden crear unidades de negocio que compitan entre ellas —seguramente sucederá, es una hipótesis posible y favorable—, es lógico que, al estar las estaciones en la infraestructura, queden al margen, no sean dependientes de la operación y puedan dar igual servicio a cualquiera de los operadores, aunque estos —como seguramente sucederá— sean de la propia Renfe. Por tanto, es importante este proceso de identificación, que es lento, que no se hace por real-decreto, que no se hace en la discusión de los dos o tres meses que dure la discusión

del contrato-programa; pero sí hay que identificar el proceso e ir avanzando en ese sentido.

Por cierto, señoría, no hay duda de que vamos retrasados y es un problema del que adolece la Administración española. No es la primera vez que vamos retrasados, pues tengo entendido que en algunos casos se demoró casi un año. Aunque sería bueno que desde un punto de vista de lógica presupuestaria y de racionalidad se tuviera preparado con anterioridad a los propios presupuestos, lo importante es que se avance y que en estas conversaciones del contrato-programa se llegue cuanto antes a algo concreto. Creo que es importante porque, de otra manera, Renfe queda disminuida en su capacidad o, al menos, el Ministerio de Economía queda disminuido en la posibilidad de aportarle recursos.

En el tema de cercanías, señoría, puede estar seguro de que no se han dejado de lado las actuaciones, dado que se han previsto en Madrid y en Barcelona. Por cierto, en Barcelona la mejora de cercanías se va a producir con la implantación de la nueva línea. La nueva línea ferroviaria permitirá canalizar todos los servicios de largo recorrido y regionales, que gracias a la existencia de Talgo no crea ningún tipo de problemas, y libera toda la red convencional existente en Cataluña para cercanías, sin la hipoteca que representa el paso de trenes regionales, de largo recorrido, de euromeds, de talgos; quedará liberada la red convencional del paso de estos trenes no cadenciados, que justamente es lo que le crea a cercanías los mayores problemas. Aquí vemos un caso muy concreto —caso que se repetirá en parte también en Madrid, lógicamente, con la creación de las nuevas líneas que vayan saliendo de aquí—, en que la nueva línea no está en contraposición; al contrario, tal como se diseñan ambas redes, una va en socorro de la otra, en varios sentidos: primero en liberarla de unos tráficos que le impiden sacar la máxima rentabilidad en las zonas metropolitanas; segundo, en tener la red convencional para un mayor aprovechamiento para mercancías y, en tercer lugar, y creo que esto es importantísimo, para reducir el mapa de España, si me permite, transformando las distancias en tiempos. Por tanto, esta nueva red no configura una red en dos velocidades, una red que podríamos decir de ricos y de pobres; en absoluto. Si no hubiera una nueva red, podríamos decir, seguramente no en los ámbitos metropolitanos, que el ferrocarril tendría pocos más años de vida.

Creemos necesario el servicio de cercanías y apostamos, señoría, por un transporte público en las grandes poblaciones. El otro día estuvimos viendo con Renfe el cuello de botella de Atocha, en el que se realiza la correspondencia por parte de más de un millón de viajeros. Todos estos temas se están planteando con racionalidad, mirándolos en su conjunto; no solamente podemos resolver los cercanías, sino que tenemos que contemplar al mismo tiempo los regionales, las largas distancias y el ancho distinto, porque de otra manera no tendríamos recursos europeos y porque queremos estar en la multioperatividad, uno de cuyos aspectos, que implica a España, es justamente el ancho.

En cuanto al saneamiento financiero, señoría, es un tema sobre el que hay reflexionar e ir avanzando. Si durante tantos años no se ha tenido la receta que le dé solución, debemos atacarlo con gradualidad y no sin tener en cuenta todos aquellos activos no operativos que seguramente,

desde un punto de valor, pueden llegar a compensar, ir en ayuda o equipararse a una parte importante de la deuda que el Estado tiene con Renfe, que es por dos conceptos, por insuficiencia histórica de aportaciones y por compensación de inversiones que Renfe pueda haber hecho en el propio Estado.

Señor presidente, he intentado responder a todas las cuestiones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Quieren intervenir los portavoces de los grupos? **(Pausa.)** El señor Rodríguez tiene la palabra por un máximo de tres minutos.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Realmente estoy preocupado no tanto por las cifras que el señor Vilalta da, sino porque pueda creer que lo que referenció respecto de Galicia es algo más que propaganda. Lo digo porque seguramente su cabeza no está puesta en aquel país, yo lo comprendo, pues para usted eso es colateral. No se lo digo en plan crítico. Es colateral porque hay muchas cosas que contribuyen a que lo sea. Por lo tanto, usted puede pasar de nosotros, aunque ahora pueden pasar menos que antes, pero aún siguen pasando olímpicamente.

Le voy a dar unos pequeños datos de ese acuerdo Fomento-Xunta y convenio Renfe-Xunta, que usted cifró en 60.000 millones de pesetas —lo dijo de una manera un poco, diríamos en mi país, algo raposa, algo cautelosa y torticera—. Dijo que era en tres años. No, teóricamente es en cinco años. Eso indica que usted no se fija mucho, que le da igual, que me parece bárbaro. Además de ser en cinco años, da exactamente —y le voy a dar los datos del Ministerio—, para actuaciones urgentes, que llaman, que son retirar pasos a nivel, poner vallas metálicas en medio urbano, para un circuito de 1.000 kilómetros, la cantidad de 13.538 millones de pesetas. Para esas actuaciones, no para otro tipo. Y para el eje atlántico, ese eje maravilloso del que usted habló, salen en cinco años 16.482 millones de pesetas. Yo no voy a hacer juicios de valor comparativos, que a mí me parece que no tienen mayor sentido, pero sí paradigmáticos. ¿Sabe cuánto van a gastar para enterrar el ferrocarril en el medio urbano en Cádiz en menos de dos años? 16.000 millones de pesetas. Que usted diga esto, porque no tiene más salida y para cubrirse en propaganda, me parece bárbaro.

Las actuaciones en Galicia entran dentro de lo que usted dijo de optimizar la infraestructura existente, haciendo que tenga máxima operatividad y poniéndole el mejor material que ustedes tienen, pero no dicen cuál es el estado actual de la vía, que, vuelvo a repetir, es vía única, sin electrificar, con unas curvas de un peralte terrible, con unas inclinaciones impresionantes y con unos puentes en algunas partes del trayecto que no aguantan los servicios de mercancías si van más de no sé cuántos vagones. No es el punto de partida de Málaga ni de Cádiz ni de Valencia ni el de Valladolid, ni siquiera el punto de partida de Oviedo o de Santander. Esta inversión es de coña.

En cuanto al convenio Xunta-Renfe, usted mismo dice que es para operaciones de mantenimiento. Efectivamente, pero ¿sabe lo que van a hacer? No está asegurado nada más que el del año 1999, porque los fondos Feder, entre otras

cosas, van a depender del reparto que haga el Gobierno español. No es algo que tenga en la mano la Administración autonómica en exclusiva. Sin embargo, el convenio lo da como si fuese así, y teniendo que pagar la Administración autonómica una parte, que manda *carallo*, teniendo en cuenta el punto de partida, porque es distinto que contribuyese la Administración autonómica a lo que van a hacer en Valencia con un tren de alta velocidad de 400.000 millones de pesetas. En este caso de Galicia el estado es lamentable. Usted no respondió a la pregunta del millón. Dice que vamos con criterios de mercado. Con los criterios del mercado, que es lo que me hace realmente pensar que el cerebro del Ministerio de Fomento es un cerebro desequilibrado —en el mejor sentido de la palabra—, que no ve nunca a Galicia y que no la quiere ver, la línea A Coruña-Vigo tenía que estar dentro de las más cuidadas y de las más impulsadas del Ministerio. Sin embargo, como usted dice muy bien, queda a la buena voluntad de Renfe.

El último dato. Ustedes hablan de optimizar poniendo material apropiado. Pues allí hasta se convierte en un problema sustituir los trenes que paga la Xunta de Galicia (420 y pico millones de pesetas anuales, por cuatro trenes de esos que hay que subvencionar) por los servicios de los de 50 plazas. Incluso hay aprobación unánime de este Congreso de los Diputados para que lo hagan. Bueno, pues estamos tirando del erario público de Galicia 400 millones por culpa de tener unos trenes que llevan 200 plazas, y como van 80 personas, porque nada más que hay dos en todo el día, en un centro metropolitano que tiene medio millón de habitantes, como A Coruña-Vigo, primero, la gente no se puede subir en el ferrocarril, segundo, la Xunta tiene que estar pagando del erario público de Galicia unos servicios infumables. Si usted quiere comprobar la infraestructura peor de todo el Estado español, en una área de medio millón de habitantes, móntese en el tren de Ferrol-A Coruña y lo verá, con dos puertos de interés general entre una parte y otra. Todo esto es contranatura.

Esto es muy preocupante y con estas inversiones nosotros llegaremos al año 2007 con un ferrocarril que lo más que puede hacer es andar, en el mejor de los casos, a 90 kilómetros por hora de media; en el resto ni eso. En el 2007. Esto no es de recibo. Para que vea que usted no tiene el cerebro allí, inmediatamente me dice lo de Portugal, porque tienen que salir por España para llegar a Europa, pero yo no le estoy hablando de eso, sino de lo que es la conexión de todo el espacio regional que tiene más habitantes, más peso económico, más interés político, como es toda la cornisa del Atlántico entre Galicia y Portugal, pero usted lo ve bajo visión española, que yo lo comprendo, y piensa en Extremadura y en Salamanca para salir vía Valladolid corriendo, vía Madrid y vía la frontera francesa. Eso es lo que se llama tener un cerebro desequilibrado. La transnacionalización cuando no conviene no juega, que es una transnacionalización interferida políticamente.

No tengo más que decir, pero sí le rogaría que, aunque sé que no hay muy buenos valedores en ese Ministerio sobre el país y que, desgraciadamente, los políticos con los que ustedes se tienen que ver todos los días francamente se ve que no ejercen mucho de defensores justificados de la propia realidad, por lo menos no crea las propagandas que le obligan a decir aquí, porque son de este nivel. Comprenderá que los gallegos, hombre, no somos nadie, pero tontos no somos. Eso vaya usted interiorizándolo.

derá que los gallegos, hombre, no somos nadie, pero tontos no somos. Eso vaya usted interiorizándolo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: En este turno fue algo más concreto el señor Vilalta, aunque tampoco nos convence. Hablando de cercanías decía: estamos en ello. Lo que pasa que están mal; estaría bueno que no estuvieran en ello.

Le dije al principio que iba a hablar de política de transportes y del transporte ferroviario en su conjunto. Ya sabemos que una cosa son las inversiones y otra el contrato-programa del Estado con Renfe y que efectivamente en el mismo se regulan los gastos de mantenimiento, pero yo le he hecho un discurso tanto con respecto al futuro de Renfe como sobre los problemas globales del transporte ferroviario.

No me diga que ustedes no pueden imponer nada a presidentes de comunidades autónomas, claro que no, por supuesto que lo más importante y lo principal es la libertad de expresión, pero yo no me refiero a eso, sino a qué les decimos a los ciudadanos de Madrid y de Valencia, ¿que el trazado de alta velocidad Madrid-Valencia va a ser el que digan los presidentes de las comunidades autónomas o el que decida el Ministerio de Fomento? Esa es la pregunta. Claro que ellos tienen toda la libertad del mundo en su ámbito de expresión. También yo le presento a usted enmiendas de inversión en infraestructuras en determinada parte del territorio que son competencia del Gobierno y me dicen que no. Buena mañana se dan para negarnos inmediatamente las propuestas que formulamos. En este caso de lo que se habla es de una competencia ministerial, que está siendo puesta en el mercado, digamos, político por presidentes de comunidades autónomas, y yo simplemente le pido su opinión y le pregunto que qué le contestamos a los ciudadanos. ¿Por dónde va a ir el trazado? ¿Cómo se va a financiar, si como se anuncia por parte de los presidentes de comunidades autónomas o según lo que tenga que decir en su momento el Ministerio de Fomento? **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Sobre algunas de las cuestiones en las que ha sido usted un poco más concreto, yo veo que ustedes en este contrato-programa se quedan las manos libres, es decir: vamos a avanzar, no está claro que la separación y la liberalización y el acceso del resto de operadores haya que realizarla en este período de cinco años. Sí creo que hay que preparar el camino y hacer una política ambiciosa, y desde luego en ello va a tener todo el apoyo de mi grupo parlamentario, porque estamos hablando de una política de Estado en el mejor sentido de la palabra, para prevenir esa circunstancia. Exactamente igual que la posibilidad de la creación de un solo ente, que sea el que gestione toda la infraestructura. Nosotros lo que le planteamos son medidas de futuro. Yo creo que eso sería positivo y contribuiría a despejar las dudas que mi grupo tiene sobre esa posible dualidad de la red, porque usted me explica que al GIF se le puede adscribir por parte del Estado el mantenimiento y conservación de la red convencional. Sí, pero es que ustedes no lo hacen. Hasta ahora sólo le adscriben lo que van a ser las líneas de alta

velocidad y aquello que va asociado, como por ejemplo el acuerdo que han adoptado en Consejo de Ministros hace unos días, con algunas infraestructuras de la red convencional, pero que están directamente afectadas por la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Incluso cuando me ha hablado de las cercanías, también en ese sentido yo creo que justifica mi crítica, es decir, la mejora de las cercanías deriva de otra actuación. En este caso ha puesto el ejemplo de Cataluña que es la liberación de una parte de la red por la nueva línea de alta velocidad. Yo lo que critico es no sólo en el caso de Cataluña, sino cercanías con carácter global, que creo que hay que mejorar.

Por cierto, en el documento que yo manejaba también se establece una propuesta de ingresos comerciales de 164.000 millones, unos por ventas inmobiliarias y otros por alquiler y cánones, y, sin embargo, no se establece el destino de esos ingresos, por ejemplo a obras de transporte y mejora urbana. Digo que no está concretado en el documento, no que no se pueda hacer. Creo que esa sería una muy buena política desde el punto de vista del fomento del transporte público y de las políticas de integración en la ciudad.

Ha sido usted un poco más concreto con respecto al canon. Yo deduzco que efectivamente en Madrid-Sevilla se va a establecer y que un posible destino del mismo serían los gastos de mantenimiento de la línea, no lo discuto, me parece una buena solución, pero no se me contesta qué va a ocurrir con el resto de la red. En todo caso, sigo teniendo esas importantes dudas.

Por último, y con esto acabo, con respecto a la deuda, claro que es un problema histórico, señor Vilalta, por supuesto. Lo que pido y lo que planteo en la reflexión global que he hecho es que vamos a un modelo de liberalización y de acceso de la red a otros posibles operadores. En ese modelo, que será cuando sea, cinco, siete, ocho o diez años, para el que tenemos que prepararnos, desde luego nuestro operador tiene que estar en condiciones de competir, y para ello tiene que tener un programa de saneamiento de la deuda, que pido que sea más ambicioso, porque en opinión de mi grupo parlamentario hay recursos suficientes para que ese programa se vaya acentuando progresivamente y permita a Renfe una buena situación de competencia en el futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carreño, le voy a dar la palabra, pero como estamos en este segundo turno, muy brevemente, por cinco minutos, y terminará el señor Vilalta cerrando la comparecencia.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Yo tengo dos documentos, uno no aportado por el Ministerio de Fomento, y otro el contrato-programa de 1994-1998, que voy brevísimamente a comentar.

Decía el contrato-programa en la memoria, en su página 1, que constituye en el umbral del siglo XXI un elemento determinante en el proceso de modernización el ferrocarril español y su adaptación a la evolución del mercado del transporte. Y continuaba: En esta línea, el Plan director de infraestructuras, que es el mecanismo de planificación donde los diferentes modos de transporte son contemplados, ha definido el marco futuro de la infraestructura ferro-

viaria en la que este contrato-programa 1994-1998 se inscribe. En el resto de páginas el contenido no dice absolutamente nada de detalle, de cómo se cumple, cómo se va a cumplir o cómo se iba a cumplir, puesto que este contrato-programa, aunque tiene fecha de inicio del 1 de enero de 1994, creo recordar que se aprobó en octubre de dicho año. Por tanto, se inició con retraso, retraso que se ha visto reflejado en 1996 concretamente en las infraestructuras ferroviarias de la obra prioritaria del Ave-Madrid-Barcelona-frontera francesa. Sin embargo, en honor a la realidad de los hechos, tengo que decir que el contrato-programa ha tenido un total cumplimiento —en una perfecta armonía con las organizaciones sindicales— en lo relativo al plan de recursos humanos. Aunque el plan de empresa cuenta con una plantilla final óptima de 31.430 empleados, sin embargo en estos momentos está compuesta por 35.000.

Para el óptimo funcionamiento de este borrador de contrato-programa lo más conveniente sería la rapidez en las difíciles y duras negociaciones que Renfe tiene que tener con el Ministerio de Fomento y con el Ministerio de Economía y Hacienda. Es lógico que se deje la puerta abierta a actuaciones en otros países de la Unión Europea y de los que previsiblemente van a surgir operadores que pretenderán actuar sobre la infraestructura ferroviaria española, como Renfe pretenderá actuar sobre la infraestructura ferroviaria de otros países europeos. Hay que destacar el paso adelante que da este borrador de contrato-programa sobre el ya caducado el 31 de diciembre de 1998, desde una organización en UNE a preparar la separación de balances de las unidades de negocio que se prevé en el transcurso del contrato-programa. Se ha citado varias veces el canon de uso de la infraestructura ferroviaria que va a contribuir a un impulso importante en cuanto al saneamiento financiero de Renfe, del que quiero destacar otra iniciativa de este contrato-programa, que es contar con los activos no operativos de Renfe como patrimonio a poner en marcha y contribuir a ese saneamiento financiero. Los indicadores de eficiencia, seguridad y calidad, que son fundamentales en el funcionamiento y para que crezca el número de usuarios en la red ferroviaria española, del contrato-programa 1994-98 y del borrador actual, dicen mucho en cuanto a los objetivos de mejora de calidad de vía, de precauciones, de fiabilidad y de puntualidad.

Hay otro tema importante relativo a los trenes regionales, que afecta a todas las comunidades autónomas que tienen convenios con el Ministerio de Fomento y con Renfe fundamentalmente, y es que en los convenios con otras administraciones públicas se va a necesitar un informe previo de la comisión de seguimiento del contrato-programa. Por ello, aunque se prevé que en un plazo de dos meses se cree esa comisión de seguimiento, dado lo avanzado del calendario del año 1999 sería conveniente que se acortara ese plazo de dos meses para poder revisar, actualizar y establecer nuevos convenios con otras administraciones públicas. También sería bueno hacer el balance del contrato-programa 1994-98, para que quizás nos sirviera como introducción en la memoria del borrador del nuevo contrato-programa.

Por otro lado, Galicia está en el mapa de España y está en el mapa del secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, como lo ha dicho en varias ocasio-

nes en sus dos intervenciones. Está en el mapa por los convenios Xunta-Renfe. La Xunta de Galicia toma iniciativas, y no sólo que un diputado vaya a visitar desde ministros a altos cargos del Ministerio de Fomento —a los cuales veo aquí y de algunos de ellos soy compañero de carrera—. Creo que también es importante destacar una iniciativa que ha llevado a cabo la Xunta —como han hecho otras comunidades autónomas con otras iniciativas— con las Cajas de Ahorro gallegas, que ha financiado al 50 por ciento, en una inversión de 300 millones de pesetas, para definir a corto plazo la entrada y el trazado del tren de alta velocidad en Galicia. Este primer plan tiene cinco años de vigencia y forma parte del plan de mejora de la infraestructura ferroviaria que tiene una duración de diez años. Este primer plan nos va a permitir mirar hacia el año 2007 no con el pesimismo que había dicho otro portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, sino con la esperanza de una segunda fase con mayores inversiones que las de la primera fase. No precisa la red integrada ferroviaria de un único gestor para que funcione integradamente. Tenemos el ejemplo de los transportes por carretera, donde se cambia de empresario del transporte haciendo itinerarios sucesivos y está perfectamente integrado. Ya ha hablado el secretario de Estado sobre el eje Madrid-Valladolid. Yo sí creo en la necesidad de este proyecto de Madrid-Valladolid, ya que es vital para Galicia, para las comunidades de la cornisa cantábrica y también para Castilla y León. Hay un plazo para el concurso de adjudicación del proyecto y construcción de obra que termina en el último trimestre de este año.

Me parece que he agotado el tiempo y únicamente quiero insistir en la necesidad de esa comisión de seguimiento que informe de los convenios que lógicamente se plantearán por las comunidades autónomas con Renfe.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar a estás últimas intervenciones, tiene la palabra el señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Quisiera empezar por Galicia, porque así ha empezado S.S. en el turno que le ha correspondido. Si se me ha entendido que el enlace con Portugal sería sólo un enlace de paso a través de España, le ruego que me disculpe. Tengo muy claro que la cornisa atlántica, que comprende ambos países, Portugal y España, es uno de los ejes más potentes, económicamente hablando, que existen en la península Ibérica. Evidentemente, esta simbiosis a través de las fronteras, que en realidad ya no existen desde que estamos en la Unión Europea, es algo en lo que creemos y tenemos que potenciar, como pueden ser las Transfronterizas con Francia, a un lado y a otro de la frontera. Desgraciadamente, en este caso hay pocos puntos en los que podamos decir que existan ejes potentes, pero sin duda un eje potente transnacional es el de la cornisa atlántica. Evidentemente, si como dice usted —y además en muchos casos es así— el trazado del ferrocarril por su vetustez y porque viene del año de Maricastaña, está en unas condiciones de trazado bastante fuera de modernidad, y si como dice —y es así— a medida que se vaya mejorando más tráfico habrá, es lógico que en este programa de corredores, señorías, vaya a salir —porque allí no hay ningún tipo de discri-

minación— como una de las actuaciones necesarias. ¿A qué nivel? ¿Al de mejora de la red existente en unos tramos y en otras variantes? ¿Además con un material móvil —digo además— para sacar el máximo provecho en aquellos tramos que todavía queden? ¿A nivel de una nueva línea? Esto es lo que de una manera racional esperamos poder aportar como programa de actuación ferroviaria.

Volviendo a la matización que ha hecho el diputado señor Caldera, sobre quien decide, respecto al Madrid-Valencia, creo que no descubro nada, porque simplemente se trata de leer los convenios que se han firmado entre el presidente de la Comunidad Autónoma de Madrid y el presidente de la Comunidad Autónoma de Valencia y últimamente también el de la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha; ahí figura que es sobre el trazado que decida el Gobierno. Esto es algo asumido por las tres comunidades: quien decide el trazado es el Ministerio de Fomento. Sin duda es bueno, como decía hace un momento también el diputado señor Carreño, que desde las comunidades autónomas se den pasos adelante respecto a trazados que luego, en el contexto general y en el estudio informativo del Ministerio, podrán ser tenidos en cuenta o no, pero qué duda cabe de que las comunidades autónomas con sus competencias urbanísticas están en una posición muy buena al menos para apuntar cuáles serían unos trazados en los que, desde otros puntos de vista territoriales, en los que sí tienen competencias exclusivas, tienen algo que decir. Entendemos esta pluralidad —que creo que nos enriquece a todos— para que pueda haber estas aportaciones, pero también —y creo que en este caso del Madrid-Valencia— los propios presidentes de comunidades aceptan de manera normal, como lo aceptan todas las comunidades, que al final la decisión sea del Estado.

Un solo ente. Ya lo he dicho, pero seguramente no sólo —y esta creo que es una medida de prudencia— de una manera atropellada. Si este ente, el GIF, empieza ya a velar sus armas en la primera gestión de mantenimiento —hasta ahora está haciendo sólo inversión, y creo que para que las cosas funcionen deben hacerse por sus pasos—, en esta primera conservación y administración de una primera línea que habrá construido, será más fácil que vaya llegando a la finalidad que parece ser que de acuerdo con la constitución del GIF se le permite; creo que es una medida prudente para alcanzar —no sé si en este período de contrato-programa pero seguro que en el siguiente— un solo ente de administración de la infraestructura.

Pregunta S.S. cuál es el objetivo del canon para el resto de la red. Entendemos que debería ser para el mantenimiento, así como para nuevas líneas, y puede especificarse —ya lo he dicho antes— un canon para según qué líneas, qué trazados y qué servicios; esto es posible establecerlo. Creo que así como para el otro es posible entrar también en un concepto de inversión, en el caso de la red convencional, en principio —y como además un criterio que también se está desarrollando en el resto de Europa, es que sea el canon—, el objetivo será el mantenimiento. Seguramente incluso en este caso habrá que ir llegando por etapas, pero de lo que no hay duda es de que es importante que los operadores de la línea tengan en cuenta los costes de paso por la línea, los costes de mantenimiento de la línea.

Es claro —al menos esto es lo que he querido decir aunque quizás no lo he expresado suficientemente— que dentro de nuestra política está que Renfe vaya ganando por sí misma cuotas de competitividad. Sería óptimo, por ejemplo, que la unidad de largo recorrido y la unidad de AVE empezaran a tener competencia —porque las dos estarán funcionando, por ejemplo, en la nueva línea de Sevilla-Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera—, porque la de largo recorrido competirá en unos tramos en esta nueva línea para luego salirse y seguir por la red convencional con el sistema de ancho desplazable; sería bueno que hubiera competencia entre esas dos unidades de negocio. Por tanto, otras operadoras que puedan venir en el futuro, tendrán el handicap de tener que enfrentarse a unas unidades de negocio —incluso algunas a lo mejor con personalidad propia— que ya hayan estado compitiendo entre ellas. Será muy difícil, será casi imposible —porque tampoco se inventa la operación ferroviaria— que esta liberalización de que se habla se haga de una manera alocada, porque ya tendremos dentro de Renfe esta competitividad, y yo creo que esta competitividad redundará en un mejor servicio a los usuarios.

En cuanto a la deuda, también sería prematuro poder definir cómo va a estructurarse, incluso a lo mejor será necesario crear una figura jurídica para que reciba toda esta deuda. Esto es algo que nos preguntamos, pero las prisas para esto, señoría, creo que serían malas consejeras.

Finalmente quisiera decir al diputado señor Carreño que tomo nota de la conveniencia de que estos convenios puedan gestionarse con la máxima eficacia y en el menor tiempo posible. No hay duda de que alguno de estos convenios al tener repercusión económica tienen que seguir todo un trámite que está reglado a través de la Administración del Estado, pero evidentemente hemos de hacer lo máximo posible para que sea un trámite breve.

Decía el señor Carreño que no compartía la idea de un único gestor, pero sí quisiera matizarle que sostenemos una única política de red pública con vocación europea e interregional. Esto es importante, históricamente y con la creación de la Unión Europea nos hemos encontrado con que la red de cada Estado es un mundo distinto. El tráfico de mercancías en Europa —y esto lo he dicho más de una vez— no llega al 15 por ciento y no digamos ya en nuestras fronteras, cuando de hecho el tráfico de mercancías por ferrocarril en Estados Unidos llega al 50 por ciento y en algunos casos al 60 por ciento. El tráfico de mercancías en una red de carreteras congestionadas y contaminadas europeas puede beneficiarse con todo el acervo ferroviario. Por tanto, no sé si habrá un único gestor, pero no hay duda de que consideramos una única política de red pública con vocación interregional y europea.

PREGUNTAS:

— **DEL SEÑOR RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE FECHA EN LA QUE ESTARÁN SOLUCIONADOS LOS GRAVES PROBLEMAS DERIVADOS DE LAS OBRAS DEL SEGUNDO TRAMO DEL ACCESO NORTE EN EL BARRIO DE SANTA**

MARIÑA, EN FERROL, A CORUÑA. (Número de expediente 181/002118)

— **DEL SEÑOR RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE PREVISIONES EN RELACIÓN A LA EJECUCIÓN DEL TRAMO DE AUTOVÍA FENE-NEDANARÓN Y DE LOS RAMALES PREVISTOS EN ESTE AYUNTAMIENTO. (Número de expediente 181/002316)**

— **DEL SEÑOR RODRÍGUEZ SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE PREVISIONES RESPECTO DE LA CONSTRUCCIÓN DE LA CIRCUNVALACIÓN SUR-OESTE DE PERLIO-FENE, A CORUÑA. (Número de expediente 181/002317)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluidas las comparecencias, vamos a pasar a las preguntas.

Como se establece en el propio orden del día, hemos agrupado preguntas de tal forma que cada interpelante acumule todas las preguntas y hagamos el proceso típico, pregunta-respuesta, réplica-contrarréplica.

Me ha pedido el diputado señor Rodríguez, y me parece muy oportuno porque tiene que asistir a otra Comisión, que comenzáramos por sus preguntas, que leo a continuación. Son la número 8: fecha en la que estarán solucionados los graves problemas derivados de las obras del segundo tramo del acceso norte en el barrio de Santa Mariña, en Ferrol (A Coruña). La 9: previsiones en relación a la ejecución del tramo de autovía Fene-Neda-Narón y de los ramales previstos en este Ayuntamiento. Y la 10: previsiones respecto de la construcción de la circunvalación sur-oeste de Perlio-Fene (A Coruña).

Para desarrollar estas preguntas, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Quiero extender mi agradecimiento a los compañeros que permiten que por necesidades del servicio pueda intervenir en primer lugar.

Intervengo de forma brevísima. Señor Vilalta, Ferrol es una de las ciudades que tiene más problemas de acceso, por no tener ferrocarril y por contar dentro de unos meses con una autopista de peaje que llegará a nueve kilómetros de distancia y que tendría que empatarse con una obra de acceso que es el tramo de autovía Fene-Neda-Narón; este Congreso aprobó una moción a iniciativa nuestra para que fuera libre de peaje y que se realizara en el espacio más corto de tiempo. En relación con este tema nos gustaría saber cuál va a ser el momento de construcción, aunque sea de forma aproximada —ya que se pidió que fuese urgentemente—, cuando puede empezar la construcción y cuando puede acabar esta obra vital para el acceso a esta ciudad. Además, si se construirá solamente la arteria central, que es para lo que hay compromiso, o en el Ayuntamiento de Narón habrá otras dos arterias colaterales, una al polígono de Río do Pozo y otra por el Couto hasta Gándara.

En relación con la ronda suroeste de Perlio-Fene, he de decir que Perlio-Fene es el Ayuntamiento donde va a desembocar la autopista. Existe una autopista, kilómetro o

kilómetro y medio de carretera, que va a dar al núcleo urbano. La única manera de solucionar esto a corto plazo era haciendo esa circunvalación suroeste que también aprobó hacerla el pleno de este Congreso de los Diputados, en relación con la catástrofe del puente As Pías; son apenas dos kilómetros, pero el Ministerio pretexto que el Ayuntamiento tiene que cambiar el plan de ordenación urbana y, lógicamente, el Ayuntamiento cambia el plan de ordenación urbana si tiene garantías de que se haga la circunvalación oeste.

En tercer y último lugar, y ya le mandé alguna carta coloreada con fotografías de los vecinos, quisiera conocer cómo está el tramo norte en el barrio de Santa Mariña de acceso al puerto de Ferrol, todo ello en tramo urbano de la ciudad. Usted sabe que provocó muchos conflictos con los vecinos que, afortunadamente, ahora ya están algo calmados, pero estos conflictos se debieron en concreto a que ustedes no aceptaban que hubiese que reparar esos taludes terribles de la obra, las casas agrietadas, la cantidad de agua que aparecía por todas partes, en fin, una obra que hizo muchos desperfectos y que afortunadamente, acabaron rectificando después de mucha movida. En concreto, quisiera saber cómo está este problema y si piensa que está totalmente solventado con los vecinos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Señoría, con relación a la conexión Fene-Neda-Narón con Ferrol he de decir que el proyecto está redactado, los proyectos de conexión con los municipios colindantes están incluidos y este fue uno de los condicionantes que pusieron justamente los municipios para que no se hiciera sin esta conexión colateral, a Gándara a través del enlace de Freixeiro hacia zonas colaterales. Esto está también redactado, quedan por tramitar los viales de conexión que han de someterse a información pública e impacto ambiental. Todo el conjunto está en conversaciones con la sociedad concesionaria de Autopistas del Atlántico que, por otra parte, tratándose de una actuación sobre la propia concesión, debe llevarse también al Consejo de Estado. Le puedo decir que no existe marcha atrás en este proyecto, existe la voluntad de llevar a cabo esta conexión, tal y como fue acordada por el Consejo de Ministros, y una vez que se hayan superado estos trámites esperamos que no existan más problemas para que esto pueda llevarse a cabo.

Con relación a las previsiones que maneja el Gobierno respecto a la construcción de la circunvalación suroeste de Perlio-Fene, se ha solicitado una orden de estudio para la redacción del estudio informativo de una posible circunvalación suroeste de Fene. No obstante, es necesario que el Ayuntamiento de Fene haya aprobado la revisión del plan general de ordenación para poder emitir la correspondiente orden de estudio.

En relación con las obras del segundo tramo de acceso norte en el barrio de Santa Mariña de Ferrol, es evidente y usted lo sabe que, desgraciadamente, esto no es una ciencia exacta y muchas veces existen problemas que surgen en la ejecución de las obras. Y digo desgraciadamente porque casi podemos decir que se establece con alguna normalidad

y, sobre todo, cuando discurren en medio urbano siempre surgen servicios que muchas veces no estaban catalogados y puede existir este tipo de problemas. Me dicen que todos los problemas de carácter general han sido resueltos o están contemplados en un proyecto complementario autorizado, con el que se resolverán las cuestiones de interés general. Por otra parte, se han presentado reclamaciones particulares de vecinos que consideran afectadas sus viviendas, a los que ya se les ha indicado que se resolverán, una por una, en breve plazo. Todas las reclamaciones se están atendiendo, incluso con visitas sobre el terreno, ya que el jefe de la demarcación de carreteras del Estado en Galicia realizó una visita, en compañía del alcalde de Ferrol y del concejal de Urbanismo, tras lo cual se hizo un estudio pormenorizado de cada una de las reclamaciones y se dio respuesta a los vecinos. Esta es la información que yo tengo, señoría.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente, señor presidente.

En relación con el último tema, esperemos que el diálogo acabe siendo totalmente fructífero, puesto que ya se ve que los vecinos ahora tenían razón, a pesar de la negativa durante mucho tiempo a aceptar sus planteamientos.

Respecto a la autovía Fene-Neda-Narón, queda claro que los ramales colaterales aún están pendientes de información pública y de la declaración de impacto ambiental, cosa que no es preocupante, pero sí lo es la demora continua de esta obra. Si tiene que ser aprobado por el Consejo de Estado y la obra la va a hacer Autopistas del Atlántico, entendemos que esto va para largo y créame que es un problema grave para una ciudad que tiene auténticos colapsos de tráfico en todas las épocas del año, a determinadas horas, y ahora va a ir todo el tráfico al centro de un municipio.

Por lo que se refiere a la ronda suroeste, creemos que es necesario un compromiso político y no sólo decir que se tiene la orden de hacer un estudio informativo. Creo que para hacer el estudio meramente informativo no hace falta que el ayuntamiento tenga el plan general aprobado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): En relación con este aspecto concreto de si el Ayuntamiento tiene que tener el plan general aprobado, no puedo responderle, aunque me extraña que no sea ésta una necesidad o una conveniencia para que pueda seguirse adelante, especialmente porque, al tratarse de diferentes alternativas que por definición deben ir acompañadas de estudios alternativos, es evidente que, dependiendo de cómo oriente el Ayuntamiento su crecimiento desde un punto de vista urbanístico, existe el riesgo de optar por alternativas que no se correspondan con la realidad. De todas maneras, yo lo transmitiré así a los servicios de carreteras para que, si se puede obviar, no sea este el aspecto que frene la orden para el estudio informativo.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Solamente quiero decirle que el Ayuntamiento está totalmente dispuesto; es más, mostró su posición favorable a que se construya, puesto que tendría muy poco impacto en el medio urbano —prácticamente no habría que tirar casas— y sería una obra que podría solventar el que la otra pudiese tardar algún tiempo más. Ahora, si esto tampoco se hace, aquello es catastrófico.

El señor **PRESIDENTE**: Rogaría a los siguientes intervinientes que respeten lo de pregunta, respuesta, réplica, contrarréplica.

— **DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE VALORACIÓN EN EL PROYECTO DE LA VARIANTE DE NAVIA (ASTURIAS) DEL RESPETO A LOS DERECHOS E INTERESES DEL MUNICIPIO DE COAÑA. (Número de expediente 181/001624)**

— **DEL SEÑOR PERALTA ORTEGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE OPINIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LAS RAZONES QUE APOYAN EL TRAZADO INTERIOR DE LA VARIANTE DE NAVIA, ASTURIAS. (Número de expediente 181/001625)**

El señor **PRESIDENTE**: El primero en formular sus preguntas es don Ricardo Peralta —a quien agradezco que haya cedido su turno—, que figuran en el orden del día con los números 4 y 5, sobre valoración en el proyecto de la variante de Navia (Asturias) del respeto a los derechos e intereses del municipio de Coaña y opinión del Gobierno acerca de las razones que apoyan el trazado interior de la variante de Navia (Asturias).

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor secretario de Estado de Infraestructuras, por su presencia. Seguro que usted conoce, señor Vilalta, que el trazado occidental de la autovía del Cantábrico a su paso por Asturias ha sido objeto de vivas discusiones; no podía ser de otro modo por la importancia que tiene esta autovía en el sistema de comunicaciones de esta comunidad autónoma y por la entidad y diversidad de los intereses que resultan afectados por dicho trazado. Yo le quiero preguntar por una parte concreta de su trazado, que es la variante de Navia. En la definición del trazado de esta variante de Navia se han planteado distintas posiciones y, en concreto, por parte del Ayuntamiento de Coaña se formularon alegaciones solicitando una alternativa concreta, la 3C, que parece que no es la alternativa finalmente aceptada como definitiva.

A mí me gustaría conocer la posición del Gobierno en relación con este trazado y la valoración que ha hecho el Gobierno de las alegaciones formuladas por el Ayuntamiento de Coaña en relación con la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Quizás hace falta precisar que la variante de Navia forma parte del estudio informativo del tramo Otur-límite de la provincia de Lugo (digo estudio informativo y no proyecto, o sea que está entre las alternativas que se han estudiado para este tramo de la autovía del Cantábrico), y es evidente que es importante porque es el cruce del río Navia y su valle, que quedará cruzado por esta autovía.

La selección de alternativas recogidas en el estudio se llevó a cabo mediante un análisis multicriterio, teniendo en cuenta los valores de distintos parámetros —costes, rentabilidades, integración territorial e impacto ambiental, principalmente—, que sirvió para seleccionar la alternativa propuesta, que en este caso es la correspondiente al tramo 3, entre Cabanella y Jarrio, y que en este estudio informativo se identifica como la 3, A-1, A-2, norte. El estudio informativo fue aprobado provisionalmente el 18 de diciembre de 1997, se publicó en el BOE del 18 de enero de 1998 y, evidentemente, se informó a los medios de comunicación y a los ayuntamientos afectados. Existen alegaciones de muy diversa índole, tanto de instituciones como de asociaciones y sociedades; entre ellas, evidentemente, está la alegación presentada por el Ayuntamiento de Coaña —números 758 y 788— en la que propone que no se opte por la alternativa 3, A-1, A-2, sino por la que se denomina alternativa sur, lógicamente más cercana a Coaña. Del resumen de alegaciones parece deducirse, como uno de los inconvenientes, que no se da servicio a Ceasa, y niega las ventajas de la alternativa del norte sobre el sur porque afecta a núcleos de población, aumenta la afección ambiental, limita el crecimiento del Navia, y afecta a los ríos y al Plan de ordenación de recursos naturales.

En respuesta a la alegación, se mantiene que no es un desastre el haber escogido la alternativa 3, A-1, A-2, que es un trazado que discurre por una zona muy humanizada, excepto el cruce de los ríos, las zonas de ribera de los ríos, que por otro lado se salvan con un viaducto, por tanto sin necesidad de afectar la vegetación de ribera. En la respuesta a la alegación, se mantiene el razonamiento por el cual se escoge la alternativa 3, A-1, en la que el tráfico captado en la alternativa sur es inferior al que capta la alternativa norte, en cuanto que sirve además y alivia el tráfico interior de la capital de comarca que podríamos indicar que fuera Navia. Además, esto representaría un mayor coste en relación a una menor rentabilidad desde el punto de vista de la alternativa sur.

Las únicas defecciones sobre los núcleos rurales son los que a poniente y a levante del río Navia y de la propia población de Navia corresponden a Folgueras a poniente, Salcedo a levante, y que en Folgueras pasa el viaducto a gran altura. Por otro lado, no es tan cierto que no tenga conexión ni acceso a Ceasa, porque el ramal de la AS-25, tiene como función esta conexión, y la afección ambiental y acústica de la alternativa norte es como la de las obras, pero reduciendo en mayor medida el ruido dentro de Navia al sacarle el tráfico.

La alternativa norte afecta poco al río Meiro, al cruzarlo un viaducto. Se cumple el Plan de ordenación de recursos naturales de Asturias, que prescribe la conservación y restauración de las rías y pequeños estuarios, el cruce de los

ríos en la solución norte se hace por la periferia de Navia, zona, como he dicho, bastante humanizada por la existencia de Ceasa, que me dicen incluso que no solamente produce ruido, sino que además produce algunas emisiones con olor incorporado, y se ha considerado que todas las leyes, catálogos y directrices faunísticas, se han tenido en cuenta.

La solución sur se dice que tiene un trazado más sinuoso con grandes movimientos de tierra y destrucción de bosques autóctonos. Esta es la información respecto a la respuesta, que sin duda usted ya conoce, de la alegación del Ayuntamiento de Coaña.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señor Vilalta, basta ver el orden del día de hoy para darse cuenta de que tiene usted que responder a preguntas de las más diversas infraestructuras, y lógicamente requiere de un equipo que le dice lo que es la opinión del Ministerio.

Yo me permitiría, señor Vilalta —perdone el atrevimiento—, decirle que estudiara las alegaciones a las que ha hecho usted referencia, para desautorizarlas, las estudiara de verdad sobre un mapa. Estamos hablando, como usted ha puesto de manifiesto, de dos alternativas, la que ha aceptado el Ministerio y la que se propone desde el Ayuntamiento de Coaña. El Ayuntamiento de Coaña dice que la alternativa oficial tiene una grave incidencia en determinados núcleos urbanos, Salcedo, Aceñas, Folguezas, San Esteban, Torce, etcétera. Lo que pasa es que para usted es un dato positivo porque atraviesa por una zona muy humanizada. No sé, con ese argumento las autovías tendrían que atravesar Madrid, porque, como ya está muy humanizada, por la Castellana metemos todas las autopistas. No sería lógico, créame, máxime si tenemos en cuenta que la diferencia entre una alternativa y otra es en torno a 800 metros de diferencia. No es más que eso, pero con esa pequeña diferencia yo admito que me diga usted que, como ya hay mucha población, podemos poner por ahí todas las autovías. De verdad, creo que no es ese el criterio más razonable que se ha utilizado hasta ahora, pero admito que las razones sean de ese tipo.

Me dice usted que los ríos —porque efectivamente tiene incidencia en ríos— se salvan con viaductos, etcétera. No cabe la menor duda, pero se produce la incidencia. Ha hecho usted referencia a que se va a afectar al río Meiro y al conjunto de meandro de su desembocadura. Tiene la alegación que se hacía por parte del Ayuntamiento de Coaña, en el que además se hace referencia al planeamiento vigente en el área, tanto de orden local como autonómico. Para que se haga una idea, en las normas subsidiarias de Coaña, el área afectada la declaran como suelo no urbanizable y goza de la calificación de especial protección.

Me dice usted que es que se va a hacer —insisto— un viaducto. Yo estoy convencido de que el viaducto tiene impacto, pero cabe la posibilidad de que digamos que no tiene ningún impacto el viaducto ni afecta para nada. Créame que el trazado propuesto por el Ayuntamiento de Coaña, que —insisto—, físicamente no es de una distancia notable, permite que la localidad de Navia esté perfectamente comunicada, máxime si reconocemos que el objetivo de la

autovía no es recoger el tráfico de la ciudad de Navia sino evitar que pase por Navia tráfico que no va destinado a Navia; se trataría de que no atravesara Navia. Me dice usted que esto no tiene impacto en la contaminación, que ya sufre Navia, pues, ¿qué quiere que le diga? Salvar tráfico que hoy está pasando por Navia e impedir que tal como ocurre ahora tenga que discurrir por la ciudad, creo que es evitar contaminación en esa ciudad. Es verdad que Navia no dejará de tener un determinado nivel de tráfico, el propio de una ciudad pequeña, en el que existe una población que se mueve, pero en la medida en que la autovía se separe un poco de esta ciudad, ¿dejará de contribuir a una contaminación o no contaminación ambiental y acústica? Estoy convencido de ello, señor Vilalta.

Entonces, permítame que le diga de verdad —insisto, perdone mi insolencia—, que con un mapa y quizá con un cierto, no sé si decir sentido común, porque no quisiera acusar a nadie de falta de sentido común, pero quizá con una cierta sensibilidad, se analicen las alegaciones del municipio de Coaña. Con un mapa y con una cierta sensibilidad.

Yo estoy convencido, señor Vilalta, de que posiblemente la solución sea más favorable a este tipo de alegaciones. Creo que por los intereses en juego que se alegan en esa consideración, y por la realidad concreta, esta conclusión es bastante factible que se imponga. Por tanto, permítame que le diga que a lo mejor personalmente, si coge usted un poco el expediente y le echa una ojeada, tendrá que reconocer que estas razones que no son más, que son de ese municipio y de esa zona, tienen fundamento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): El mapa lo tengo ahí delante, pero es evidente que, hablando de temas ambientales, lo importante no es la planimetría, sino el territorio visto más en concreto. Le aseguro que esto se ha tenido en cuenta. Además, entre los escritos acordados para información pública hubo escritos de Worldwide Life Fund, de los Verdes de Asturias, de la Sociedad Asturiana de Amigos de la Naturaleza, del Sindicato Asturiano de Campesinos, de la Asociación Ciudadana Independiente de Defensa del Patrimonio Asturiano. No hay duda de que en el tema de las infraestructuras existen diferentes planteamientos. Incluso, como usted sabe, es bastante común el que, en relación con una nueva infraestructura, se abogue porque no cree nuevas afecciones, se abogue porque no vayan a solaparse con infraestructuras o con poblaciones con zonas humanizadas. Debería considerar esto, que seguramente es lo que han tenido en cuenta en la elección de ese trazado. De todos modos, seguiré su consejo de darle una segunda vuelta y ojalá incluso tuviera tiempo para verlo.

— **DEL SEÑOR PINTADO BARBANOJ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE ACTUACIONES LLEVADAS A CABO EN LA AUTOVÍA SAGUNTO-SOMPORT PARA MEJORAR LAS COMUNICA-**

CIONES EN ARAGÓN. (Número de expediente 181/001932)

— **DEL SEÑOR PINTADO BARBANOJ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS PARA SOLUCIONAR EL PROBLEMA DE SEGURIDAD VIAL EXISTENTE EN LA TRAVESÍA DE FRAGA (HUESCA), EN LOS AÑOS 1997 Y 1998. (Número de expediente 181/001933)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las preguntas 6 y 7, de las que es autor el señor Pintado, y que se refieren a actuaciones llevadas a cabo en la autovía Sagunto-Somport para mejorar las comunicaciones en Aragón y medidas para solucionar el problema de seguridad vial existente en la travesía de Fraga (Huesca) en los años 1997 y 1998.

Tiene la palabra el señor Pintado.

El señor **PINTADO BARBANOJ**: Señor secretario de Estado, quizá estará de acuerdo conmigo en que uno de los denominadores comunes de las infraestructuras está en la vertebración territorial. En el caso que nos ocupa en la primera pregunta, el eje Somport-Sagunto o Sagunto-Somport, el propio Gobierno de Aragón y distintas instituciones, las diputaciones provinciales y las cámaras de comercio, hicieron estudios pormenorizados de lo que significaba esta vía de comunicación entre al arco mediterráneo y los Pirineos. Se ha demostrado con toda claridad el aumento de la demanda, en cuanto a servicio de esta vía, tanto en el sector de las mercancías como de las personas. Como ejemplo basta ver cómo se ha incrementado, después de la apertura del tramo, ocurrida el pasado mes de diciembre, entre Villanueva de Gallego y Huesca, la presencia de ciudadanos de la Comunidad Autónoma de Madrid y de otras, que han visto cómo, de esta forma, se acercaban las pistas de esquí del Pirineo y ha habido una masiva. Ese desarrollo y la unión del arco mediterráneo con los Pirineos va a permitir al resto de los países de la Unión Europea disponer de una nueva vía de penetración, lo que da idea de la importancia que va a tener no solamente en el arco mediterráneo, sino para la propia comunidad aragonesa. A esto habría que añadir que estamos hablando de un eje norte-sur, eje transversal, eje económico muy importante, como es el corredor del Ebro. Estamos convencidos de que, con la capitalidad de Zaragoza, va a servir de punto de arranque y de desarrollo industrial.

Lógicamente, tras la puesta en marcha de este tramo de autovía y del resto del eje —ahora mismo le pregunto por alguno de los puntos concretos y por aspectos generales—, se está comprobando que hay municipios afectados por este eje que están planteándose —hay alguno ya trabajando en ello— la puesta en marcha de polígonos industriales, ya que están viendo que hay una mayor demanda de instalación de empresas. Como usted bien sabe, estas obras han sido largamente reivindicadas no solamente por la comunidad aragonesa, sino también por la comunidad valenciana, y por aspectos quizá poco confesables de gobiernos anteriores han sufrido retrasos, que se están compensando ahora con bastante celeridad por parte del Ministerio, cum-

pliando así los compromisos que se habían adquirido al principio de esta legislatura.

También quiero referirme a las polémicas avivadas por cierto grupo de la oposición en cuanto al inicio de trabajos en distintos tramos, me estoy refiriendo a la provincia de Teruel y al tramo Nueno-Huesca, en el que hoy se está trabajando y cuya puesta en servicio se hará dentro de los márgenes que había establecido el propio Ministerio.

La pregunta se refiere al ámbito general de la situación del eje norte-sur en cuanto a la autovía Sagunto-Somport y me gustaría detenerme en dos aspectos concretos, uno referido a la situación del estudio relativo a Nueno-frontera francesa, en relación con el cual les recuerdo que hay un convenio firmado por el Gobierno navarro relativo al aprovechamiento de la próxima autovía Pamplona-Huesca-Lérida —se aprovechará un tramo importante de esa autovía para este tramo del que estamos hablando— y otro, en el tramo Zaragoza-Teruel, en concreto María de Huelva-Zaragoza, en relación con el cual también han mostrado bastante sensibilidad tanto el Ayuntamiento de Zaragoza como el propio Gobierno de Aragón, porque es un tramo de la carretera de Valencia con muchísima peligrosidad, en el que se producen accidentes con bastante frecuencia. Dentro de las licitaciones que el Ministerio tiene previstas, a este diputado y al propio Gobierno de Aragón, como ya lo ha manifestado, nos gustaría que se pudieran acelerar los trámites de esa licitación.

En relación a la segunda pregunta, otro asunto más concreto de la provincia de Huesca, la travesía de la ciudad de Fraga, quiero decir que esto ha hecho mucha historia en la provincia de Huesca, puesto que es uno de los puntos negros de la red nacional, en concreto de la N.II, donde desde hace bastantes años disponemos de una autopista, la A-2, pero que, por los costes de la misma, es empleada por los vehículos automóviles y no por los camiones de mercancías. La ciudad de Fraga coincide con el enclave de un valle, el valle del Cinca, donde existen dos prolongadas pendientes, una en dirección a Barcelona y otra en dirección a Madrid, que han sido origen de muchos accidentes de máxima gravedad y de grandes tensiones dentro de la población de Fraga, porque el tránsito de camiones por allí es muy importante. El propio Ministerio, a través del modelo alemán, procedió a la licitación de la obra, aunque sabemos que ha habido ciertos problemas en cuanto a las alegaciones que han presentado distintas personas afectadas por esta infraestructura, pero nosotros estamos confiados en que esta obra se lleve a cabo dentro de los plazos estipulados por el Ministerio. Lógicamente el propio Ministerio ha habilitado esto de forma que pueda dar uso a un tramo de la autopista con liberación del peaje, para tratar de disminuir ese nutrido paso de camiones. En este caso concreto, es decir, en relación a esta variante de Fraga, quiero preguntarle cuáles son las medidas que se han adoptado y cuál es la situación actual de este expediente.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Es evidente, como prueban las actuaciones hechas, la

extraordinaria sensibilidad que tiene el Gobierno por esta autovía Sagunto-Somport y, aunque esto es así por múltiples razones, son fundamentalmente dos las que llevan a la necesidad de potenciar este eje, puesto que ya no son autonómicas o regionales, sino de ámbito mayor. La primera razón es que debemos permeabilizar los Pirineos tanto como sea posible; debemos lograr que los Pirineos no sean una separación del resto de Europa, sino nuestro nexo de unión. Y la segunda razón es que actuaciones de este estilo, actuaciones que penetran en el centro de unas zonas que históricamente han estado en *cul-de-sac*, en el final de las zonas de actividad económica, deben potenciarse. Ello, unido a la función de unión de Levante con Aragón y con este paso al país vecino, hacen de esta vía algo muy singular y por lo que el Gobierno ha apostado firmemente. Esta vía no es fácil, debe acometerse en distintos puntos. Podríamos decir que desde la provincia de Castellón hasta Santa Eulalia del Campo los proyectos están en redacción en estos momentos.

De Santa Eulalia del Campo a Calamocha las obras están en ejecución. De Calamocha a Zaragoza se encuentra en redacción en todos sus tramos, seis, y en concreto el tramo por el que S.S. se ha interesado, Santa María de Huelva-Zaragoza, el proyecto está en redacción avanzada. El tramo Zaragoza-Huesca, como usted ha dicho, está en servicio; ésa ha sido una actuación —no hago más que repetir sus palabras— necesaria y de gran utilidad tanto para Zaragoza en su conjunto como para Huesca. En el tramo Huesca-Nueno las obras están en ejecución. Otra de las preguntas con que SS.SS. me han agraciado hoy se refiere al tramo Pamplona-Huesca-Lleida, en el eje prepirenáico, les diré que el tramo Huesca-Nueno tiene relación con el eje citado, que también es de interés. Finalmente, respecto del tramo Nueno-Somport, sobre el que S.S. solicita mayor aclaración, puedo indicarle que el estudio informativo, definido como vía de conexión, se encuentra en fase de supervisión como paso previo a la aprobación provisional y posterior sometimiento a información pública y declaración de impacto ambiental, declaración que deberá ser emitida por el Ministerio de Medio Ambiente, tras lo cual podrá aprobarse definitivamente. Por tanto, superada la redacción del estudio informativo, se encuentra en los trámites posteriores.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vilalta. **(El señor Pintado Barbanoj pide la palabra.)**
Señor Pintado.

El señor **PINTADO BARBANOJ**: Perdón, señor presidente, pero también estaba incluida la pregunta relacionada con la travesía de Fraga.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta Gómez): Perdona, señoría.

Respecto de la variante de Fraga, conozco lo apretado del paso de la Nacional II por dicha población, que ha llevado al Ministerio a actuar en pistas de frenado, establecimiento de señalizaciones luminosas especiales, habilita-

ción de un paso gratuito para el tráfico pesado. Además ha habido problemas de frenado por la aceleración de los camiones en las pendientes que llegan al puente y se ha llegado a la necesidad de hacer esta variante, que ha superado todos los trámites de aprobación del proyecto del trazado en junio de 1998, de redacción del proyecto, de declaración de impacto ambiental en el mes de junio del año pasado, de declaración de urgente realización por orden ministerial de 12 de junio, de programación financiera y, con ello, la elección del sistema de contratación bajo la modalidad de abono total del precio por el método alemán en el año 1998 y publicación en el Boletín Oficial del Estado, el 27 de noviembre de 1998, de la licitación de las obras, con un plazo de ejecución de 30 meses. La apertura de las ofertas de esta licitación tuvo lugar el 23 de febrero, es decir, hace relativamente poco tiempo. Actualmente, me indican que están en proceso de estudio las ofertas presentadas en la licitación con objeto de seleccionar la más adecuada y proceder a su adjudicación. Por tanto, señoría, podemos estar hablando de un mes como máximo para proceder a su adjudicación a un constructor. Con ello esperamos que sea una realidad algo que es deseado por Fraga desde hace mucho tiempo.

— **DEL SEÑOR SORIANO BENÍTEZ DE LUGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE VALORACIÓN POR EL MINISTERIO DE FOMENTO DEL GRADO DE CUMPLIMIENTO DEL CONVENIO FIRMADO CON EL GOBIERNO DE CANARIAS EN MATERIA DE CARRETERAS. (Número de expediente 181/002147)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 11, que formula el señor Soriano Benítez de Lugo, sobre valoración por el Ministerio de Fomento del grado de cumplimiento del convenio firmado con el Gobierno de Canarias en materia de carreteras.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: El 19 de abril de 1997 se firmaba un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias, en materia de carreteras, de extraordinaria importancia para las islas, al menos según se desprende del contenido de dicho convenio. La financiación es conjunta entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Canarias, correspondiendo unas cantidades, incluidas en el anexo primero del convenio, a la comunidad autónoma y otras al Estado, con obligaciones respectivas para cada una de las administraciones así como estudios informativos, anteproyectos y proyectos de construcción y trazado que serán tramitados y redactados, bien por la comunidad autónoma, bien por el Ministerio de Fomento. En el convenio se prevé una comisión bilateral mixta de programación, seguimiento y control del mismo. Nos parece que más de dos años después de la firma del convenio es un buen momento para poder hacer una valoración del mismo que durante siete años alcanza la cifra muy importante de 202.000 millones.

Hay obras en todas las islas y, en teoría, en el anexo primero existe un equilibrio bastante razonable entre las inver-

siones previstas en cada una de las islas y en ambas provincias, puesto que es sabido que en Canarias existe una especial sensibilidad entre los naturales de unas islas y otras a los efectos de que ninguna resulte perjudicada por la obtención de algún beneficio por parte de otra. Sin embargo, lo cierto es que, al día de la fecha y según los datos que obran en mi poder, el valor total de las obras que actualmente se están ejecutando en el archipiélago canario asciende en números redondos a 60.000 millones de pesetas. De esta cantidad, en estos momentos han sido adjudicadas y se encuentran en fase de ejecución en la provincia de Las Palmas obras por valor aproximado de 45.000 millones, mientras que en la provincia de Santa Cruz de Tenerife las inversiones no superan los 20.000 millones. Pero hay más. Según la información que yo poseo, debido a los proyectos de la provincia de Las Palmas y, en concreto, por las obras muy importantes de circunvalación de su capital —somos los primeros en reconocer su urgente necesidad— al parecer hay un desequilibrio a favor de una provincia en relación con la otra. Esto tiene su importancia porque, aunque el dinero es el mismo, 202.000 millones de pesetas; todos sabemos que a través de las revisiones de precios y de los modificados se incrementa el valor de las obras y lógicamente aquellas obras que están más avanzadas perciben una cantidad de dinero mayor; como, al mismo tiempo, y por la información que poseo, en la provincia de Santa Cruz de Tenerife los proyectos, los estudios previos, etcétera, están más retrasados por causas que desconozco y que seguramente nos explicará el señor secretario de Estado, me gustaría que nos hiciese una valoración —a los dos años, como digo, parece tiempo suficiente— del grado de cumplimiento de las obras previstas en el convenio, con las responsabilidades que incumben, de un lado, a la Administración del Estado y, de otro, a la Comunidad Autónoma de Canarias.

El desfase existente entre ambas provincias es considerable y se corre el riesgo de que, si se acaba el dinero antes de finales de diciembre del año 2003, en que prescribe el convenio, aquellas obras que estén más retrasadas no se lleven a cabo porque las pesetas están ahí previstas. Esto puede tener gravísimas consecuencias, en mi modesta opinión, para las obras que están más retrasadas en algunas islas, en beneficio de aquellas actuaciones que están más avanzadas en otras. Por eso la razón de mi pregunta es saber la valoración que hace el Ministerio del grado de cumplimiento de las obras previstas en el citado convenio.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Me indican los servicios que el convenio se está realizando con absoluta normalidad, dada la dificultad técnica, tanto de los proyectos, como de las obras y el preponderante carácter urbano o periurbano de las actuaciones que corresponden, pero que, en cualquier caso, se están desarrollando de forma muy positiva. Seguramente, y en esto S.S. tiene una mayor sensibilidad, en este momento no debe estar contrapesada la inversión en los distintos territorios. No le quepa duda de que es un hecho temporal, ahora veremos cuáles son las actuaciones y cómo están cada una

de ellas, y que se retomará el paso en breve tiempo. No hay duda de que existe un ligero retraso, aunque yo diría que no es significativo, en la provincia de Tenerife.

En las obras en ejecución en Tenerife está la de Fañabé-Torviscas-Armeñime; la de Guamasa, en La Orotava; la de la avenida 3 de Mayo-Guajara, en Tenerife. Pendientes de licitación está el Icod — El Guincho, en Tenerife, por valor de 2.500 millones de pesetas. Las actuaciones que se encuentran en período de redacción pueden ser muy complejas por el tipo de terreno y por las pendientes propias en las islas. En la isla de Tenerife, la autopista norte T-5; Padre Ancheta-Los Rodeos, segunda fase, por valor de 4.800 millones de pesetas; Icod a Santiago del Teide, por valor de 14.000 millones; Santiago del Teide, Adeje, por 9.675 millones; el acondicionamiento de Tenerife-1— Santa Cruz de Guimar, 7.500; Los Realejos-Icod, 11.000 millones y vía exterior en Santa Cruz, 20.000 millones. Vamos a incidir para que se puedan redactar estas obras con la máxima celeridad estas actuaciones y es de esperar que se retomen estas obras. No tenga miedo S.S. de que se acabe el dinero, porque el compromiso es total y que están en el convenio van a ser llevadas a cabo en cualquier caso.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Soriano.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO**: Agradezco la información del señor secretario de Estado, pero sigo insistiendo en que si en el convenio hay previstos 202.000 millones de pesetas, y en unas islas que avanzan, hay obras y se incrementa el precio presupuestado, puesto que las revisiones de precio llevan consigo ese incremento, indudablemente las obras que están más retrasadas van a padecer las consecuencias, porque el dinero es fijo, son 202.000 millones de pesetas. Sigo insistiendo en las obras en la provincia de Tenerife; por ejemplo en La Palma, el acceso al Roque de los Muchachos, es una obra que no tiene mucha importancia, porque son 1.000 millones de pesetas, pero es el acceso al lugar de fama internacional donde están establecidos los mejores observatorios nocturnos del mundo. Esta obra todavía no se ha empezado y es importante. Todas esas obras que se han señalado están previstas en el convenio pero llevan un retraso considerable. Me limito a rogar al Ministerio que, a través de la comisión bilateral de seguimiento del convenio, se haga un estudio de las obras que están más retrasadas y se procure por todos los procedimientos adelantarlas, al objeto de que no queden unas islas perjudicadas en relación con otras, cuya Administración, a lo mejor, ha sido más diligente y las obras llevan mayor ritmo. Éste es el motivo de mi pregunta y estoy seguro que el Ministerio lo atenderá.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Tomo nota de ello, señoría, y le transmito el compromiso de hacer un seguimiento para evitar que los modificados o excesos de costes de estas obras pudieran dejar a Tenerife descabalgada de unas inversiones que están pactadas y tienen todo el derecho a exigir.

Respecto al acceso al Roque de los Muchachos, en La Palma, por valor de 1.285 millones, está de pendiente de aprobación y vamos a acelerarla.

- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONTRATACIÓN DEL ACCESO CENTRO DE OURENSE EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002162)
- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO DE LA VÍA DE CONEXIÓN LUGO-OURENSE EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002163)
- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS DERIVADAS DEL CONVENIO FIRMADO CON EL AYUNTAMIENTO DE MONFORTE DE LEMOS EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002164)
- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONTRATACIÓN DE LAS OBRAS DE CIRCUNVALACIÓN CALDAS DE REIS (PONTEVEDRA) EN LA CARRETERA N-550, EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002165)
- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA REALIZACIÓN DEL PROYECTO DE LA AUTOVÍA LUGO Y SANTIAGO EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002166)
- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONTRATACIÓN DE UN ENLACE QUE CONECTE LA CIUDAD DE PONTEVEDRA CON LA AUTOVÍA RÍAS BAIXAS EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002167)
- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONTRATACIÓN DEL ACCESO AL PUERTO DE VILAGARCÍA DE AROUSA (PONTEVEDRA) EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002168)
- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONTRATACIÓN DEL ENLACE 550-N-VI— PUERTO DE A CORUÑA EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002169)
- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONTRATACIÓN

DEL ACCESO FERROL. TRAMO FENE—NARÓN— NEDA EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002170)

- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE ACTUACIONES PARA MEJORAR EL FIRME Y EL TRAZADO DE LA CARRETERA N-120 ENTRE OURENSE-MONFORTE— PONFERRADA. (Número de expediente 181/002171)

- DEL SEÑOR BLANCO LÓPEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA CONTRATACIÓN DEL TRAMO GALLEGO DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO EN EL AÑO 1999. (Número de expediente 181/002172)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a las preguntas números 12 a 22, de las que es autor el señor Blanco, que se refieren todas ellas a carreteras y la Comunidad Autónoma de Galicia. A fin de ganar tiempo no voy a leerlas y el propio señor Blanco las explicará en su intervención.

Señor Blanco, tiene la palabra.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Seguramente parece una exageración que en la Comisión de Infraestructuras del día de hoy podamos preguntar por once temas que son de interés en la Comunidad Autónoma de Galicia. Esto no es más que una muestra de la preocupación que tenemos por unas importantes infraestructuras que se tenían que haber licitado, contratado, diseñado o proyectado en la Comunidad Autónoma de Galicia, de muchas de las cuales nada sabemos y otras siguen en período de estudio. Comentaba jocosamente con un diputado hace un momento que ustedes siempre nos indican en esta Comisión, y en alguna otra también, que están estudiando y, la verdad, es que, de tanto estudiar, podían ustedes tener algo de mejor nota porque, en relación con las infraestructuras a las que me voy a referir ustedes tienen un suspenso bastante alto. (Un señor diputado: Un suspenso alto es un aprobado— **Risas.**) Un suspenso alto o un suspenso bajo, como ustedes quieran.

Las preguntas que he formulado hace seis meses, que he reiterado en el mes de febrero porque han decaído ante la no comparecencia del secretario de Estado son, en definitiva, preocupaciones del conjunto de la sociedad de Galicia, preocupaciones de las instituciones de Galicia, señor Vilalta, y preocupación,, en definitiva por abordar unas obras que son necesarias para mi país. Además, estamos más preocupados porque estamos viendo en los dos ejercicios presupuestarios de su Gobierno, del Gobierno del Partido Popular, cómo, a pesar del importante peso que tiene todavía en los presupuestos la finalización de las autovías de Galicia, presupuestadas, contratadas, diseñadas, excepto en un tramo por el anterior Gobierno, la inversión pública en infraestructuras en Galicia ha disminuido en más del 20 por ciento en los dos últimos ejercicios presupuestarios.

Estamos preocupados sobre todo porque con motivo de la inauguración el día 19 de enero del tramo de la autovía entre Santiago de Compostela y el aeropuerto de Labacolla

—por cierto, diseñada y planificada pro el anterior Gobierno—, el ministro de Fomento —yo no sé si estaba usted presente— declaró —y entrecorrido lo que declaró—: Con la inauguración de la autovía de Labacolla hemos dejado resuelto el problema de las carreteras de Galicia, porque todo lo que está pendiente está prácticamente en ejecución. Entonces, una de las dos cuestiones, o el señor ministro desconoce la realidad de Galicia, o por el contrario ha anunciado el dar carpetazo a una serie de infraestructuras que son importantes y necesarias para nuestro territorio.

Le hacemos las preguntas porque no es menos cierto que desde hace ya tres años están ustedes en el Gobierno y en nada se ha avanzado en la contratación, diseño, proyecto de la autovía del Cantábrico en el tramo gallego, siguen en fase de estudio. No sabemos todavía cuál va a ser su trazado. La verdad es que no hay un duro en los Presupuestos Generales del Estado que nos permita vislumbrar que habrá una licitación y una contratación de la obra. Igual referencia podemos hacer de la autovía —que han presupuestado pintarla— entre la capital de Galicia y Lugo, la conexión entre Lugo y Orense. Por cierto, hay una contestación pintoresca en relación a la autovía entre Lugo y Santiago, y es que como ya se ha hecho una mejora importante en dos circunvalaciones que nada tienen que ver con esa carretera, parece que es un tema no prioritario, aunque así lo considera la Comunidad Autónoma de Galicia y, desde luego, todas las instituciones de la ciudad de Lugo y los agentes sociales y económicos. Podríamos hablar de la mejora del acceso a la N-120, que es el que se conoce como el acceso centro de Galicia, donde sistemáticamente los alcaldes del Partido Popular de todos los ayuntamientos, empezando por el de Orense y hasta el de El Barco de Valdeorras, pasando por el de Monforte, venían reivindicando la necesidad de hacer una mejora importante en el acceso centro de Galicia: rectificación de curvas, tercer carril, etcétera. Por cierto, reivindicación que no escuchamos ahora con la vehemencia y con la insistencia que se hacía en etapas precedentes cuando ustedes no tenían la responsabilidad de gobernar. Podríamos hablar del acceso centro de Orense, sobre el que se viene hablando desde hace mucho tiempo, sobre el cual se hicieron diferentes estudios, pero la realidad demuestra que no se ha hecho ningún avance en cuanto a su trazado definitivo ni en cuanto a su contratación. Lo mismo podríamos decir del acceso al puerto de La Coruña, para tratar de descargar, de descongestionar lo que es el interior de la ciudad de La Coruña y facilitar el acceso al puerto. Este es un proyecto que ya estaba elaborado en el año 1995 y que ustedes no han contratado en los ya tres años que llevan de Gobierno. El acceso al puerto de Villagarcía corre la misma suerte que el anterior, a pesar de que hay un acuerdo en sede parlamentaria sobre la necesidad y la conveniencia —apoyado por el Partido Popular— de que esta obra se licite y se contrate en el actual ejercicio. También podríamos hablar de la conexión entre la ciudad de Pontevedra y la autovía Rías Baixas o del convenio suscrito entre el entonces Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente con el Ayuntamiento de Monforte de Lemos, que no han avanzado ni ejecutado desde el año 1995 su puesta en funcionamiento. Es más, en un primer momento incluso cuestionaron la validez de este convenio para luego tener que reconocer que efectivamente había un compromiso,

como así me han respondido en una pregunta parlamentaria reciente, pero no se ha avanzado para nada en cuanto a la licitación y a la contratación de las obras que estaban previstas en aquel convenio.

En definitiva, señorías, podríamos hablar de la autovía Fene-Narón —Neda, que ha sido objeto de una respuesta parlamentaria anterior. Pero no voy a reincidir sobre un debate que se ha producido ya en esta misma sesión parlamentaria y en el que compartimos los términos que el portavoz del Grupo Mixto, BNG, planteó en aquel momento. En todo caso, tiene que compartir conmigo que existe una gran preocupación en la sociedad de Galicia por importantes infraestructuras que deberían tener una respuesta clara por parte del Ministerio de Fomento, por parte de la Secretaría de Estado de Infraestructuras.

Es verdad que asistimos sistemáticamente a declaraciones solemnes, a anuncios continuados sobre estudios, y sobre obras que se van a ejecutar, incluso asistimos a veces expectantes a las respuestas que el Gobierno nos da en relación a estas infraestructuras. Le voy a recordar brevemente, porque luego en la réplica tendré oportunidad de profundizar en esto, algunas de las respuestas. Casi todas tienen el mismo común denominador: cuando las disponibilidades presupuestarias lo permitan, podremos hacer estas infraestructuras que ustedes demandan, que ustedes se comprometieron a hacer, que sus gobiernos locales, provinciales, o autonómicos, en este caso la Xunta de Galicia reivindica y dice que se van a hacer. Sin embargo, pero esto tiene una contradicción, que es la de que ustedes en el debate presupuestario han votado en contra de las enmiendas que les proponíamos, enmiendas razonables, nada de hacer en un año todas las obras, sino con una planificación plurianual que les hemos propuesto en el debate de presupuestos para este año. Nosotros hemos presentado enmiendas, señor Vilalta, que aumentaban la inversión pública en Galicia para conseguir el mismo nivel inversor que se mantenía, por ejemplo, en el año 1995 —el último año del Gobierno anterior—, y ustedes las han rechazado en el Congreso de los Diputados. Ahora se amparan en que no tienen disponibilidades presupuestarias para ejecutar las obras, cuando pudieron haber subsanado y corregido esta situación en los debates correspondientes en el Parlamento, aceptando las enmiendas que nosotros les proponíamos y que podrían significar iniciar algunas de estas obras que yo le estoy demandando hoy con nuestras preguntas parlamentarias, y que no son otras más que anuncios y compromisos que han ido adquiriendo a lo largo del tiempo, pero que no se han plasmado en realidades concretas en mi país.

Por eso deseo, señor Vilalta, que hoy me aclare, si es que puede, los términos de estas inversiones para la Comunidad Autónoma de Galicia que le estamos reclamando y que le hemos plasmado en las preguntas parlamentarias, que no voy a reiterar, pero que están en el «Diario de Sesiones» y que espero que usted me responda.

El señor **PRESIDENTE**: Ahora responderá el señor Vilalta.

Si me permite, quisiera hacerle un comentario sin ningún matiz político, simplemente personal. Cuando le oía sus comentarios sobre las enmiendas a los presupuestos, y además estaban muy bien estudiadas, parecía que estaba

oyendo la historia de mi vida cuando en la otra legislatura era yo portavoz del Grupo Popular en esta Comisión. Lo hago sin ningún carácter político, simplemente personal. (El señor **CHIVITE CORNAGO**: Por eso deben corregir lo que no hacíamos bien.) Por eso. Lo digo a título personal, como simple comentario.

Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Voy a intentar responder en el orden que ha planteado S.S., pero me disculparé si no lo sigo, porque quizá para mí es más fácil seguir el propio orden de las preguntas hechas por su señoría. En cualquier caso, no es que sea un lugar donde esconderse el explicar los trámites que deben seguirse. Estos trámites están así establecidos en cuanto al del estudio informativo, al de información pública, al de alegaciones sobre el impacto ambiental, etcétera. No le voy a cansar con la enumeración de todos los trámites que, como le digo, son los que están en la normativa del Estado y además no podemos obviar. Usted dice que, desde el punto de vista de las disponibilidades presupuestarias, es también un refugio en el cual se amparan —siempre se habrán amparado, no me extrañaría— los distintos gobiernos al no poder hacer frente a veces a todas las peticiones. Esta es la obligación de los políticos, de las comunidades autónomas y de los ciudadanos: intentar que se invierta al máximo en infraestructuras.

Desgraciadamente, no se dispone de los recursos para poder atender todas las demandas. Según las informaciones que yo tengo, la inversión en Galicia, en el año 1997, fue de 60.000 millones y en el año 1998, de cincuenta y ocho mil y pico. Señoría, estamos hablando de un 15 por ciento del presupuesto de la Dirección General de Carreteras. Lógicamente, estas cifras deben ser correctas y no son baladíes, sino importantes. Seguramente no llegamos a todo lo que usted desearía usted los representantes de los distintos partidos, incluidos los del partido que da soporte al Gobierno, desearían pero no puede decirse que Galicia esté abandonada en cuanto a inversión en infraestructuras. Es evidente que quedan cosas por hacer y en eso tiene que estar este Gobierno y los que le sucedan para ir complementando las infraestructuras.

Ha empezado usted por la autovía del Cantábrico cuyo estudio informativo se encuentra en redacción. La memoria-resumen fue enviada ya al Ministerio de Medio Ambiente en el mes de enero de 1999. Estamos pendientes de la contestación a la consulta de la memoria-resumen, lo cual permitirá finalizar la redacción del estudio informativo para luego tramitar la declaración de impacto ambiental previa a la aprobación definitiva. Existen, como usted sabe, diferentes alternativas y está claro el paso desde Asturias hasta Barreiros, pero dentro del estudio informativo están las alternativas de paso por la cornisa o vía directa por Mondoñedo y Villalba hasta la autovía que conduce a Madrid. La solución corresponderá a lo que se deduzca de este estudio informativo.

Pregunta S.S si el Gobierno tiene previsto proceder en el año 1999 a la contratación del acceso al centro de Orense. Este acceso sido objeto de la redacción de un segundo estudio informativo del que ya se han realizado consultas

previas medioambientales, que se ha aprobado provisionalmente en fechas recientes. Próximamente va a ser sometido a información pública y a declaración de impacto ambiental como paso previo a la aprobación definitiva y redacción del proyecto de construcción. La tramitación administrativa de esta actuación no permite esperar que se produzca el inicio de las obras —contestó con esto a su pregunta— durante el presente año 1999.

Otra de sus preguntas, la número 13, es sobre si va a encargar el Gobierno en el año 1999 la realización del proyecto de la vía de conexión Lugo-Ourense. Entre los objetivos del departamento figura la realización de una vía de conexión entre Lugo y Ourense, para lo cual el 19 de enero del presente año se ha dado la orden de estudio correspondiente y se ha elaborado el pliego que permite licitar el concurso para su redacción. Los Presupuestos Generales del Estado de 1999 contemplan dotación económica para el inicio de este estudio informativo.

Pregunta S.S. si tiene previsto el Gobierno proceder, en el año 1999, a la contratación de las obras derivadas del convenio firmado con el Ayuntamiento de Monforte de Lemos. Valdría la pena distribuirla en tres actuaciones. Una primera actuación que corresponde a la mejora de la travesía, cuya obra ya ha sido finalizada y una segunda actuación correspondiente a la circunvalación de Monforte, compuesta por dos tramos de los que el más importante corresponde la Xunta de Galicia. Con objeto de realizar una actuación homogénea, la redacción del estudio informativo de esta infraestructura ha corrido a cargo de la propia Consellería de Ordenación del Territorio, bajo la supervisión de la demarcación de la Dirección General de Carreteras del Estado. Nosotros haremos nuestro ese estudio informativo que está en fase de aprobación provisional, y que deberá ser nuevamente sometido a información pública y posterior declaración de impacto ambiental, a través del Ministerio de Medio Ambiente, como requisito previo a su aprobación definitiva y posterior redacción del proyecto. La tramitación administrativa de esta actuación no permite, esperar, tal como señala su pregunta, que dentro de este año se proceda a la contratación de esta circunvalación de Monforte. Y hay una tercera actuación, que es el enlace con la carretera de Castro Caldelas. La contratación de las obras de esta actuación está prevista en el presente año si se dispone del proyecto que, ya redactado, precisa contar con la aprobación del Ayuntamiento de Monforte antes de iniciar los trámites de aprobación definitiva. No tenemos ninguna duda de que el Ayuntamiento de Monforte le dará su aprobación y puedo decirle que los Presupuestos Generales del Estado contemplan dotación económica para el inicio de estas obras.

Otra de las preguntas es si tiene previsto el Gobierno proceder, en el año 1999, a la contratación de las obras de circunvalación de Caldas de Reis, en Pontevedra, en la N-550. El proyecto de construcción de la variante de la N-550, a su paso por Caldas de Reis, se encuentra actualmente en avanzada fase de redacción —no se trata, en este caso, de un estudio informativo, está más avanzado—, con finalización prevista dentro del primer semestre de este año y con un presupuesto estimado de 1.800 millones de pesetas. Finalizada la redacción, efectuada su supervisión y aprobación, se podrá hacer la licitación y expropiación de los

terrenos necesarios antes de la contratación de las obras. No es posible anticipar la fecha de contratación de las obras. Teniendo en cuenta que previamente habrá que tener en cuenta la expropiación de los terrenos, etcétera, no puedo asegurar en este momento que pueda contratarse durante este año. Cabe informar que el proyecto en redacción contempla para la variante una plataforma de diez metros, de los que siete corresponderán a la calzada y el resto a los arcones, con dos infraestructuras importantes sobre los ríos Umia y Bermaña y sobre la N-640.

Otra de las preguntas que hace S.S. es si va a encargar el Gobierno, en el año 1999, la realización del proyecto de la autovía de Lugo a Santiago. Uno de los objetivos del departamento es la realización de una vía de conexión entre Santiago y Lugo. A tal fin, los Presupuestos Generales del Estado para el año 1999 contemplan dotación económica para el inicio del estudio informativo. Se trata de una vía rápida con una longitud de 73 kilómetros.

Con relación a la pregunta número 17, sobre si el Gobierno tiene previsto proceder a la contratación, en el año 1999, de un enlace que conecte la ciudad de Pontevedra con las Rías Baixas, debo decirle que en los planes del departamento no figura por el momento la construcción de otra nueva carretera que conecte Pontevedra con la A-52. Actualmente, la conexión de Pontevedra con la autovía Rías Baixas, A-52, se realiza a través de la N-541, de Ourense a Pontevedra, por la N-550, de Pontevedra a Vigo, y por la autopista del Atlántico A-9 en su tramo Rande-Puxeiros. Es decir, que la ciudad está conectada no sólo por dos carreteras convencionales, sino también por una vía de gran capacidad como es la propia A-9. Estas son las razones por las cuales no se contempla efectuar otra nueva conexión.

Pregunta también S.S. si el Gobierno tiene previsto proceder a la contratación del acceso al puerto de Villagarcía de Arosa en el año 1999. El nuevo acceso al puerto fue objeto de redacción de un estudio informativo sin tramitación de carácter ambiental. Se consideraba que no era necesario, pero posteriormente se estableció con nuevos criterios que debía comenzarse un procedimiento de evaluación del impacto ambiental, para lo cual se realizaron las consultas previas ambientales, siguiendo el procedimiento heredado y que han seguido todos los gobiernos con anterioridad. Tras haber recibido las respuestas a estas consultas previas, dicho estudio está considerándose una nueva redacción. Una vez ultimado y aprobado provisionalmente habrá que seguir toda la tramitación que obvio explicar porque SS.SS la conocen ampliamente. La tramitación administrativa de esta actuación no permite en este caso el inicio de las obras en el presente año, pero está en marcha el estudio informativo del acceso al puerto de Villagarcía de Arosa.

Otra pregunta, también referida a un acceso portuario, pretende saber si el Gobierno tiene previsto proceder a la contratación del enlace N-550, N-VI y Puerto de A Coruña durante el año 1999. Las actuaciones necesarias para la conexión de la N-550, la N-VI y el puerto de A Coruña han sido desarrolladas en dos proyectos independientes. Por un lado, el ramal de conexión entre el enlace de Casablanca y el vial puerto de A Coruña, que se encuentra actualmente en fase avanzada de ejecución, como complementaria al

proyecto El Pasaje-Los Castros, con un presupuesto que asciende a 500 millones de pesetas aproximadamente obra que permite dar una solución inmediata a la salida del puerto al conectar con una vía de gran capacidad, la N-VI, actualmente en fase de ampliación a seis carriles. Otra actuación es la conexión de la N-550 con la N-VI y el puerto, proyecto redactado, actualmente en fase de supervisión cuya y su licitación y posterior contratación se hará —se lo digo para que no se sienta frustrado— en función de las disponibilidades presupuestarias.

Finalmente (he obviado lo referente a Fene-Narón y Ferrol), si S.S. lo permite, paso a la última pregunta que se refiere a las actuaciones que tiene previstas poner en marcha el Ministerio de Fomento en orden a mejorar el firme y el trazado de la N-120 entre Ourense, Monforte y Ponferrada. La carretera N-120, que une Ourense, Ponferrada y Monforte, constituye el llamado acceso al centro de Galicia —como usted ha dicho— y presenta un firme en buen estado en líneas generales y un trazado con curvas amplias y pendientes generalmente suaves. Desde la terminación de las obras de este acceso ha aumentado el tráfico en la vía, con una intensidad media diaria de alrededor de 5.000 vehículos. La apertura al tráfico de la autovía de Rías Baixas la A-52, previsiblemente hará que disminuya este volumen de tráfico, al constituirse en itinerario alternativo para el recorrido Ourense-Benavente. Así pues, las actuaciones a realizar en esta carretera se llevarán a cabo dentro de los programas de conservación y explotación de la propia Dirección General de Carreteras. En este sentido, se ha solicitado una orden de estudio para la redacción de un proyecto que contemple la construcción de vías lentas en la citada carretera, pero no existe la previsión de ninguna variante ni una nueva vía que sustituya a la N-120. Con un trazado que es correcto, con un firme en buen estado y con un tráfico no exagerado, comprenderán SS.SS que esté justificada esta decisión, pero no quiere decir que se abandone; no pasa a obra nueva, pero sí lo hace a la parte correspondiente a conservación, cuyas actuaciones acostumbra a ser más rápidas ya que las tramitaciones son más simples.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco, obviamente no le voy a poner ninguna limitación de tiempo, dado que son doce preguntas, pero le ruego que sea conciso.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Seré conciso de la misma forma que también lo he sido en la formulación de las preguntas.

Señor Vilalta, le agradezco la sinceridad con la que ha contestado a las preguntas porque de sus palabras se deduce, en líneas generales, que nada nuevo hay sobre infraestructuras de Galicia más allá de estudios; nada nuevo hay sobre 11 preguntas, sobre 11 infraestructuras importantes. El secretario de Estado en su comparecencia no ha asumido ningún compromiso de contratación o de licitación, lo cual viene a ratificar que este Gobierno no ha hecho ninguna obra nueva, planificada, diseñada y licitada durante los tres años en los que tiene responsabilidades, a excepción de la licitación de un tramo de autovía del noroeste que ya estaba proyectado por el anterior Gobierno y en el que solamente quedaban pendientes de licitar los tramos de Piedrafitá.

Le agradezco que haya reconocido los datos de la inversión pública en Galicia durante los años 1997 y 1998. Si hubiera puesto sobre la mesa el de 1996, presupuesto prorrogado, y el de 1995, el último presupuesto del anterior Gobierno, usted mismo podría comparar y dar por válida la afirmación que yo he hecho de que la inversión pública en Galicia ha caído con respecto al último año 1995, en el 20 por ciento, en que era superior a los 80.000 millones de pesetas. Porque una vez que desaparezca el peso arrastrado por la planificación plurianual en relación con las autovías va a haber una caída dramática de la inversión pública en Galicia que va a repercutir en el empleo y en la situación socioeconómica de nuestro país.

Voy a abandonar las consideraciones de carácter general, porque tampoco es verdad que Galicia quedó ausente de un método que nos parecía razonable, pero tampoco se había contratado ninguna obra por el método conocido como alemán, lo cual también agrava la situación que estoy poniendo sobre la mesa.

En relación con la autovía del Cantábrico, ustedes no se quieren posicionar sobre el trazado hasta que pasen las elecciones municipales porque no quieren decir a la ciudad de Ferrol que van a quedar descolgados. Están dando largas a un estudio informativo simplemente por una cuestión electoral, decir que la autovía del Cantábrico va a ir a la autovía del noroeste por Mondoñedo y Villalba, con lo que estoy de acuerdo, pero nosotros decíamos que había que hacer una Y para garantizar que una cornisa que viene por todo el litoral desde Europa pudiera tener su finalización en conexión con la A-9, es decir con la ciudad de Ferrol. Además, no nos ha dicho cuándo estaremos en condiciones de poder contratar, cuándo se va a ver finalizada una obra, que también tiene bastante retraso en otros tramos de la cornisa, no nos ha indicado cuál es la perspectiva de contratar —en los presupuestos del Estado no hay recursos, es obvio— los tramos gallegos de la autovía del Cantábrico. Nos ha aclarado correctamente, eso sí, que no tienen previsto contratar el acceso a centro a la ciudad de Ourense en el año 1999 y se lo agradecemos. También nos ha dicho que siguen con los estudios informativos del proyecto de Lugo a Ourense.

En relación con Monforte, o sus asesores le transcriben mal las notas o usted hoy me ha aclarado —por eso se lo agradezco— la duda que yo tenía. El propio Gobierno, el 17 de febrero de 1999, en relación con la circunvalación de Monforte, me decía: Pese a la dilatada tramitación administrativa de esta actuación, se tiene intención de iniciar las obras en el presente año 1999. Para iniciar las obras habrá que licitarlas y contratarlas previamente. En la respuesta que usted me acaba de dar me dice que no tienen previsto iniciar estas obras. Se lo agradezco porque era la sospecha que yo tenía, por tanto no doy validez a esa respuesta del Gobierno y sí a las palabras de usted en la Comisión de hoy. También le agradezco que haya dicho que no avanzar a lo largo de este año en la contratación de la circunvalación de Caldas de Reix, que es una circunvalación demandada por el caos que se produce en la citada villa como consecuencia de ser un nudo de intersección de importantes carreteras, donde hay verdaderos problemas de tráfico.

Estoy muy preocupado, señor Vilalta, porque la Xunta de Galicia, la Diputación Provincial de Lugo y todos los

agentes económicos y sociales reclamaban que la ciudad de Lugo estuviera conectada con la capital de Galicia mediante autovía. Le agradezco que me haya dicho que no va a haber autovía, que en todo caso puede haber una vía rápida y que van a hacer el estudio. Muy bien, ha descartado usted una autovía entre la capital de Galicia y la ciudad de Lugo. Por tanto, hoy hemos desenmascarado toda la comedia del consellero de Política Territorial de Obras Públicas. Fíjese si era comedia que incluso la Consellería de Política Territorial de Obras Públicas y la Diputación de Lugo firmaron un convenio para hacer un estudio sobre el posible trazado de la autovía. Por cierto, sobre algo que no era de su competencia, pues era competencia del Ministerio de Fomento. Hace dos años, el Ministerio de Fomento me dice que va a encargar el proyecto de la autovía y, ahora, que va a hacer un estudio informativo sobre una vía rápida. También le agradezco que haya tenido esta sinceridad, que ponga las cosas en su sitio y nos aclare que lo único que vamos a hacer es una vía rápida entre Lugo y Santiago. Parece que la conexión de la ciudad de Pontevedra con las Rías Baixas era una cuestión razonable y respondía a una necesidad, por cierto planteada por el alcalde del Partido Popular, el señor Pedrosa, que reivindica esta conexión. Usted, hoy, indica que no va a haber conexión de la ciudad de Pontevedra con las Rías Baixas.

Señor Vilalta, respecto al acceso del puerto de Villagarcía, al margen de la proposición no de ley que aprobamos en esta Comisión y de los diferentes anuncios que se han hecho sobre este tema, quiero indicarle que usted me ha dicho que por los plazos, no era posible, la contratación este año. Yo le vuelvo a citar una respuesta parlamentaria, del 12 de febrero, en la que se dice que, con la tramitación administrativa de esta actuación, se espera el inicio de las obras en el presente año 1999. Esta respuesta es del 12 de febrero, hace poco tiempo. Por lo tanto, de nuevo, una contradicción entre lo que dice usted ahora en la Comisión y lo que me contestaron como consecuencia de una pregunta por escrito.

En relación con el puerto de A Coruña, me remite a la disponibilidad presupuestaria. Es verdad que en este caso coincide con la respuesta que me había dado por escrito, pero creo que la disponibilidad presupuestaria la pudieron haber corregido en el debate presupuestario, cuando prestamos una enmienda que posibilitaba precisamente hacer esta obra en la ciudad de A Coruña. Supongo que lo harán en clave electoral, para no darle ninguna baza al alcalde Francisco Vázquez (va a ganar igual, por mayoría absoluta; no se preocupe); en todo caso, los ciudadanos sabrán que ustedes no hacen las obras que están programadas desde hace tiempo, ni siquiera en aquellos sitios donde tienen mayor posibilidad de seguir en la alcaldía.

Con respecto a la N-120, ¡cómo cambian las cosas, señor Vilalta! El tercer carril de la N-120 era una obra demandada por todo el Partido Popular de Ourense y de Lugo, que incluso han celebrado reuniones con todos los alcaldes a la cabeza, empezando por el de Ourense y pasando por el de Monforte, y resulta que ahora nos dice que ya desapareció la preocupación que tenían, que el estado del firme es bueno, que no tiene curvas demasiado amplias y que las pendientes son suaves. Yo me brindo de anfitrión y le invito a que circule por ella y pueda constatar que la

información que le pasaron no se corresponde ni se ajusta a la realidad. Además, como pasamos por una zona de buen vino y de buena comida, podemos aprovechar la ocasión para degustar algún producto típico gallego, a lo que le invito en este acto, señor Vilalta.

En definitiva, señorías —no quiero cansarles más—, con la comparecencia del secretario de Estado en relación con las infraestructuras gallegas, han quedado muy claras y despejadas todas las dudas que teníamos. En todo caso, le aseguro que el «Diario de Sesiones» de esta Comisión va a dar mucho que hablar en los próximos tiempos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Señoría, a estas horas, hablar de una comida y de un buen vino es un atentado a la integridad de los presentes. De todas maneras, le doy las gracias.

Desde el punto de vista de la estructura viaria, es evidente que los servicios del Ministerio, al hacer la valoración sobre la N-120, habrán tenido unos criterios objetivos. Yo rechazo la imputación de que unos servicios, que son los mismos y que siempre han actuado con absoluta objetividad, puedan hacer una valoración en un sentido o en otro por lo que podríamos denominar partidismo electoral. Estoy convencido de que cada candidato ganará donde tenga que ganar, pero S.S. puede estar seguro de que en las actuaciones del Ministerio no prima el que pueda presentarse un candidato u otro a unas elecciones en un municipio u otro.

Por otra parte, señoría, no haga en este caso la lectura del vaso medio lleno o medio vacío. Usted ha dicho que no se ha hecho ninguna inversión nueva, lo que no es cierto, porque en Castro Caldelas hay prevista alguna; dependiendo del presupuesto, es posible que se invierta en Caldas de Reis, y en el acceso al puerto de A Coruña están previstas unas actuaciones. Por tanto, dice con tremendismo que no hacemos nada nuevo, pero no es cierto. En cualquier caso, un 15 por ciento del presupuesto invertido en Galicia no es no hacer nada. ¿Que ha habido puntas históricas? No hay duda. En cualquier caso, S.S. no puede decir que el mantenimiento de una velocidad de régimen —por llamarlo de alguna manera—, como han sido los años 1997 y 1998, de casi 60.000 millones de pesetas es no hacer nada, porque no es así.

En algún caso, como en el de Lugo-Santiago, se va a iniciar el estudio informativo para una vía rápida de 73 kilómetros. Tenga en cuenta que las vías tienen que estar dimensionadas de acuerdo con el tráfico que tienen. Por otro lado, en la N-VI, cerca de A Coruña, ya hay previstos seis carriles. En cada caso, debemos tener en cuenta que la intensidad media diaria de vehículos tiene que estar en consonancia con la dimensión transversal de las vías, no pidamos autovías de seis carriles cuando los tráficos no se puedan corresponder con tal sobredimensión.

En concreto, en parte del itinerario Lugo-Santiago que discurre por la N-540 se han realizado recientemente importantes obras de mejora —lo que también supone inversión—, dotándole de vías lentas y variantes como las de Chantada y Taboada que, además de aumentar la capaci-

dad de la carretera, permiten que la circulación discurra con mayor fluidez y seguridad. Es en el día a día, en el mantenimiento, en la renovación de la red actual, donde hay que buscar el servicio al territorio. **(El señor Blanco López pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No procede. En intervenciones como las que está teniendo el señor Vilalta durante toda la mañana y referidas a toda la geografía se puede incurrir en errores que no es preciso destacar.

— **DEL SEÑOR TRUJILLO ORAMAS, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE RAZONES QUE JUSTIFICAN LA CREACIÓN DE LA FUNDACIÓN «PUERTOS DE LAS PALMAS».** (Número de expediente 181/002230)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 23: razones que justifican la creación de la fundación Puertos de Las Palmas, de la que es autor el señor Trujillo, que tiene la palabra.

El señor **TRUJILLO ORAMAS**: Buenas tardes, señor Vilalta.

Durante el año 1997 la autoridad portuaria de Las Palmas tomó una serie de decisiones económico-financieras extrañas, opacas o irregulares —por calificarlas con algún eufemismo—, que poco o nada tienen que ver con el interés público. El resultado de todas esas decisiones es que el balance económico-financiero de dicho ente público ha sido negativo en el ejercicio 1997. La preocupación por la situación económico-financiera de dicho ente público ha sido tal que el propio ente público Puertos del Estado —y le traigo un pequeño ejemplo, pero podríamos traer una colección de hemerotecas— se dirige en términos de extraordinaria gravedad a la autoridad portuaria de Las Palmas, alertándola de la grave situación económico-financiera en la que se encuentra dicho ente y de que las decisiones que se están adoptando poco o nada tienen que ver con la legalidad vigente.

Esta situación, que se produce en el año 1997, ha continuado a lo largo de 1998 hasta el día de la fecha. Ello ha hecho que el Grupo Socialista haya presentado en esta Cámara diversas iniciativas de solicitud de comparecencias de responsables del Gobierno para aclarar tan preocupante situación. Hoy usted está aquí para responder a una de esas iniciativas, en concreto a la pregunta que le formulo sobre cuáles son las razones que justifican la creación de la fundación Puertos de Las Palmas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Señoría, es evidente que las autoridades portuarias son absolutamente autónomas en la toma de decisiones; por tanto, si la autoridad portuaria considera que debía crear una fundación, con el título además de patrono fundador, para desarrollar una serie de actividades que pueden ayudar a prestigiar la presencia del puerto en la sociedad, en el territorio, en la vida ciudadana, es una actuación lícita.

ta. Parece que los objetivos de esta fundación son lícitos: la organización y concesión de ayudas para cursos y ciclos formativos demandados por la Comunidad canaria; contribución a la financiación y patrocinio de aquellos proyectos de obra de carácter cívicos, educativo, científico, cultural, tecnológico, etcétera, de fomento de la economía social o de investigación en todas las ramas del saber o cualquiera otros que tiendan a promover el interés general; convocatoria, resolución y financiación de concursos, premios, becas y ayudas económicas destinadas a propiciar, promover, estimular e incrementar el desarrollo de la cultura y, en especial, aquellas que sean susceptibles de producir efectos beneficiosos en la realidad social de la comunidad portuaria de los puertos de Las Palmas; elaboración, edición y distribución de todo tipo de publicaciones en las que se divulguen las actividades desarrolladas, así como la edición y distribución de tratados, manuales, monografías, ensayos, etcétera, relacionados con las actividades ordenadas a la consecución de los fines de la fundación; programación, organización e impartición de cursos, conferencias, congresos, coloquios, etcétera, que a juicio de la junta directiva guarden relación con cualquiera de los fines de la fundación; realización de estudios e investigaciones científicas, económicas, técnicas o artísticas que juicio de la junta directiva guarden relación con cualquiera de los fines y principios informadores de la actividad de la fundación y aportaciones o subvenciones a otras fundaciones que cumplan objetivos análogos.

Estos son los objetivos de esta fundación que los miembros del consejo de administración que forman parte de la autoridad portuaria de Las Palmas, en sesión celebrada el 13 de junio de 1997, acordaron aprobar, con la participación de la autoridad portuaria a título de patrono fundador en esta fundación.

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

El señor **TRUJILLO ORAMAS**: Señor Vilalta, no le arriendo las ganancias al comparecer hoy y dar una explicación sobre la creación de esta fundación.

Usted se ha deslizado por donde era obvio que lo hiciera, pero por donde usted sabe que además es, permítame la expresión, poco presentable ante esta Cámara. En primer lugar, porque la autonomía de Puertos del Estado, a la que usted ha hecho referencia como primer argumento de peso para fundamentar la decisión que adopta el consejo de administración de este ente, no puede contravenir en absoluto la legalidad vigente, y ahora le explicaré por qué.

En segundo lugar, a partir de ahí, usted ha calificado, de actuaciones que pueden prestigiar los objetivos y fines que esta fundación pretende acometer y que ha ido enumerando.

El caso es el siguiente, señor Vilalta, como usted bien sabe. Entre finales de 1997 y mediados de 1998, esta fundación, con estos objetivos y fines en algunos casos tan loables, recibe por parte del ente público Puertos del Estado más de 500 millones de pesetas. A la vez, a esa fundación se le otorga una concesión administrativa para ocupar una parcela de 2.550 metros cuadrados con destino a la gestión del inmueble en régimen de alquiler, con el objeto de dotarse de los fondos necesarios para el cumplimiento de

sus fines fundacionales en la zona de servicio del puerto de La Luz y de Las Palmas. El proyecto objeto de las concesiones es la rehabilitación de la antigua sede de Trasmediterránea que, como usted bien sabe, es propiedad de la autoridad portuaria; por cierto, rehabilitación de ese edificio que ya había sido acometida por la autoridad portuaria.

En todo este proceso —fíjese que le estoy hablando de una transferencia de fondos de más de 500 millones de pesetas— se producen multitud de irregularidades, no sólo las obras a acometer en el edificio se valoran, como señala la propia intervención del Ministerio de Economía y Hacienda, por encima del valor que tenía en el momento en que se transfiere ese edificio a esta fundación, sino que además no se somete a información pública la concesión administrativa, amparándose en un artículo que nada tiene que ver con la situación de esta fundación; y lo que incluso es más grave: se otorga concesión administrativa a una fundación que ni existía. Se le otorga, en concreto, el 3 de diciembre de 1997, y la fundación se inscribe en el registro de fundaciones de la Consejería de la Presidencia del Gobierno de Canarias el 17 de abril de 1998. Es decir, se da una concesión a una fundación cuando ni siquiera todavía está inscrita en el registro correspondiente.

Pero ahí no acaban las cosas. En la actualidad, todavía no sabemos si se han transferido a lo largo del ejercicio de 1998 más recursos a esa fundación, lo que sí sabemos (y esperemos que usted nos aclare si hay otros recursos) es que la autoridad portuaria de Las Palmas, esa misma que ustedes denuncian que tiene una situación económico-financiera preocupante y que quiere dedicarse a tan loables fines a través de una fundación, ha renunciado a cobrar el canon del edificio a que me he referido anteriormente y ha renunciado también a cobrar el canon correspondiente a las instalaciones deportivas del puerto, todo ello en favor de la fundación.

Como usted bien decía, el artículo 3 de los estatutos de la fundación establece el objeto y los fines de la misma, y usted se ha encargado de irnos refiriendo algunos de ellos. Yo le voy a comentar alguno más, quizá porque a lo mejor, dado que en esta Cámara hay un vacío en esta materia, usted nos puede ilustrar. Me refiero a que uno de los fines de esta fundación es participar en entidades que tengan por objeto la defensa de los ideales de paz y justicia en el mundo. A lo mejor, por ahí estamos aclarando nuestra actuación en Kosovo o es los albanokosovares que van a ir a Canarias en estos días van a ser recogidos por esta fundación.

Más allá de ironías, señor Vilalta, usted sabe perfectamente como yo que el artículo 36 de la Ley de Puertos establece con claridad cuáles son los objetivos generales del ente público Puertos del Estado, y ninguno de ellos, ninguno de los objetivos que establece la Ley de Puertos de y la Marina Mercante tiene nada que ver ni con organizar cursos de formación profesional ocupacional ni con preocuparse de cosas tan loables como la paz y la justicia en el mundo, y además hay otras instancias públicas, privadas, etcétera, que claramente se pueden ocupar, como digo, de tan loables fines, y es su obligación velar por que se cumpla esta ley. Por lo tanto, en la autonomía de los puertos no se pueden inventar entes como éste para derivar hacia otros

finances recursos que tienen un objetivo claro, según la ley, y dedicarlos a otras cosas.

Fíjese que le he hablado de que se dejan de cobrar por cánones más de 500 millones de pesetas; a lo mejor nos lo explica usted en estos momentos. Estamos hablando de cantidades muy importantes en un ente público que, como decía y dicen ustedes, tiene problemas económico-financieros serios. Al día de hoy nuestro puerto se ha visto obligado a subir las tarifas, cosa que no ocurría desde hacía muchísimo tiempo. Por lo tanto, hoy tenemos un puerto más caro y menos competitivo al albur de todo este tipo de decisiones, que nada tienen que ver con el objetivo final de la actividad portuaria.

Le voy a leer otro elemento que sobre todo deben tener en cuenta.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Trujillo, le ruego que vaya acabando.

El señor **TRUJILLO ORAMAS**: Concluyo, señor presidente.

El caso es bastante obvio. Yo creo que estamos ante una situación que es bastante escandalosa y grave. Entiendo, como decía al principio, que no debe ser del agrado del señor Vilalta tener que responder por estas cuestiones.

La propia Intervención del Ministerio de Economía y Hacienda, y ustedes a veces se presentan —me refiero al Gobierno en general, no hago ninguna mención expresa al señor Vilalta— como los paladines de la transparencia, la eficacia, etcétera, dice con respecto a este asunto, y se lo leo textualmente: A lo anterior —y se está refiriendo a que nada tiene que ver el objeto de esta fundación con los objetivos que marca la Ley de Puertos a las autoridades portuarias— hay que añadir que la operación —el trasvase de todos estos recursos— incide negativamente en la transparencia de la gestión de la autoridad portuaria. Esta intervención actualmente puede examinar, analizar y, en su caso, criticar los gastos del ente público. A través de la fundación únicamente se pone de manifiesto un trasvase de fondos, siendo la fundación quien decide el destino de los mismos. Estamos hablando —no sabemos ya por qué cantidad— de más de 500 millones de pesetas en junio de 1998.

Le voy a hacer un ruego: revisen ustedes con celeridad la situación y los fines de esta fundación y acomoden la misma a lo que son los objetivos de la Ley de Puertos, y si eso conlleva la desaparición de esta fundación, que desaparezca, pero desde luego usted convendrá conmigo —y no es usted probablemente el principal responsable, pero en estos momentos sí lo es y más después de la explicación que ha dado— que esta situación tiene que ser claramente corregida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Yo distinguiría, si me permite S.S., dos aspectos: uno que podría ser de irregularidad y, en este sentido, yo lo que haré será entrar en contacto con la Intervención General del Estado para que me informe sobre esto y obrar en conse-

cuencia dentro de la legalidad, y otro relativo a que una autoridad portuaria pueda promocionar una fundación de este estilo.

No hay duda que el puerto de La Luz y de Las Palmas constituye el eje económico principal de la isla de Gran Canaria, esto es cierto, en particular de la ciudad de Las Palmas. Prácticamente todo el movimiento de entrada y salida de mercancías a la isla —es anecdótico que se pueda realizar por vía aérea— se realiza por vía marítima. Este motor económico, no hay duda, conlleva un protagonismo social. Que, de acuerdo con esto, la autoridad portuaria —y los empresarios están radicados en el puerto— pueda tener un cierto protagonismo en aspectos sociales o culturales, etcétera conceptualmente me parece que, aunque quizá no está recogido en la letra del movimiento portuario de mercancías, seguramente está dentro de una lógica. Sin duda, otras autoridades portuarias están también actuando de esta forma. Pero me preocuparía más el primer aspecto que he señalado. En este sentido, yo le aseguro que nos informaremos para ver de qué se trata, y si podemos, actuaremos.

— **DEL SEÑOR CHIVITE CORNAGO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES EN CUANTO A LA EJECUCIÓN DE LA AUTOPISTA PAMPLONA-FRANCIA POR LOS PIRINEOS. (Número de expediente 181/002248)**

— **DEL SEÑOR CHIVITE CORNAGO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES EN CUANTO A LA EJECUCIÓN DE LA AUTOVÍA PAMPLONA-LLEIDA. (Número de expediente 181/002249)**

— **DEL SEÑOR CHIVITE CORNAGO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES EN CUANTO A LA CONVERSIÓN EN AUTOVÍA DE LA CARRETERA N-232, EN EL TRAMO LOGROÑO CON EL LÍMITE DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA Y EN EL TRAMO ZARAGOZA CON EL LÍMITE DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA. (Número de expediente 181/002251)**

— **DEL SEÑOR CHIVITE CORNAGO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE PREVISIONES EN CUANTO A LA EJECUCIÓN DE LA AUTOVÍA MEDINACELI-TUDELA. (Número de expediente 181/002252)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a las preguntas números 24, 25, 26 y 27, ambas inclusive, formuladas por el señor Chivite. La pregunta número 24 se refiere a las previsiones en cuanto a la ejecución de la autopista Pamplona-Francia por los Pirineos; la pregunta 25 se refiere a las previsiones en cuanto a la ejecución de la autovía Pamplona-Lleida; la pregunta 26 se refiere a las previsiones en cuanto a la conversión en autovía de la carretera N-232, en el tramo Logroño con el límite de la Comunidad Foral de Navarra y en el tramo Zaragoza con el límite de la Comu-

nidad Foral de Navarra, y la pregunta 27, que a este presidente le parece especialmente interesante, es la relativa a las previsiones en cuanto a la ejecución de la autovía Medinaceli-Tudela.

Tiene la palabra el señor Chivite.

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Señor presidente, me alegra esa coincidencia en la última pregunta, porque sabe que a ambos nos afecta y, sobre todo, porque conozco el impulso que usted trató de dar a esta vía de importancia sustancial en la anterior legislatura.

Iba a empezar mi intervención diciendo que daba por formuladas las preguntas, sobre todo porque, a mi juicio, eran bastante claras. Sin embargo, tras haber estado escuchándole a lo largo de la mañana, creo que va a ser necesario que las concrete un poco más y que en la primera intervención yo le transmita qué es lo que desde Navarra queremos conocer, más allá de lo que ya sabemos y más allá de las intenciones y buenas voluntades, señor Vilalta.

Voy a empezar por la primera pregunta, la autopista Pamplona-Francia por los Pirineos. Ya en agosto de 1997, el consejero Palacios y el presidente del Consejo General de los Pirineos firmaron un acuerdo para un estudio conjunto de nueva conexión por carretera entre ambos territorios que facilitase una vía de acceso rápido —decía él— de conexión con Francia. Sin lugar a dudas, esta iniciativa ha servido para que durante estos dos años el consejero Palacios, del Partido Popular, aparezca en los medios para contarnos como si fuera un serial los avances de este proyecto transfronterizo. Tengo los recortes de prensa que ya suman unos cien folios. Nos ha contado las bondades de este proyecto que él denomina franco-navarro, y que yo espero que sea asumido como un proyecto franco-español.

El presidente Sanz nos sorprendía agradablemente hace dos meses, tras una reunión, con foto incluida y con portada, anunciando también que en el primer semestre de este año, señor Vilalta, se aprobaría el segundo programa de autopistas y que en él se incluiría, con carácter prioritario, la de Pamplona-Francia a través de los Pirineos. Por lo tanto, son obvias las preguntas: si es así, si efectivamente el segundo programa de autopistas va a estar aprobado en este mes y pico que queda, si esta vía de comunicación transfronteriza va a estar incluida con carácter prioritario en el mismo y qué calendario tiene previsto respecto a su ejecución, así como los recursos y las vías de financiación que para ella han contemplado.

Respecto a la autovía Pamplona-Lleida, de todos es conocido que el objetivo de esta infraestructura es el enlace del Cantábrico y el Mediterráneo a través de una vía de gran capacidad que pueda unir San Sebastián con Tarragona, pasando por Pamplona, Huesca y Lleida. Este eje subpirenaico, contemplado en su día en el PDI de 1993-2007, fue calificado, y lo es en estos momentos, como de una importancia sustancial para el desarrollo económico y social de las comunidades afectadas. Me alegra, además, que a lo largo de esta mañana un compañero del Grupo Parlamentario Popular haya venido a corroborar la importancia que también para él, como diputado por Aragón, tiene esta vía de comunicación.

Esta vía tiene cuatro funciones que deben ser tenidas en cuenta de cara a darle su prioridad: constituye un eje alter-

nativo de conexión entre el País Vasco y Cataluña, a través de Navarra y Aragón; diversificará los enlaces con Francia y, por tanto, con Europa, ya se ha hablado aquí de la nueva infraestructura por Somport; desarrollará, social y económicamente, esa zona subpirenaica y, en especial, el potencial desarrollo turístico que tiene toda esa zona y, finalmente, otra función no menos importante, mejorará la seguridad de las personas que acuden a las zonas pirenaicas para las prácticas deportivas y de turismo.

Quiero recordarle aquí, señor Vilalta, que en el mes de junio de 1996 los alcaldes de las ciudades afectadas se reunieron en Pamplona, y ya entonces, —hace tres años— hablaban de la existencia de un estudio contratado que finalizaría en 1997 y que permitiría contratar las obras durante el año 1998 o, a lo sumo, a primeros de 1999. ¿Qué hay de ese estudio y de esa contratación en este ejercicio?

Una vez más voy a recurrir a lo que allí han afirmado el presidente del Gobierno de Navarra, señor Sanz, y su consejero Palacios, y me voy a referir no a afirmaciones de hace cuatro días, que también se han hecho, sino a octubre de 1996, sobre todo porque intuyo que me va a contestar con que se están haciendo nuevos estudios, que todo está previsto y que todo se está planificando. En octubre de 1996, en una comparecencia en el Parlamento de Navarra, aparte de confirmar la necesidad de esta vía como eje estratégico, se hablaba de que estaba siendo objeto de un estudio de alternativas y viabilidad por parte del Gobierno de Navarra —repito que le hablo de octubre de 1996— y que, en paralelo, se estaban desarrollando conversaciones con el Ministerio de Fomento, apuntando el propio consejero que estaba transmitiendo al Ministerio de Fomento que, además de las razones economicistas, había que tener en cuenta factores de carácter social y de desarrollo de actividad en una zona que, por sus características geográficas y poblacionales, presentaba especiales dificultades. Ya no cabe duda de la necesidad de esta infraestructura, como tampoco cabe duda de los apoyos incondicionales de los parlamentos aragonés y navarro, con mayoría del Partido Popular, o del apoyo incondicional de los señores Sanz o Lanzuela y sus reiteradas declaraciones de voluntades. Pero, señor Vilalta, hay que pasar a la realidades, a las soluciones y a los compromisos claros y concretos. Ya sé que en marzo de 1998 —y así acorto su intervención— se suscribió entre Navarra y el Estado, siendo secretario de Estado Abril Martorell, el protocolo de colaboración para ese estudio previo al trazado Pamplona-Huesca, pero en cualquier caso, debo apuntarle que desde la fecha de suscripción hasta que decidieron sacarlo a concurso se tardaron nueve meses. Aquello parecía el parto de los Pirineos. Por eso, respecto a esta vía de comunicación, quería preguntarle, y que me conteste con la verdad, si usted, como representante del Ministerio y del Gobierno, puede garantizar que este tramo va a estar licitado en el año 2000, tal y como ha afirmado el consejero de Aragón y como no se cansa de repetir el señor Palacios, a la sazón consejero de Obras Públicas de Navarra. Quisiera saber si tiene previsto, para conseguir eso, incorporar esta vía de comunicación al programa de actuaciones prioritarias de carreteras, que actualmente no lo contempla. ¿Cómo se prevé la coordinación con las recién anunciadas obras de recrecimiento de Yesa —el otro día se publicaba la declaración de impacto ambiental de esta obra— y para

cuándo se prevé realmente la entrada en servicio de esta vía? Son preguntas concretas, señor Vilalta, que espero que me conteste con igual concreción.

Paso a la tercera pregunta, referida a la carretera nacional 232 y, más en concreto, a los tramos que corresponden al Estado. Esta vía es conocida en mi tierra como la ruta de los elefantes por la intensidad de tráfico que soporta, la última medición está en torno a los 13.000 vehículos diarios, de los cuales casi 6.000 son vehículos pesados. Recientemente, el consejero Palacios —me remito a él una vez más puesto que es su correligionario y, además, responsable de un área como la suya— ya la definía como una carretera con un alto grado de peligrosidad. La verdad es que el número de accidentes con muertos y heridos graves está creciendo de forma exponencial, basta ver una respuesta parlamentaria de hace exactamente una semana de cómo iba creciendo en ese tramo el nivel de accidentalidad y basta recordar —triste recuerdo para los que allí vivimos— un accidente gravísimo ocurrido el Jueves Santo, con cinco muertos en el mismo siniestro en el cruce de Fontellas. Ya en noviembre de 1998, el Parlamento de Navarra instaba al Gobierno a acelerar, que no a iniciar, los trámites con el Ministerio de Fomento para finalizar los estudios, y el señor Palacios volvía a incidir en aquel momento en que de manera inmediata se iba a buscar una solución entre dos alternativas posibles. Una de las alternativas es la rebaja de los peajes de la A-68, Zaragoza-Logroño —y no me conteste que ya se ha producido esa rebaja porque ha sido con carácter general y no dirigida a esta autovía en especial; contésteme si tienen previsto para el tráfico pesado liberalizar los peajes en este tramo—, y sobre la otra alternativa, dígame en qué estado está en estos momentos en el Ministerio el desdoblamiento de los 180 kilómetros que hay entre Castejón y Logroño más Cortes y Zaragoza. Dígame cuál es la alternativa por la que ustedes han optado después de tres años de estudios.

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

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Voy a ir concluyendo. Dígame en qué fechas y con qué vías de financiación.

Y entro en lo que para el presidente de esta Comisión parece ser la pregunta estrella, que se refiere a la antes autopista Madrid-Tudela, hoy autovía Madrid-Tudela. Voy a obviar, por ir acelerando, la importancia de esta vía, que el presidente de la Comisión ha dejado clara en su apunte inicial, y me voy a limitar a hacer una temporalización de los hechos también desde la perspectiva de Navarra. Y me voy a referir de nuevo —no puedo hacerlo de otra manera— a un titular del 4 de febrero de 1999, con una foto en la que aparecen el señor Arias-Salgado y don Miguel Sanz, máximos responsables de Obras Públicas, cada uno en su ámbito territorial correspondiente, que dice: La licitación de las obras de la autovía Medinaceli-Tudela, para antes del verano. Yo decía que no sabía de qué verano, y cuando leo el texto me doy cuenta de que también dice en los próximos seis meses. Pero esto es repetitivo, porque también se dice que Fomento va a sacar a concurso la autopista entre Tudela y Medinaceli. Esto era de 8 de junio de 1977, por no referirme a mayo, cuan-

do ya decían desde UPN-PP que iban a promover el tramo Tudela a la vez que el de Madrid.

Señor Vilalta, no voy a insistir más en esto. Quiero concreciones, quiero verdades, no quiero que me conteste con dilaciones una vez más. Le voy a preguntar qué tramo se va a iniciar con carácter inmediato, si el de Medinaceli-Soria o el de Soria-Tudela; si en las actuaciones que se están realizando en la carretera —una carretera por la que yo transito, por obligaciones de mi cargo, todas las semanas una o dos veces— se está teniendo en cuenta la previsión de su conversión de autovía; una autovía que, por cierto, es fruto de un pacto, el pacto de la sacristía —y lo digo porque se realizó en la sacristía del monasterio de Fitero—, entre el señor Lucas y los dos señores Sanz, el de Navarra y el de La Rioja. También quiero que me diga cuándo se va a ejecutar la variante de Ágreda de la autovía que hay programada y cómo se va a incorporar a esa vía; cuándo se tiene previsto que llegue esta obra, no este proyecto, al límite con Navarra y cómo se va a coordinar el PDI con el Pacta y con el Plan director de carreteras de Navarra aprobado recientemente.

Espero, como le he dicho al principio, respuestas claras y concretas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Voy a contestar en primer lugar, siguiendo el orden de las preguntas, a lo relativo a las previsiones de ejecución de la autopista Pamplona-Francia por los Pirineos. Nosotros tenemos conocimiento, a través de la Diputación Foral de Navarra, de que ha llevado a cabo una serie de iniciativas de proyectos y de gestiones, y le puedo indicar que el Ministerio de Fomento tiene interés en esta vía de conexión a través de los Pirineos.

Antes lo he indicado en el caso de Somport. Nos parece que es esencial que los Pirineos no nos separen del resto de Europa sino que nos unan. Por tanto, cualquier iniciativa en este sentido, en este caso ésta que ha sido llevada en exclusiva por la Diputación Foral de Navarra, va a tener el soporte del Ministerio. Así se lo expresó el ministro al presidente de la Diputación Foral de Navarra, en una reunión relativamente reciente que tuvo lugar en Madrid. Es evidente que tienen que jugar instituciones de ambos lados de los Pirineos; parece que el que tiene más interés es el departamento de los Pirineos atlánticos que, a su vez, tiene que recabar del Gobierno de Francia que se una a este interés. En cualquier caso, esta iniciativa nos parece importante y nos parece que puede formar parte de ese segundo programa de autopistas que tiene previsto lanzar el ministro. Seguramente ha habido una interpretación errónea, o yo lo he oído mal, porque el ministro siempre ha comentado que se produciría en el segundo semestre de este año puesto que aún no ha finalizado el primer programa y es lógico que cuando se acabe comience el segundo. Por tanto, está previsto que se incorpore tanto esta vía como su prolongación hacia el resto de España, incluso hasta Madrid, recuperando el itinerario en el cual el presidente de esta Comisión ha tenido tanto protagonismo, que es el eje Madrid-Guadalajara— Medinaceli-Soria-Ágreda-Tarazo-

na-Tudela. Creo que no puede entenderse, aunque son tráficos distintos, la función estructural solamente en el interior de España (Tudela-Madrid), que ya de por sí se justifica, pero tanto más se justifica esta prolongación hacia un nuevo paso fronterizo y tantos como pueda haber (ferroviarios y carreteras). Estas son actuaciones que deben estar previstas en nuestra planificación, y así lo están. Justamente del tramo Tudela-Madrid hay una orden de Carreteras, de fecha 12 de febrero, para la redacción del estudio informativo del tramo Medinaceli-Soria, porque el tramo Soria-Tudela ya se encuentra incluido en el estudio previo que se llevó a cabo de Valladolid a Zaragoza, que actualmente está en fase de redacción y con el que debe coordinarse el estudio informativo del tramo Medinaceli-Soria.

Por lo que respecta a la autovía Pamplona-Lleida, en este momento es objeto de elaboración de dos estudios para los dos amplios sectores en que se contempla esta actuación y cuya situación actual es la siguiente. El tramo Pamplona-Huesca está en fase de adjudicación del concurso de redacción del estudio previo de conexión del eje Cantábrico con el eje norte-sur de Aragón, itinerario Sagunto-Somport, al norte del valle del Ebro, en el que se determinará el tipo de vía y trazado así como la solución de conexión entre Huesca y Pamplona. El plazo previsto para la redacción de ese estudio es de 12 meses a contar desde la firma del contrato de adjudicación. Va a ser justo, pero no vamos a desmentir las manifestaciones del presidente Lanzuela respecto de sus previsiones de que en el año 2000, si no en su totalidad, pudieran iniciarse algunos tramos de esta vía. Vamos a trabajar para que vayan avanzando estos estudios y no que por falta de ellos no se siga adelante. El estudio informativo de la autovía Huesca-Lleida se encuentra ya en fase de redacción avanzada. Una vez redactado deberá aprobarse, obtener la declaración de impacto ambiental, etcétera, indicando las previsiones que esta tramitación pueda llevarse a cabo en el presente año.

Finalmente, en lo concerniente a la carretera N-232, en tramos entre Logroño con el límite de la Comunidad Autónoma de Navarra y Zaragoza también con el límite de la Comunidad Autónoma de Navarra, no se ha contemplado en ningún plan de carreteras vigente la transformación en autovía de la totalidad de dicha carretera. No obstante, las actuaciones y estudios que se están llevando a cabo y que a continuación enumeramos pueden dar lugar a la conversión de dicho tramo de carretera en autovía. Primero, variante de la circunvalación sur de Logroño y enlace con la calle Piqueiras. Contempla la prolongación con sección de autovía de cinco kilómetros de la carretera N-232 en su salida de Logroño en dirección a Zaragoza. Las obras están adjudicadas y darán comienzo este mes de abril. Con la Comunidad Autónoma de La Rioja se ha llegado a un acuerdo para poder desviar el tráfico pesado en tanto se efectúen dichas obras para evitar los problemas que ha sufrido en el tramo anterior el paso por Logroño del tráfico pesado al que S.S. se ha referido. Segundo, estudio informativo con análisis de alternativas y propuestas de soluciones para el aumento de capacidad en el tramo Agoncillo-Logroño. Este estudio informativo, actualmente en fase de adjudicación del concurso para su redacción, se inicia donde termina la actuación anterior, es decir, a cinco kilómetros de Logroño. Tercera, estudio previo de análisis de alternativas para mejorar

las carreteras N-232 y N-124 en su tramo paralelo a la A-68 en La Rioja. Ese estudio, actualmente en fase previa a la licitación de concurso para su redacción, analizará todas las alternativas viables para mejora, entre otros, del tramo de la carretera N-232 entre el final de la actuación anterior y el límite de la Comunidad Autónoma de Navarra, puntos kilométricos 386 y 330. Su redacción permitirá deducir la solución o soluciones a incluir en futuras actuaciones, incluida la posible conversión en autovía de todo este tramo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Chivite, le ruego brevedad en su réplica.

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Voy a intentarlo, señor presidente, pero es que he pedido claridad y concisión y he recibido generalidades (**El señor vicepresidente, Jané i Guasch, ocupa la Presidencia.**). Más aún, diré que en épocas anteriores el señor Posada no se hubiera conformado con que a la autovía Madrid-Medinaceli se le hubiera hecho una referencia muy de pasada en relación con la incorporación a la futura autopista Pamplona-Francia; seguramente él no se hubiera conformado con esa respuesta y yo tampoco lo voy a hacer.

Estaba seguro de que sus respuestas iban a tener el tono que han tenido y por eso en mi intervención previa le he pedido una mayor concreción. Señor Vilalta, no voy a insistir una vez más en la importancia estratégica y en la vital trascendencia que las infraestructuras tienen para Navarra, pero sí le voy a hacer una apreciación y es que estas infraestructuras, sobre todo las de gran capacidad y las que no corresponden a las competencias de Navarra, condicionan nuestro crecimiento económico y nuestro desarrollo social, ese desarrollo equilibrado de los ciudadanos y ciudadanas de Navarra, y a mí precisamente lo que me preocupa es la caída de la inversión pública del Estado en nuestra comunidad.

Señor Vilalta, todas las promesas que acaba de hacer, todos esos estudios no se corresponden con la realidad de los datos. A título de ejemplo le voy a leer una respuesta del Gobierno: En los años 1994, 1995 y 1996 la inversión pública del Estado en Navarra ha sido de 29.000 millones, mientras que en 1997, 1998 y 1999 ha sido de 13.000 millones menos del 50 por ciento. Pero lo que es más grave es que en el año 1999 ha sido de 3.058 millones. Esa es la realidad, señor Vilalta, una realidad por la que a veces, por nuestro sistema especial, nuestro régimen foral, se nos dice que Navarra debe ser solidaria. Pues tan solidaria como esto, señor Vilalta. Durante los años 1993, 1994 y 1995 Navarra contribuyó con 96.000 millones a las arcas del Estado y en 1997 y 1998 lo hizo con 126.000 millones. Navarra es cada vez más solidaria con el Estado y, en cambio, el Estado cada vez es más rácano y yo creo que va a llegar al punto cero en cuanto a las inversiones que Navarra necesita para su desarrollo. Digo esto porque durante estos tres años muchos ministros del Partido Popular, también el señor Arias-Salgado, han dicho por activa y por pasiva cuánto interés tenían por Navarra y por su desarrollo, insistiéndose en esas visitas que periódicamente han realizado a mi comunidad foral, las cuales yo agradezco, en que existía un compromiso recíproco entre la comu-

nidad foral y el Estado. Yo creo que es hora de que todas estas promesas se conviertan en algo real y que los datos no nos demuestren todo lo contrario de lo que aquí se está diciendo.

Señor Vilalta, yo creo que Navarra necesitaría algo más. Espero que el pacto UPN-PP, esta coalición especial que existe en Navarra entre el Partido Popular y Unión del Pueblo Navarro, le sirva a Navarra para algo más que para obtener un puñado de votos en un momento determinado, que le sirva para mantener el nivel de infraestructuras de las que siempre ha hecho gala Navarra, con las que se está comprometiendo desde sus propios presupuestos. Con la N-232 Navarra ha hecho un esfuerzo importantísimo en sus presupuestos para desdoblarse no sólo el tramo de Tudela, sino todo el tramo navarro, el que va desde Castejón hasta Cortes, y eso no está siendo correspondido por el Estado a pesar del grado de solidaridad que Navarra sigue demostrando cada año con el conjunto de la ciudadanía española.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señor Chivite, le ruego vaya concluyendo.

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Lo siento, señor presidente. Son cuatro preguntas, pero voy terminando rápidamente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): En el primer turno he sido muy generoso.

El señor **CHIVITE CORNAGO**: Voy a insistir en que nuestra comunidad necesita algo más y lo necesita para ser viable como comunidad autónoma, como esta comunidad autónoma uniprovincial, pequeña, para ser más que una comunidad histórica una comunidad con futuro y, sobre todo, para ser una comunidad políticamente diferenciada y hacer frente a esas ambiciones soberanistas y anexionistas de las fuerzas nacionalistas, que sabe que hoy en día están tan de actualidad.

Espero que cuando el próximo día 7 el presidente de la nación, el señor Aznar, vaya a Navarra para presentar una fundación, con loable intención, en memoria del compañero Tomás Caballero, asesinado el año pasado por ETA, que el señor presidente —digo— haga algo más que sacarse una foto: se comprometa realmente con Navarra, y se comprometa con presupuestos desde el Estado para Navarra. Espero también que el señor Rato, cuando próximamente visite Cintruénigo, que por cierto es mi pueblo, para exaltar las bondades del euro, también como responsable económico de este Gobierno haga algo más que un apoyo propagandístico a un período de campaña preelectoral y su visita se concrete en compromisos económicos para todas estas infraestructuras cuya necesidad todos compartimos.

Espero en su réplica, señor Vilalta, que sea más concreto, que me dé datos concretos y que me conteste sin más a la serie de preguntas, que espero las tenga anotadas, que yo le he hecho. Espero simplemente eso, que me conteste con concreción y con la verdad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Tiene la palabra el señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Señoría, es evidente que Navarra tiene una voluntad de ser por encima de toda discusión y es evidente que hay una voluntad de entendimiento, de ayuda, desde todos los puntos de vista, entre el Gobierno y Navarra.

Respecto a estas preguntas que me ha hecho, que usted desearía concretarse, puedo solamente informarle lo que ya le he dicho. De todas maneras, le puedo decir que en el segundo semestre se establecerá el segundo programa de autopistas, en el cual se contemplará no solamente el tramo navarro, sino la conexión con el resto del territorio. Creo que esta es una contestación importante para Navarra, no solamente por la inversión que representará y porque empezará a estructurar esta vía transversal desde Tudela a Valladolid, sino por el flujo de tráfico que podrá conducir, que sin duda tiene que repercutir en los aspectos económicos de la Comunidad Autónoma de Navarra.

Siento mucho no poderle aclarar más de la información que tengo. Hay un estudio informativo en marcha y no puedo avanzar los trámites. Como puede ver, se está actuando ya en el tramo de la 232, justamente en la zona de Logroño, que seguramente es la que está más implicada con un tráfico urbano que el resto de la ruta y los otros están en marcha, a pesar de que, como ya he dicho, no había ninguna previsión en el plan de carreteras vigente entre Logroño y el límite de Navarra.

— **DEL SEÑOR SANTISO DEL VALLE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA, SOBRE MEDIDAS PARA MODIFICAR LOS CRITERIOS UTILIZADOS EN LA ELABORACIÓN DE ESTADÍSTICAS DE SINIESTRALIDAD Y MORTALIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA POR LOS ORGANISMOS PÚBLICOS COMPETENTES EN LA MATERIA. (Número de expediente 181/002349)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Pasamos ya al último punto del orden del día: pregunta del diputado don Mariano Santiso sobre medidas para modificar los criterios utilizados en la elaboración de estadísticas de siniestralidad y mortalidad en el sector del transporte por carretera por los organismos públicos competentes en la materia. Para formular la misma tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Señor secretario de Estado, nuestro grupo lo que intenta en esta pregunta, aparte de que irá acompañada de otro tipo de propuestas en el ámbito parlamentario, es llamar la atención sobre un problema que nos parece relevante. Hay un trabajo estupendo de la Federación de Transportes de Comisiones Obreras, que supongo que conocerá, relativo a la siniestralidad y mortalidad de los conductores profesionales en el año 1997, que va seguido de uno anterior del año 1996. Es

importante resaltar ante la sociedad un hecho muy significativo. Nuestro país aparece a la cabeza de la siniestralidad laboral con carácter general en el ámbito europeo y esto preocupa lógicamente a los sindicatos y también —me consta— a la propia Administración, especialmente al Ministerio de Trabajo que ha tomado conciencia de que hay que cambiar esta situación. Siempre se habla de que sectores de la construcción, la pesca y la minería que aparecen a la cabeza de la mortalidad. Los datos de 1997 son 253 muertos en construcción, 41 en pesca y 39 en minería. Sin embargo, este trabajo demuestra que si se hace un análisis exhaustivo, teniendo en cuenta estadísticas de distintos órganos, se llega a una conclusión en mi opinión muy preocupante. El sector de conductores profesionales ha tenido 395 muertos en el año 1997, con un incremento de casi el 15 por ciento sobre el año 1996. Pero es necesario bucear para dar con este dato, teniendo en cuenta que la Administración española lo que comunica a la OIT son los accidentes de aquellos trabajadores por cuenta ajena (en el año 1997 comunica exactamente 168 víctimas mortales), sin incluir todos aquellos conductores que trabajan por cuenta propia, cosa que es muy habitual en este sector. Si analizamos someramente esos datos, que dicen en los que hay 213 muertos de conductores de furgonetas, es decir de vehículos de menos de 3.500 kilos, 150 de camiones pesados, 24 de taxis, seis de autobuses y dos de ambulancias, y una cifra espectacular de 1.817 heridos graves en 1997, vemos que es necesario llamar la atención sobre ellos y relacionarlos con los datos de los vehículos implicados con resultado de muerte en ese mismo año, en los que, según la Dirección General de Tráfico, en el 24,2 por ciento está implicado algún vehículo conducido por un profesional. Es decir, en uno de cada cuatro accidentes mortales, dentro de ese hecho puntual, más allá de la consecuencia de que el fallecido sea conductor profesional o no, está la intervención de un conductor profesional. Me consta que el propio Ministerio en 1996 pidió a una consultora un estudio que llegó a conclusiones muy similares.

Tenemos que hacer una doble reflexión. Es necesario conciliar esta serie de datos y hacer estadísticas que permitan no sólo contabilizar sino actuar en las causas que provocan esta situación, junto con las conclusiones del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial que evalúa que una tercera parte de los accidentes son provocados por la fatiga, y teniendo en cuenta también las condiciones todavía vigentes en nuestro país sobre jornada y tiempos de conducción, que en síntesis, por no alargar la intervención, posibilitan hoy día —lo cual no significa que se de en todos los casos—, por el Decreto 1661/1991 de jornadas especiales, conducir, 65 horas a la semana, hasta 12 horas de trabajo diario y, en algunos casos, con los autobuses discrecionales, de excursiones, escolares, etcétera, 12 días de trabajo sin descanso semanal. Se está discutiendo en Bruselas, (en el mes de marzo hubo una última reunión; si no es así corríjame) una directiva que intenta regular estas cuestiones por la importante incidencia que pueden tener en la mortalidad en las carreteras. Por tanto, aunque sé que es abusar un poco por ampliar de la pregunta, ¿no cree usted que la posición española debe ser más firme en este tema y defender que se rebajen estas condiciones? Sobre todo que los autónomos no queden

excluidos de ese control de tiempos de trabajo y de conducción por una doble razón: primero, porque hay un gran número de autónomos en nuestras carreteras; y, segundo, porque podría haber una competencia desleal en el sector al entender que unos, los trabajadores por cuenta ajena estarían más controlados, mientras que otros quedan excluidos del control.

También le preguntaría si no cree necesario introducir en el tacógrafo los últimos modelos que permiten un control que evite el fraude que existe con el mismo, y quizá ir a una extensión de la implantación del tacógrafo a vehículos de menos de 3.500 kilos, al menos a aquellos que tienen que realizar determinados trabajos de transporte fuera de su propio ámbito.

Simplemente una reflexión sobre esto y qué valoración le merece, si lo conoce, este trabajo de Comisiones Obreras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Ante todo he de manifestarle, seguramente tendría que hacerlo con rubor, que no conozco el trabajo de Comisiones Obreras sobre siniestralidad, y si me lo pudiera suministrar le pediría aunque fuera un resumen.

Perdone usted, señoría, pero yo venía preparado para la pregunta, que eran los criterios utilizados en la elaboración de estadísticas de siniestralidad y mortalidad, y con independencia de que pueda comentarle algo sobre lo que ha expuesto, que es de interés, sí le digo que aunque son varios los organismos públicos competentes en la materia de transporte por carretera, de acuerdo con el artículo 2º de la Orden del entonces Ministerio de Relaciones con las Cortes y de la Secretaría del Gobierno, de 18 de febrero de 1993, la confección de las estadísticas de circulación corresponden a la Dirección General de Tráfico, que en cumplimiento de la misma norma utiliza criterios y definiciones en sus anexos.

Por eso pedí información a la Dirección General de Tráfico, y me indican que allí elaboran las estadísticas con la colaboración de la Dirección General de la Guardia Civil y de la policía autónoma y municipal, por cuanto son los agentes encargados de la vigilancia y control de tráfico quienes cumplimentan los cuestionarios estadísticos de accidentes y los remiten a las jefaturas provinciales de tráfico.

De todo ello se verifica la información en materia de accidentes suministrada por las mismas fuentes sin que parezca que pueda existir disparidad alguna respecto a los diferentes organismos públicos que han estado haciendo estudios sobre este tema. Es evidente que la Dirección General de Transportes Terrestres del Ministerio de Fomento ha llevado a cabo también algunos estudios, pero me indican, y parece lógico que sea así porque es la misma fuente, que no debiera existir disparidad respecto a los datos que se derivan.

En el seno de la Unión Europea se está desarrollando una base de datos sobre accidentes que puede ser común a todos los países —en cierta manera usted lo ha indicado—, y su objetivo es disponer de la mayor información posible

respecto a la accidentalidad en el territorio europeo y la armonización de todas las definiciones contenidas en los partes estadísticos. Dada la dificultad que este trabajo entraña me indican ende la Dirección General de Tráfico que no parece que fuera aconsejable para España llevar a cabo una modificación unilateral respecto del cuestionario estadístico que viene definido y en el que está trabajando permanentemente la Unión Europea.

Dejando aparte la frialdad de unos datos estadísticos, que son necesarios y que sin ellos no tomaríamos suficiente conciencia de la cuestión, y que como usted ha dicho y es conocido las estadísticas de accidentes de tráfico son una de las fuentes de mortalidad más deplorable, no hay duda de que el sector transporte, pesa ahí, sobre todo porque hay unos profesionales que se están dedicando a ello.

En la Unión Europea, como usted sabe, se están debatiendo las condiciones laborales y sociales del sector del transporte, existiendo un amplio debate. España está de acuerdo en una serie de aspectos técnicos (tacógrafos) y también en una mayor exigencia del cumplimiento de la normativa existente y sobre todo que pueda ser comprobada. El mayor problema de la normativa laboral en la carretera es cómo se comprueba. En el caso de los trabajadores por cuenta ajena, hay convenios y seguramente la propia empresa tiene formas de controlar el cumplimiento de las jornadas. En toda Europa, y usted lo sabe perfectamente, hay una cantidad importante de trabajadores por cuenta propia. En países como Gran Bretaña, donde el signo político del Reino Unido es distinto del de España, existe dificultad para comprobar el cumplimiento de la normativa que se pueda establecer en cuanto a los trabajadores autónomos. Tenemos que aplicar elementos objetivos como tacógrafos. Tendremos que esforzarnos todos para conse-

guir aplicar este control y evitar que estas jornadas, que a veces son interminables, puedan dar lugar a accidentes. Sobre el papel todo es fácil, pero en la realidad es muy difícil.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nosotros queremos aportar todo lo posible en esta línea, y en primer lugar el conocimiento de la realidad para poder actuar sobre ella. Hay un dato muy claro, y es que el parque de vehículos profesionales es un 16 por ciento del parque total, y sin embargo en uno de cada cuatro accidentes con muertos hay implicado un conductor profesional. Eso detecta un problema serio, y en ese problema hay que intervenir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané Guasch): Tiene la palabra el señor Vilalta.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES** (Vilalta González): Espero señor Santiso que no lo tome como una desatención, pero no tengo nada más que añadir.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Antes de levantar la sesión, la Mesa quiere agradecer al señor Vilalta su presencia en esta maratónica sesión de preguntas y aportación de datos. Se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta minutos de la tarde.

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

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

Depósito legal: M. 12.580 - 1961