



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 730

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL NÚÑEZ PÉREZ

Sesión núm. 65

celebrada el martes, 29 de junio de 1999

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

	<u>Página</u>
— Relativa a la mejora de la carretera N-120 que une Ourense con Ponferrada y Monforte. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001234.)	20878
— Sobre establecimiento de la gratuidad del tramo de la autopista A-9 comprendido entre el puente de Rande y Vigo. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001600.)	20879
— Relativa a la realización del estudio informativo y contratación del proyecto de la autovía Lugo-Santiago. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001265.) .	20881
— Por la que se insta al Gobierno a que proceda a declarar de interés general las infraestructuras realizadas en la provincia de Granada con motivo de la celebración del Mundial de Esquí de 1996, y pague las obras de construcción antedichas. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001268.)	20883

	Página
— Relativa a la dotación de la estación de Valls con un punto de venta informatizada «Sire». Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001276.)	20885
— Relativa a la calidad del servicio público postal. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001320.)	20886
— Relativa a la concesión de la autonomía administrativa y de gestión al puerto de Motril (Granada). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001365.)	20888
— Sobre infraestructura de las comunicaciones en la provincia de Huelva. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001460.)	20889
— Relativa a la mejora de las condiciones generales de la autovía A-6 y la N-VI a su paso por La Bañeza (León). Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001542.)	20893
— Relativa a la duplicación de la carretera N-601 entre Valladolid y Villanubla. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001558.)	20895
— Sobre medidas para mantener la actividad del taller central de reparaciones de RENFE de Málaga, así como para potenciar, modernizar e incrementar el tráfico ferroviario con el material de la citada empresa. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001629.)	20900
— Sobre dotación económica suficiente para la construcción de la variante de Reinosa. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001491.)	20903

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA MEJORA DE LA CARRETERA N-120 QUE UNE OURENSE CON PONFERRADA Y MONFORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001234.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días. Comenzamos la sesión número 65 de la Comisión de Infraestructuras con un orden del día muy denso y lleno de temas. Vamos a ver si entre todos, administrando los tiempos, podemos concluir el debate de todas las iniciativas que componen el orden del día antes de que el Pleno de la tarde nos haga interrumpir la sesión sin haber terminado nuestros trabajos.

Por tanto, rogando buena administración de los tiempos, vamos a comenzar con el punto primero, que se refiere a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista del Congreso relativa a la mejora de la carretera N-120 que une Ourense con Ponferrada y Monforte. Para la defensa de la proposición tiene la palabra el representante del Grupo Socialista, señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señor Carreño, tiene usted hoy una oportunidad más de demostrar que lo que ha dicho, lo que ha manifestado en un medio de comunicación

de Galicia, en el sentido de que el señor Arias Salgado, ministro de Fomento, no era amigo de Galicia, se corrija con algunas votaciones que a lo largo de la mañana de hoy se van a producir en relación a infraestructuras necesarias en la Comunidad Autónoma de Galicia para impulsar obras que es importante que se ejecuten para vertebrar Galicia y para vertebrar también Galicia con el exterior.

En esta proposición no de ley, señorías, hablamos de la N-120. Es verdad que el día que compareció en la Cámara para responder a alguna pregunta de este diputado el señor Villalta, más de un diputado del Partido Popular de Galicia se quedó francamente sorprendido por el contenido de las declaraciones y manifestaciones que hacía en relación a numerosas infraestructuras. Tampoco es menos cierto que lo que venía a decir el señor Villalta en aquella comparecencia era ratificar unas declaraciones que en su día había realizado el ministro del caos en una intervención en Galicia, cuando dijo que con la inauguración de la autovía de Labacolla quedaba resuelto el problema de las carreteras en Galicia, lo que demuestra un profundo desconocimiento de la realidad de Galicia, o por el contrario manifestaba una intención del Gobierno en relación a que ninguna inversión nueva iban a realizar en materia de infraestructuras en Galicia, que es por cierto la tónica de este Gobierno del Partido Popular, pues a lo largo de estos tres años no ha planificado, diseñado y contratado obra nueva alguna más allá de las que estaban diseñadas y contratadas por el anterior Gobierno, y la inversión pública en Galicia cayó de forma considerable. Dijo además el señor Villalta en aquella comparecencia que la N-120 entre Ourense y Monforte era una carretera que tenía un firme en buen estado, con

amplias y prolongadas curvas, suaves y con poco tráfico; por tanto no era conveniente realizar ninguna actuación tendente a mejorar esta situación.

Pero qué casualidad, coincidiendo con aquella Comisión de Infraestructuras, los alcaldes del Partido Popular de Ourense al Barco de Valdeorras, incluyendo el de Monforte, en una cumbre en Barco de Valdeorras decían que era necesaria una actuación en esta carretera, y ya no hablaban de hacer un tercer carril, reivindicación permanente que se viene haciendo de forma insistente, sino que hablaban de que el Ministerio de Fomento, la Dirección General de Carreteras, se había comprometido con ellos a la realización de una autovía. Por tanto, yo que soy una persona bastante racional, sensata y también modesta, no voy a plantearles que hagan la autovía que los alcaldes del Partido Popular plantearon en esa cumbre, sino que hagan un tercer carril que dé satisfacción a la demanda que existe en la zona, que dé satisfacción también al volumen de vehículos que circulan por esa carretera, que dé satisfacción en definitiva para arreglar una carretera que por otra parte y como saben SS. SS., incluso tiene considerables puntos negros.

En este sentido defendemos esta proposición no de ley. Se trataría de dar satisfacción a lo que se denomina y constituye el acceso al centro de Galicia. Sería bueno hacer una vía de comunicación que vertebrara todo el interior de Galicia, que vertebrara desde luego una zona que necesita una vía de comunicación que la acerque a Madrid con la conexión a través de la autovía del Noroeste, y es por lo que defendemos esta proposición no de ley que esperamos tenga el beneplácito del Partido Popular y de esta forma vaya corrigiendo los errores, la falta de actuaciones en este tipo de infraestructuras, que por cierto le recordaron los electores el pasado 13 de junio.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: La introducción que ha hecho el señor Blanco sobre declaraciones conviene que haga aclaraciones. El ministro de Fomento lo es de toda España, no sólo de toda Galicia, y visto desde Galicia y visto por un diputado de Ourense a lo mejor quería y deseaba más cosas para Galicia del Ministerio y del ministro de Fomento. Es amigo mío y las prioridades que establece el Ministerio de Fomento no son en función de nuestros deseos o de los deseos de los alcaldes del PP de la zona del itinerario Ponferrada-Barco de Valdeorras-Monforte-Ourense, sino en función de algo que es el IMD, la intensidad media diaria de los vehículos que circulan por una zona, las previsiones de incremento y el estado de la carretera y su comparación con el resto de la red española.

Dicho esto, la mejora de la N-120 fue solicitada en diversas ocasiones, en especial cuando, como consecuencia de las obras de construcción de la autovía Rías Baixas gran parte del tráfico entre Madrid, Castilla y León con Galicia sur (Ourense, Pontevedra y Vigo) se desvió por este itinerario desde Ponferrada y por ello se llevaron a cabo obras de mejora del firme en parte de su trazado, las últimas en la comarca de Valdeorras, en la entrada de El Bier-

zo hacia Galicia. También está previsto, con proyecto redactado y pendiente de aprobación por el Ayuntamiento de Monforte, un enlace a distinto nivel entre la N-120 y la carretera de Monforte a Castro Caldelas, intersección que ha provocado múltiples e importantes accidentes.

La intensidad media diaria que antes he citado alcanzó 5.500 vehículos, no los 7.000 que se indican en el texto de la proposición no de ley, pero desde el momento que se ha abierto al tráfico la autovía Rías Baixas, con la sola excepción de unos 15 kilómetros en las Portillas, gran parte de la circulación de la N-120 se ha reintegrado a dicha autovía con la consiguiente disminución del tráfico en la N-120.

Cabe señalar que la mayor parte de los accidentes que se producen en ella son debidos a exceso de velocidad y no a déficit en la señalización. Las limitaciones de trazado por curvas están perfecta y debidamente señalizadas, y no puede hablarse de falta de capacidad en una carretera con la sección actual con 5.500 vehículos de intensidad media diaria en el punto máximo y un trazado con curvas mínimas de 250 metros y pendientes generalmente suaves.

La actuación que se solicita en la proposición, la deseable, se llevará a cabo en futuros programas del Ministerio de Fomento con los criterios y orden de prioridad que fija la Dirección General de Carreteras —la intensidad media diaria, la seguridad vial— y no con nuestros deseos. Por ello el Grupo Popular dice no a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea fijar posición respecto a esta iniciativa? (**Pausa.**)

— **SOBRE ESTABLECIMIENTO DE LA GRATUIDAD DEL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-9 COMPRENDIDO ENTRE EL PUENTE DE RANDE Y VIGO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001600.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a debatir, cambiando el orden del día por estar de acuerdo todos los grupos y pedirlo así el autor de la iniciativa, el Bloque Nacionalista Galego, Grupo Parlamentario Mixto, el punto número 11, que es una proposición no de ley sobre establecimiento de la gratuidad del tramo de la autopista A-9 comprendido entre el puente de Rande y Vigo. Para su defensa tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): En primer lugar, agradecer a los grupos, Grupo Socialista y Grupo Popular en concreto, que aceptaran este cambio en el orden del día, porque efectivamente me va a facilitar personalmente el trabajo en esta Cámara. Paso a continuación a hacer referencia a esta proposición.

Es una proposición que SS. SS. ya conocen en profundidad, pero que en esencia se trata de que un ciudadano o una ciudadana de Morrazo o de Vigo, que quiera desplazarse en ambos sentidos en su automóvil, tendrá que abonar 150 pesetas si lo hace a través del puente de Rande, que forma parte de la autopista de peaje A-9; es decir, por un recorrido entre 7 y 9 kilómetros, según el lugar por donde se abandone la autopista, abonará 150 pesetas, lo que le

sale aproximadamente entre 16,6 y 21,4 pesetas por kilómetro. Si este ciudadano o esta ciudadana opta por utilizar la carretera convencional, dará desde luego un importante rodeo, como conocen también SS. SS., recorrerá varios municipios, su tiempo de viaje se incrementará notabilísimamente, aunque es probable que efectivamente por esa vía, entre comillas alternativa, hará turismo, por ejemplo.

Vigo y Cangas, como ustedes saben, están separadas por el mar y también por una barrera artificial que supone establecer su comunicación por vía terrestre a través de una autopista de peaje. Yo quiero incidir en una cuestión, y es que esta autopista de peaje no tiene ningún trazado alternativo gratuito que merezca el nombre de trazado alternativo. Ya hice referencia antes que este trazado alternativo supone dar un rodeo de gran número de kilómetros.

No voy a insistir hoy tampoco, porque lo hice en otras ocasiones, en la interrelación social y económica que existe entre la comarca de Morrazo y Vigo y viceversa, que por razones de trabajo, de salud, de ocio o de estudios obligatoriamente muchos ciudadanos tienen que desplazarse entre ambos puntos todos los días. Entonces echen ustedes cuentas de lo que supone para muchas economías modestas este coste suplementario en sus desplazamientos.

El Bloque Nacionalista Galego trae una vez más a discusión esta iniciativa y solicita desde luego el apoyo de los grupos políticos. Es una iniciativa que demanda al Gobierno establezca la gratuidad en el tramo de la A-9 entre el puente de Rande y Vigo.

Lo hacemos en primer lugar porque nosotros seguimos creyendo que es una medida justa, de sentido común, que favorecería los intereses de gran número de ciudadanos, especialmente de Morrazo y de Vigo, pero también de otras ciudades, que verían rebajado su peaje, que podría ser asumida por la empresa, pues yo creo que en este momento y desde hace años también obtienen grandes beneficios, y después de dieciocho años de peaje yo creo que sería una medida absolutamente razonable.

En segundo lugar, traemos esta iniciativa otra vez en respuesta a una demanda social existente en este sentido, y de manera especial para servir de cauce de expresión de aquellos ciudadanos que en este momento, aglutinados alrededor de diversas organizaciones antipeaje, están plantando cara para que el Gobierno se replantee la política que hasta el momento ha venido manteniendo.

No atender esta demanda de gratuidad, y lo que es peor, no plantearse establecer negociaciones en serio con la empresa concesionaria para ver si es posible solucionar este problema, sería una política de oídos sordos. Aquí habría que empezar a tomar en serio esta cuestión o bien plantearse... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ruego que no hagan tertulias, sobre todo tertulias con un tono de voz que impide escuchar al parlamentario que está en el uso de la palabra.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Una política, decía, que intente establecer bien gratuidad, o cuando menos empezar a plantearse rebajas en el precio actual de este peaje.

En tercer lugar, a nosotros nos parece también oportuno traer esta iniciativa porque el inmovilismo gubernamental es notorio. Yo creo que es conveniente volver a discutir este tema, y desde luego nosotros lo volveremos a traer una y otra vez para evitar que duerma en el limbo de los justos. Estamos seguros de que la presión política y ciudadana es necesaria y fundamental para estimular al Gobierno. Yo estoy convencido de que en la decisión del Gobierno de declarar libre de peaje el nuevo tramo de la A-9 Rande-Puxeiros influyó sin duda esta presión. Una decisión del Gobierno que por cierto nosotros creemos acertada y justa dado el papel de circunvalación de la ciudad de Vigo que juega este tramo. Esperamos por tanto que la constancia en la demanda de declarar también libre de peaje Rande-Vigo influya en una decisión del Gobierno satisfactoria y positiva.

Voy a concluir diciendo que si se va a argumentar en contra de esta proposición no de ley aludiendo a la complejidad del tema, o que no se puede abordar este asunto por tramos sino de manera global, o que si se libera el peaje de un tramo daría pie a la liberación de otro, simplemente decir que nosotros podemos reconocer que el tema es complejo, pero desde luego también es abordable si existe comprensión del problema y voluntad política por parte del Gobierno para buscar vías de solución.

Por lo demás creo que no se puede esperar indefinidamente a que se aborden globalmente las liberalizaciones de peaje en determinados tramos de autopista; considero que se trata de dar pasos concretos y solucionar los casos más claros y evidentes, y éste desde nuestro punto de vista lo es por el impacto económico que causa a unos ciudadanos que carecen de vías alternativas gratuitas a este peaje de Rande. Seguro que si les planteásemos que hiciesen un puente alternativo gratuito, que sería lo lógico en caso de mantener este peaje, dirían también que no.

En todo caso la proposición es bien sencilla, como ustedes saben: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias con el fin de establecer la gratuidad del tramo de autopista A-9 comprendido entre el puente de Rande y Vigo.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Rivas.

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor presidente, señorías, con brevedad, puesto que el tema es reincidente y redundante en esta Cámara, puesto que don Guillermo Vázquez, compañero de circunscripción, en distintas ocasiones ha planteado este mismo tema, y la posición de mi grupo, en nombre del Gobierno, no puede ser otra que la misma, lo que pasa es que, si me permiten una pequeña alusión a mi tierra, yo diría que esta proposición no de ley es tan peregrina como el Año Santo que ahora tenemos en Galicia, porque no hace más que ir y volver, y creo que como dije no hace más que redundar.

Por tal motivo le diría a mi compañero que no sé si habrá otras soluciones que él contempla en su exposición, pero la posición del Gobierno está reiteradamente manifestada a lo largo de muchísimas preguntas; en mi propia intervención, a la que me remito, del pasado 10 de marzo, se apuntaban detalladamente las razones por las que desde

el punto de vista político, social, de derecho y económico, no era posible acceder a la solicitud.

Sintiéndolo mucho, mi grupo mantiene la posición que ha mantenido hasta ahora, y por tal motivo nuestra posición es contraria a la aceptación de esta proposición no de ley.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea fijar su posición respecto a la iniciativa? (**Pausa.**)

En nombre del Grupo Socialista, la señora Silva.

Ruego a los señores portavoces, si son tan amables, que me indiquen quién va a intervenir en cada una de las proposiciones, pues como no coinciden siquiera con los vocales titulares o los portavoces habituales, facilitarían a este presidente la labor de ordenación del debate.

Señora Silva, tiene la palabra.

La señora **SILVA REGO**: Señorías, llega de nuevo aquí una proposición no de ley instando al Gobierno a la gratuidad del tramo Rande-Vigo de la A-9.

Para todos los gallegos que vivimos en esa zona es evidente que ese tramo de autopista es imprescindible para los ciudadanos no solamente del Morrazo sino también de Vigo, porque como muy bien se decía ya la interrelación social y económica de ambas zonas es fundamental tanto a nivel del empleo, por estar instaladas muchas empresas en uno y otro territorio y estar interrelacionadas económicamente y los ciudadanos de un lado y del otro de la ría tienen que utilizar ese tramo para acceder a su trabajo, pero no solamente por eso sino porque para asistir a servicios de primera necesidad, como son la educación o la sanidad, también los ciudadanos del Morrazo tienen que trasladarse obligatoriamente a Vigo.

Se planteaba por parte del Partido Popular que esta proposición no de ley es una proposición peregrina. Esta proposición no de ley fue presentada por el Bloque Nacionalista Galego hoy y en otras ocasiones, y por el Partido Socialista también, y me llama la atención el planteamiento de definirlo como peregrino, ya que en Galicia, en la Xunta de Galicia y por unanimidad de todos los partidos políticos, incluido el Partido Popular, se aprobó la solicitud de pedir la gratuidad de ese tramo. Pero no solamente eso, sino que los alcaldes y concejales de todos los grupos políticos de ambas zonas y de todos los partidos políticos también solicitaron de forma unánime la gratuidad del tramo Rande-Vigo. Es más, los que muy brevemente van a ser alcaldes del Morrazo que son miembros del Partido Popular, han participado activamente en la petición de gratuidad de ese tramo aduciendo los argumentos que hoy aquí está utilizando el Bloque Nacionalista Galego y el Partido Socialista Obrero Español.

Es una cuestión exclusivamente de sensibilidad política. Los argumentos de inviabilidad económica, de las posibles protestas de otras localidades, de la pertenencia de esa autopista a una autopista europea y otros muchos argumentos, son meramente retórica y perdónenme que así lo diga, ya que perfectamente se podría tomar hoy aquí la decisión de la gratuidad de ese tramo de autopista, una vez que el balance económico de Audasa en esa autopista es positivo y no incidiría negativamente para nada en la concesión.

Además, como estamos hablando de una concesionaria de carácter público, el acuerdo podría ser mucho más fácilmente asumido si hubiese sensibilidad política.

En definitiva, mientras en Galicia y en la comarca, el Partido Popular dice unas cosas, defiende y participa activamente en la defensa de la gratuidad, nos encontramos con la falta de sensibilidad del Gobierno del Partido Popular a nivel del Estado, que una vez más viene a plantearnos que no se puede tomar esa decisión.

Se aludía a que a través de la presión social, a través de la reivindicación de todos los partidos políticos de todos los sectores sociales de Vigo y su área de influencia, se había conseguido la liberalización del peaje del tramo Rande-Puxeiros. Yo les aseguro hoy aquí que la presión popular para conseguir la liberalización del tramo Rande-Vigo se va a seguir manteniendo y que el Gobierno tarde o temprano, esperemos que más temprano que tarde, se verá obligado a tomar la resolución de liberalizar el peaje en este tramo de la A-9.

Es por ello que el Partido Socialista va a votar afirmativamente a esta proposición no de ley y también reiteramos que vamos a seguir trayendo este debate, porque es un debate que está apoyado y avalado, vuelvo a repetirlo, por todos los partidos políticos, por toda la sociedad viguesa y por toda la sociedad del Morrazo, pero también está avalado por toda la sociedad de la provincia de Pontevedra que ve cómo ese tramo de autopista A-9 es un elemento que no está permitiendo que haya un mayor desarrollo económico en la zona.

Les aseguro que con la liberalización de ese tramo se conseguiría un mayor crecimiento económico que redundaría en toda la ciudadanía, en la empresa y en el empleo en esa zona de Galicia. Por eso votaremos favorablemente y seguiremos reivindicando la gratuidad de este tramo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna intervención más sobre este punto? (**Pausa.**)

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DEL ESTUDIO INFORMATIVO Y CONTRATACIÓN DEL PROYECTO DE LA AUTOVÍA LUGO-SANTIAGO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001265.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate pasamos al siguiente punto del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a la realización del estudio informativo y contratación del proyecto de la autovía Lugo-Santiago. Para defensa de la proposición no de ley tiene la palabra el señor Blanco López.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Ciertamente la realización de la autovía Lugo-Santiago es una reivindicación que viene siendo reclamada por los agentes económicos y sociales de ambas ciudades, pero también viene avalada por las instituciones de ambas ciudades —el Ayuntamiento de Santiago y el Ayuntamiento de Lugo—, la Diputación de Lugo; incluso la Consellería de Política Territorial y Obras Públicas viene insistiendo en la necesidad de que se construya la autovía entre Lugo y Santiago.

La ciudad de Lugo necesita estar conectada por una vía de comunicación rápida con la capital de Galicia. Su dependencia de la capital de Galicia, no solamente por ser sede administrativa de la Xunta sino por estar en Santiago la universidad gallega cuyo campus de Lugo depende de la misma, exige que el Gobierno dé respuesta de forma inmediata a esta demanda. Además es una exigencia que se corresponde con la necesidad de dar impulso a las infraestructuras de Galicia, también para corregir lo que denunciaba en la anterior proposición no de ley que es, insisto una vez más, la disminución de la inversión pública del Estado y del Ministerio de Fomento en nuestro país, en nuestra comunidad autónoma.

Han sido numerosos los escenarios que han hecho confundir a los gallegos sobre la ejecución de forma inmediata de los estudios y proyectos por parte de los diferentes gobiernos. Quiero resaltar una curiosa anécdota que se producía el día 5 de noviembre de 1996. El conselleiro de Política y Territorio, que no tiene ningún pudor, hace tres o cuatro días anunciaba importantes proyectos en la Comunidad Autónoma de Galicia que no se corresponden para nada con lo que dice el Ministerio de Fomento a través de las respuestas parlamentarias, en relación por ejemplo con la autovía del Cantábrico, o en relación de la red ferroviaria. El día 5 de noviembre de 1996 el conselleiro de Política Territorial, señor Cuiña, y el presidente de la Diputación de Lugo firmaban un protocolo, ni siquiera le llamaban convenio, en el que se decía que la Consellería de Política Territorial encargaba un estudio informativo para la conexión viaria entre Lugo y Santiago. Por cierto, una vía que no era competencia de la Consellería de Política Territorial pero asumía la realización de ese estudio. En el mencionado protocolo se decía que el estudio informativo estaría concluido en seis meses. De ese día a la fecha de hoy no han pasado seis meses, han pasado dos años y ocho meses, casi tres años, y nada se supo de aquel estudio informativo.

El 21 de noviembre del año siguiente el Ministerio de Fomento anunciaba la realización de un estudio informativo, lo anunciaba públicamente en los medios de comunicación. A fecha de hoy tampoco el Ministerio ha realizado el estudio informativo para esta vía de comunicación tan importante. Eso, señorías, nos obliga a realizar este debate en la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados. Lo hacemos en sentido positivo para tratar de llegar a un acuerdo que posibilite impulsar la realización de ese estudio informativo, que como SS. SS. saben es previo a la realización de los proyectos y a la contratación de la obra.

El objetivo del Grupo Socialista en este debate es dar impulso a la realización de ese estudio informativo. En este sentido estamos dispuestos a acordar con el Grupo Popular y llegar a un acuerdo que posibilite el impulso al mismo con el objeto de que en el horizonte de este año 1999 se pueda realizar ese estudio informativo, aunque no se pueda concluir, y que en el horizonte del año 2000 después del consiguiente debate de los Presupuestos Generales del Estado, donde estaremos vigilantes para que se consignent las partidas presupuestarias suficientes que permitan en el año 2000 la contratación del proyecto y si acaso la contratación del inicio de las obras, vamos a tratar de llegar a un acuerdo en la línea que indicaba el que va a ser el portavoz del Grupo Popular en este debate, el señor Rivas, que por cierto le

reconozco siempre su tenacidad a la hora de buscar el acuerdo y el consenso en los temas que son de interés para Galicia. La misma tenacidad y el mismo interés, por cierto, no encontramos en otros representantes del Grupo Popular.

Ello nos puede permitir que al final de esta Comisión podamos establecer la transaccional correspondiente que posibilite el mínimo común denominador para conseguir el objetivo que perseguimos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Con mucha brevedad, señor presidente, para decir que efectivamente el señor Blanco ya expuso convenientemente las razones que avalan el interés social y económico para mejorar las comunicaciones entre Lugo y Santiago a través de una autovía, cuando además, efectivamente, no existe por cierto comunicación por ferrocarril.

Con esto quiero decir que el Bloque Nacionalista Galego va a votar favorablemente esta proposición no de ley.

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

El señor **RIVAS FONTÁN**: Señor presidente, señorías, en primer lugar agradecer al señor Blanco la actitud de entendimiento y su posición inteligente frente a los problemas que afectan a nuestra tierra, y en este caso y con toda razón al problema que existe para la unión adecuada por carretera entre Santiago de Compostela, capital de Galicia, y la importante capital de la provincia lucense.

Para los que son de fuera decir que sí hay otras carreteras, porque posiblemente él cuando viaja al aeropuerto de Santiago lo haga por autopista, porque se puede hacer a través de la autopista del Noroeste y de la autopista del Atlántico, y me consta que muchos lucenses utilizan esta carretera, existen dos carreteras más, pero la verdad es que esta carretera, que responde precisamente al viejo camino de Santiago, es una carretera congestionada, es una carretera insuficiente y una carretera peligrosa. Prueba de ello es que el propio Ministerio ha contemplado en los presupuestos para este año una partida de 50 millones destinada a la realización del estudio informativo, y como muy bien ha dicho el señor Blanco será el estudio informativo el que determine las características de esta vía a la vista de los resultados de tráfico y otros condicionantes, pero como es obligación de este departamento y en este caso de esta Comisión, es nuestra misión acelerar en la medida de lo posible que estas importantes obras que afectan a Galicia se puedan hacer con el consenso de los grupos parlamentarios representados en esta Cámara.

Por tal motivo le agradezco mucho su posición, acepto que vamos a llegar a la redacción de una posición conjunta que afortunadamente también apoya el representante del Bloque Nacionalista Galego, y por tal motivo nada más, señor presidente, que agradecer —insisto— la diligencia y la posición de los grupos que me acompañan en este caso desde Galicia para que entre todos podamos incidir en el Ministerio de Fomento y que esta obra se ejecute lo antes posible.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco, a los solos efectos de fijar su posición respecto a la enmienda.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Sí, señor presidente, para que se refleje en el «Diario de Sesiones» pasaré a dar lectura al acuerdo transaccional que sería de la siguiente forma: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la realización del estudio informativo de la vía de conexión entre Santiago y Lugo, que se inicie durante el año 1999, y que finalizado el mismo se proceda a la contratación de los proyectos resultantes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Parlamentario Popular acepta el texto que ha leído el señor Blanco como enmienda transaccional y retira su enmienda?

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

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROCEDA A DECLARAR DE INTERÉS GENERAL LAS INFRAESTRUCTURAS REALIZADAS EN LA PROVINCIA DE GRANADA CON MOTIVO DE LA CELEBRACIÓN DEL MUNDIAL DE ESQUÍ DE 1996 Y PAGUE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN ANTEDICHAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001268.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el punto 2 del orden del día, pasamos a continuación a debatir el punto 3, que se refiere a una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida por la que se insta al Gobierno para que proceda a declarar de interés general las infraestructuras realizadas en la provincia de Granada con motivo de la celebración del Mundial de Esquí de 1996 y pague las obras de construcción antedichas. Para la defensa de esta iniciativa tiene la palabra el representante del Grupo Federal de Izquierda Unida, señor Vaquero del Pozo.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Señorías, como ustedes recordarán, en 1996 se celebró el Mundial de Esquí en Sierra Nevada, en la provincia de Granada, después de un año de retraso en función de las condiciones climatológicas que en el año 1995, cuando estaba previsto, impidieron que las pistas de nieve estuvieran suficientemente adecuadas para la celebración del evento.

Ciertamente en 1996 se celebró dicho Mundial de Esquí con todos los predicamentos, con las condiciones adecuadas, y fue un éxito de organización a cuya inauguración acudieron SS. MM. los Reyes y múltiples personalidades de la vida deportiva, a nivel internacional y nacional, así como autoridades estatales, andaluzas y provinciales.

Ello sirvió para la extensión de la afición a la práctica deportiva, en concreto del esquí, que viene siendo muy popular a lo largo y a lo ancho de la geografía del Estado español, pero también para proyectar la imagen de España como una eficaz anfitriona de eventos internacionales de

envergadura. No olvidemos que a lo largo de todos esos años, desde 1992 hasta ese 1996, se celebraron determinados eventos, como fue la Exposición Universal de Sevilla, los Juegos Olímpicos de Barcelona, la cumbre para la Paz en Oriente Medio en Madrid. Yo creo que fue durante estos años el espaldarazo de nuestra incorporación al ámbito de lo internacional en el *ranking* como primera potencia mundial de organización de estos eventos, y sin duda una de las cuestiones que contribuyó a proyectar la imagen de España en el conjunto de los países a nivel internacional fue el Mundial de Esquí al que me he referido.

Obviamente, el pago de las infraestructuras realizadas está siendo realizado de forma aplazada por la Junta de Andalucía, y ello repercute de forma muy negativa en las inversiones de otro tipo que son necesarias para desbloquear la situación económica y social de una provincia como Granada, que figura en la cola de la renta per cápita y en la cabeza de los índices de paro y las secuelas de marginación y pobreza que conlleva.

Estas infraestructuras han creado, sin duda alguna, la posibilidad de atracción turística para el deporte de invierno en torno a Sierra Nevada, en Granada, pero en cualquier caso estas infraestructuras eran absolutamente necesarias y por ello nosotros planteamos esta proposición no de ley con el objeto de que se declare la construcción de estas infraestructuras como de interés general, y en función de esto puedan obtener a posteriori, claro está, la financiación del Estado.

Nos anima a ello dos cuestiones. Por un lado un precedente que miméticamente recoge un supuesto muy parecido al de Sierra Nevada. Dice el artículo 4 del Real Decreto-ley 12/1998, de 18 de septiembre, que se fija un importe de 41.995 millones de pesetas para atender la financiación de las obras viarias de interés general del eje transversal de Cataluña y de la autovía Mataró-Granollers. Para ello se declaró, se declaran de interés general en función de este Real Decreto las obras de infraestructura, y en el debate parlamentario de los Presupuestos Generales del Estado de 1998 se obtiene la declaración de interés general y como consecuencia de esto se financian por el Estado las obras ya realizadas por una comunidad autónoma, en este caso Cataluña. Por tanto, nosotros entendemos que existe un precedente, que no es en este sentido algo insólito lo que planteamos sino que más bien ya forma parte del acervo de la práctica política incluso de este Gobierno lo que nosotros solicitamos.

En segundo lugar, realizamos esta proposición no de ley animados también por una invitación que nos hace el Parlamento de Andalucía, que a través de la proposición no de ley firmada por el parlamentario andaluz don José Caballos plantea al conjunto de los grupos parlamentarios de las Cortes Generales que efectivamente realicemos esta proposición no de ley con los objetivos que ya he dicho.

Nosotros creemos que hay que pasar de las palabras a los hechos y que no se trata de hacer una proposición no de ley en el Parlamento de Andalucía que signifique salir en la foto una vez y si te he visto no me acuerdo, sino que efectivamente consideramos que es justa, oportuna y correcta la solicitud de esa proposición no de ley que contempló en su día el Parlamento de Andalucía, y por ello la traemos a esta Cámara para que los distintos grupos parlamentarios se

posicionen en torno a ella, y después de la declaración de interés general de dichas infraestructuras, podemos efectivamente obtener una financiación suplementaria de la que tan necesitada está la provincia de Granada y en general la Comunidad Autónoma de Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir en el debate de esta iniciativa? (**Pausa.**) Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Creo que los muy correctos argumentos que nos ha expuesto aquí esta mañana el señor Vaquero guían a mi grupo parlamentario en el anuncio del voto positivo a esta iniciativa. Voto positivo que además encaja perfectamente en el perfil o en el sentido que ha de tener una declaración de esta naturaleza, es decir, una declaración de interés general a infraestructuras que en principio competen a otras administraciones por su proyección exterior, por su imagen externa, por la importancia que tuvieron, y especialmente por una razón que yo considero debe mover a los grupos parlamentarios a prestar nuestro voto afirmativo a la iniciativa de Izquierda Unida, y es el hecho de que el propio Parlamento autonómico, considerando estas singularidades, propusiera a las Cortes Generales la declaración de obra de interés general y por tanto la financiación de estas obras de infraestructura, que no son por cierto en exceso gravosas para los presupuestos públicos, tienen una dimensión moderada teniendo en cuenta lo que son los capítulos de inversiones de los Presupuestos Generales del Estado y desde luego he de decirles, señorías, que si hoy aquí no se aprueba esta iniciativa que presenta Izquierda Unida, habremos de considerar las Cortes Generales, y esta Comisión en concreto, que el agravio comparativo se instala en esta casa, y ello deberíamos desterrarlo de nuestro comportamiento político.

Él ha puesto un ejemplo que en su momento, al menos para mi grupo y también para el suyo, fue piedra de toque, iba a decir de escándalo, pero próximo al escándalo, como fue la declaración de obra de interés general de dos infraestructuras, por valor superior a 40.000 millones de pesetas, tan habituales como son las infraestructuras de carácter viario y que fueron declaradas por esta Cámara de interés general: el eix transversal y la autovía Mataró-Granollers, competencia ambas de la Comunidad Autónoma catalana. no sólo competencia ambas de la Comunidad Autónoma de Cataluña, sino obras ya ejecutadas, y en el momento en que la mayoría de la Cámara, desde luego con el voto en contra de mi grupo, dio su aquiescencia a esa declaración de obra de interés general en funcionamiento hacía varios meses una ella más de un año, por un importe, repito, superior a 40.000 millones de pesetas. En aquel momento nosotros nos pronunciamos diciendo que aquella declaración de obra de interés general no respondía a la naturaleza que ha de tener este acuerdo parlamentario, que ha de tener esta declaración, sino que más bien se trataba de una financiación autonómica encubierta.

Dicho esto, hoy Izquierda Unida plantea ante la Comisión de Infraestructuras una declaración pertinente de obra de interés general para la financiación por parte de la Administración del Estado que ha de entenderse como un meca-

nismo de colaboración interadministrativa para financiar estas obras.

El conjunto de estas razones me lleva a considerar sin duda alguna que todos los grupos parlamentarios serán sensibles a la petición que nos hace el señor Vaquero, y por tanto, anunciando el voto afirmativo de mi grupo, considero que Granada, Andalucía, que tan buen trabajo hizo en este Mundial de Esquí para nuestra imagen externa y para la promoción de nuestros deportes, merece una declaración de esta naturaleza.

No me cabe la menor duda, señor Vaquero, que así lo entenderá el Grupo Parlamentario Popular y nos apoyará en esta iniciativa. Desde luego el voto de mi grupo lo tiene.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Castillo.

El señor **CASTILLO JAÉN**: En relación a la proposición no de ley que nos trae en este momento, yo quería manifestar en nombre de mi grupo que el concepto de interés general que estamos manejando es un concepto jurídico abierto e indeterminado, cuya definición está atribuida por nuestra Constitución y de manera particular para su aplicación, a diversas materias, entre las cuales cabe incluir las infraestructuras, sean éstas carreteras, aeropuertos, ferrocarriles, etcétera, en base a muy diversos y diferentes criterios según el tipo de infraestructura. La declaración de interés general es condición necesaria para que las obras puedan ser financiadas con cargo a los Presupuestos del Estado.

En el caso concreto que aquí se solicita, dada su indeterminación resulta imposible delimitar qué tipo de infraestructura se trata, por lo que sería jurídicamente inviable una declaración de interés general de manera indiscriminada, ya que ello afectaría entre otros aspectos a la competencia y titularidad de estas infraestructuras. Pero además de la indeterminación de las infraestructuras a las que puede referirse la propuesta y de lo discutible que puede resultar como criterio para una decisión tan relevante como ésta, existe un factor principal y es el hecho de que el campeonato en cuestión se celebró a principios de 1996. Lógicamente la infraestructura en cuestión debió ser mejorada con bastante anterioridad a esa época, máxime si se tiene en cuenta que el campeonato se aplazó ya un año por cuestiones meteorológicas.

Resulta a todas luces impropio tomar ahora una decisión que tendría efectos retroactivos de cerca de cuatro años, y en este sentido cabe preguntarse por qué el grupo parlamentario proponente no planteó esta cuestión en su momento oportuno, es decir, con carácter previo o simultáneo a la realización de las actuaciones y ante el Gobierno entonces ejerciente.

En nombre de mi grupo puedo contestar en parte a esa pregunta y elucubrar y pensar por qué no ha sido el Grupo Socialista el que, iniciando la proposición en el Parlamento de Andalucía e instando a los demás grupos a que la presentáramos en este Parlamento nacional, no ha sido él capaz de presentarla aquí. Yo lo entiendo perfectamente; a mí me costaría mucho trabajo, como representante de una iniciativa en el Parlamento andaluz, venir a decir aquí

públicamente lo cicatero que se comportó el Gobierno en aquella época con Granada y con el campeonato de esquí.

Tengo la relación de inversiones que se hicieron, y en realidad como dice el señor Caldera fue una inversión ridícula; eso es lo que hace que no haya sido capaz de traer esta iniciativa (El señor **Caldera Sánchez-Capitán: Dije inversión modesta.**)

El señor **PRESIDENTE:** Señor Caldera, deje usted de utilizar adjetivos calificativos fuera del turno.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN:** He dicho modesta. (**Risas.**)

El señor **CASTILLO JAÉN:** En definitiva, señorías, señor presidente, por dos razones, unas razones fundamentales de no acompañar la demagogia que se utiliza desde algunos representantes del Parlamento de Andalucía intentando extenderla a otro ámbito de esta vida política y vida parlamentaria, y una segunda razón, por cuestiones técnicas ya definidas, las cuales tienen importancia para los que queremos y deseamos estar dentro de la legalidad vigente, nosotros manifestamos nuestro voto negativo a esta propuesta.

— **RELATIVA A LA DOTACIÓN DE LA ESTACIÓN DE VALLS CON UN PUNTO DE VENTA INFORMATIZADA «SIRE». PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001276.)**

El señor **PRESIDENTE:** Concluido el debate del punto 3 del orden del día, pasamos a debatir el punto 4, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la dotación de la estación de Valls con un punto de venta informatizado Sire. Para su defensa tiene la palabra el señor Pérez de Tudela.

El señor **PÉREZ DE TUDELA MOLINA:** Buenos días. La verdad que es una cuestión muy acotada, muy técnica, muy pequeña, pero que afecta de forma importante al ciudadano.

Estamos ante un servicio público, un servicio público que el ciudadano necesita, que realmente se está utilizando, que es en una línea de ferrocarril en la que se ha ido limitando la posibilidad de su uso a lo largo del tiempo con el cierre de pequeñas estaciones, que es lógico, con lo que se ha dado mayor importancia, por decirlo de alguna forma, a la zona de influencia que tiene la estación de Valls, que en estos momentos da servicio a unos 50.000 habitantes, y está limitada en sus servicios porque no se puede tener toda la dotación que se corresponde desde un servicio informatizado. Eso también limita las posibilidades e incomoda a los usuarios, con lo que estamos en un círculo cerrado en el que la falta de servicio, la falta de atención, hace que también haya usuarios que se vayan de la estación hacia otras estaciones para poder salir de la zona vía ferrocarril.

Desde este punto de vista sería importante dotar también a un servicio público que facilita el hecho de que a nivel medioambiental se utilice más un servicio comunita-

rio que un servicio particular. Es una zona que ya ha entrado de lleno en la influencia del ámbito de Barcelona, son muchas las personas que bien sea por estudios, bien sea por trabajo se desplazan diaria o casi diariamente a Barcelona. Estamos en una zona que no estaría dentro de lo que se corresponde como cercanías, pero muy próxima a una zona de cercanías; por tanto sería importante dotar del máximo de servicios para la zona de influencia de estos habitantes.

Es una zona que tiene problemas de horarios de trenes, problemas de dotación de servicios, como decíamos, y aun así hay un interés marcado y especial de la ciudadanía por el uso de este servicio público, por lo que nos reiteramos en esta petición. Se trata de una petición que desde el Gobierno ya se ha dicho que va a ser posible. Concretamente, cuando se presentó esta proposición, en noviembre ante la Cámara se anunció que antes de final de año se iba a dotar la estación con el servicio que hoy se pide.

La verdad es que pensaba que iba a tener que retirar la proposición, pero estamos en junio y no ha sido así. El señor Milián me dice que ha habido una serie de problemas técnicos que plantean el hecho de que no se haya podido hacer hasta la fecha y que está previsto que se haga en el mes de octubre.

Pensaba presentar un par de enmiendas *in voce* a esta proposición: Una, no sólo decir que se dotara, sino que se hiciera en el plazo de un mes. Dadas las explicaciones de que a nivel técnico no ha podido ser antes y que va a ser en octubre, nuestra propuesta sería retirar este punto de la proposición y presentar una enmienda *in voce* en la que se insta al Gobierno a estudiar la redistribución de la circulación de trenes de largo recorrido en la zona, de forma que circule un tren nocturno por la vía Roda de Bará-Plana-Picamoixóns, con parada en Valls.

En estos momentos no hay ningún tren nocturno. El último que sale de Barcelona con esa dirección lo hace a las siete de la tarde. En cambio, en todo lo que es la zona pasan varios trenes nocturnos, por lo que podría redistribuirse. Nosotros pedimos que se estudie esa posibilidad para incrementar y potenciar el uso del servicio público del tren en aquella zona.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición en este debate? Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Jané i Guasch.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) para mostrar nuestra posición plenamente favorable a esta proposición no de ley, al igual que nuestra posición favorable a las enmiendas que ha presentado el propio grupo proponente.

Nuestro grupo quiere dejar constancia en esta Comisión de Infraestructuras de la importancia vital que la estación ferroviaria de Valls tiene para toda esa zona, para toda la zona de la comarca de Alt Camp, de la zona de la conca de Barberá, en Tarragona.

Es una estación vital y queremos potenciarla al máximo. Es una zona que necesita esa potenciación de las infraestructuras ferroviarias, y además Valls, como capital de Alt Camp, es una comarca pionera en determinados estudios de ingeniería industrial, etcétera, que favorece que haya una

buena red ferroviaria que conecte Valls con otras poblaciones de Cataluña. Por tanto, nosotros también apoyamos esta propuesta de que exista un tren nocturno para la zona.

Muchos estudiantes, muchos habitantes de esa zona se desplazan, y lo más sensato, lo más ecológico y lo mejor para los habitantes de la zona es que se potencie esa estación, que además en Valls está muy en el centro de la ciudad. Es una estación que claramente da servicio a las 50.000 personas o más de la zona, no sólo de Valls sino de todo ese entorno, como decía el grupo proponente. Nuestro grupo quiere mostrar su satisfacción si se aprueba esta proposición no de ley y urgimos al Gobierno a que cuanto antes dote de este servicio informatizado a la estación de Valls. Se nos dice ahora que es en octubre, cuanto antes mejor, porque es un servicio necesario.

El señor **PRESIDENTE**: En representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Milián.

El señor **MILIÁN MESTRE**: En principio nosotros creemos que esta proposición es interesante, que afronta un problema de creciente interés por la multiplicación de los servicios en esa zona del Mediterráneo catalán, y en ese caso no le falta razón ni fundamento. Primero queremos considerar que toda mejora es buena en principio. Si es una mejora en servicio será entonces una mejora de la excelencia, y por lo tanto irá en beneficio de los que la utilizan.

Facilitar las cosas en este mundo contemporáneo es siempre una necesidad, y yo diría casi una exigencia, dados los niveles de competencia y competitividad que se están estableciendo en los servicios, especialmente en el transporte tanto nacional como internacional, pero no siempre lo que es posible es factible, y esta es la cuestión.

RENFE no puede ser la excepción, sino todo lo contrario. RENFE está llevando a cabo una reestructuración sorprendente en los últimos diez años, y hemos visto, especialmente en el área catalana, cómo se ha mejorado el material rodante, cómo se ha mejorado todo su utillaje, cómo se han modernizado las estaciones, cómo se han ajustado las plantillas, y finalmente la mejora de todo lo que directamente afecta a los viajeros y a quienes día a día incrementan el uso de estos servicios es patente y en este caso afectaría a lo que se propone en esta proposición no de ley.

El último informe de puntualidad de RENFE acredita un 93 por ciento de cumplimiento, algo inédito si lo comparamos precisamente con la RENFE de antaño o con la Iberia de hogaño. Concretamente la zona de Valls (Tarragona) no puede ser una excepción, ni lo está siendo, en orden a estas mejoras, y los argumentos que aduce el compañero diputado socialista están claros y son por sí mismos absolutamente aceptables.

Precisamente Cataluña está observando un *crescendo* afortunado en el sentido de las mejoras de los servicios de RENFE, puesto que no solamente está cubierto el desdoblamiento de las vías en las líneas de mayor proyección de viajeros y de tráfico, sino que estamos a punto de terminar las infraestructuras para entrar en el año 2000 instalados en la alta velocidad.

En conclusión, entendemos que todo esto tiene una fundamentación lógica y que es muy razonable lo que se pide, pero también entendemos que la estrategia de RENFE es

dotar de venta informatizada Sire a ciertas estaciones que tienen una intensidad suficiente de demanda de servicios.

Entre esas ciudades seleccionadas está Valls. Sin embargo, hechas algunas averiguaciones hemos podido saber que las de las ciudades elegidas, y particularmente Valls, han sufrido un retraso debido a la incorporación de RENFE a las nuevas tecnologías en el ámbito de las telecomunicaciones, es decir, la red IP, teniendo precisamente la previsión de su instalación para finales de 1999.

Más concretamente, las últimas informaciones que he podido recabar en este sentido aducen que la aplicación del sistema Sire a la estación de Valls precisamente tendrá lugar en el próximo octubre, por lo que estamos, si salvamos las vacaciones veraniegas, a tres meses vista.

Esa razón de anacronía en el origen de la propuesta de la proposición no de ley nos induce a pensar que no es ésta la fórmula. Lo solicitado está en vías de solución, y concretamente se podrá contemplar cómo esa realidad es evidente en el próximo mes de octubre.

Por lo tanto, lo estrictamente enunciado en esta proposición no de ley nosotros no lo aceptaríamos en función de esta realidad, ya palmaria y a corto plazo. Ahora bien, no tenemos nada que objetar en cuanto a la propuesta que ha hecho *in voce*, por cuanto que es razonable que ciertos servicios mejoren en su asiduidad, como es el caso de los servicios nocturnos de Valls. Tiene mucha razón cuando dice que es una zona casi de uso diario universitario, dada la concentración de universidades que hay en ese circuito de Tarragona a Barcelona. Con ello se mejorarían mucho las prestaciones y los servicios para aquellos viajeros que tienen que llegar a primera hora de la mañana a sus lugares de trabajo y a estudiar en la zona y el área de Barcelona.

En consecuencia, aceptamos la segunda parte de su propuesta; no así la primera, por una cuestión de anacronía.

— RELATIVA A LA CALIDAD DEL SERVICIO PÚBLICO POSTAL. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001320.)

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 4 del orden del día, pasamos al punto 5, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso relativa a la calidad del servicio público postal. Para su defensa tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: El Grupo Socialista con esta proposición no de ley pretende, sobre todo, que el Gobierno de la nación cumpla lo estipulado en la Directiva Comunitaria 97/67CE del Parlamento Europeo, del Consejo, de 15 de diciembre de 1997, relativa a las normas comunes para el desarrollo del mercado interior de los servicios postales de la Comunidad y la mejora de la calidad del servicio.

Intentamos con esta proposición no de ley que el Gobierno cumpla con esta directiva comunitaria, por otra parte de obligado cumplimiento para el Estado español. Al mismo tiempo, con las propuestas que hacemos en ella, pretendemos ayudar al Gobierno a que lo pueda cumplir, es decir, colaborar con el Gobierno para que sea posible cumplirlo.

A nosotros nos preocupa el futuro del servicio público de Correos, esto es sabido por toda la Cámara, lo hemos dicho por activa y por pasiva. Hemos presentado multitud de iniciativas a ese respecto, y como nos preocupa el servicio público de Correos, entendemos que éste, para garantizar su futuro, debe prestar una calidad adecuada a los ciudadanos. Como es sabido por parte de SS. SS., en España hoy por hoy no hay unas normas establecidas para realizar controles de calidad, y además estos controles que se realizan por parte del Gobierno no se publican, por tanto son desconocidos, no solamente por los grupos parlamentarios de esta Cámara, sino también por los ciudadanos en general, por los operadores, por los interesados, etcétera.

Pues bien, el artículo 16 de la directiva comunitaria correspondiente al capítulo 6, calidad de los servicios, dice: Los Estados miembros velarán por que se fijen y publiquen normas de calidad del servicio en relación con el servicio universal con el objetivo de garantizar un servicio universal de buena calidad. Dice a continuación: Las normas de calidad se referirán en particular a los plazos de expedición de la regularidad y la fiabilidad de los servicios. Y más abajo continúa diciendo también el artículo 16: El control de calidad del funcionamiento será efectuado como mínimo una vez al año y de manera independiente por entidades externas sin vínculo alguno con los proveedores del servicio universal, en condiciones normalizadas, que se deberán fijar según el procedimiento establecido en el artículo 21. Los resultados figurarán en informes publicados por lo menos una vez al año.

Pues bien, señorías, nosotros pretendemos que, dado que la Ley del servicio postal universal, aprobada el 13 de julio del año pasado en el Parlamento español, en su disposición adicional primera encomienda a la entidad pública empresarial Correos y Telégrafos la prestación del servicio postal universal, y esta entidad pública depende del Gobierno, todos los controles de calidad que el Gobierno encomienda hacer y realiza sobre el servicio público postal sean publicados.

Nos consta que el Ministerio de Fomento ha solicitado de entidades la realización de estos trabajos, de estos controles de calidad, y nosotros queremos conocerlos, porque nos preocupa lo que hasta ahora sabemos. Lo que hasta ahora sabemos no es mucho, pero les puedo decir ya que entre 1995 y 1998 la evolución de la calidad del correo ha sido básicamente la siguiente.

Si hablamos de la carta ordinaria, que es el 70 por ciento del tráfico, en 1995 la calidad se cifraba en 88,8 por ciento en un reparto de D+2, que se llama en Correos, es decir, al segundo día de ser entregada la carta, y sin embargo en 1998, tres años más tarde, había disminuido al 86,98 por ciento, es decir, dos puntos menos, dos puntos peor la calidad que en 1995; y tardando tres o más días de reparto, estamos al 14 por ciento todavía de la carta ordinaria, que, repito, es el 70 por ciento del tráfico postal.

Si hablamos de los impresos en general, que son el 29 por ciento del tráfico postal, es decir entre la carta ordinaria y el impreso en general, que viene a suponer el 99 por ciento del tráfico postal, de 1995 a 1998 en D+4, es decir, en un reparto de cuatro días desde la entrega del impreso, se ha pasado de una calidad del 71,72 en 1995 al 64,44 en 1998, por lo que estamos siete puntos y medio peor.

Estos datos, señorías, para nosotros resultan alarmantes. Pero fíjense lo que también es alarmante. Estos datos son reconocidos en una carta por un subdirector comercial de la entidad pública y que yo le expuse al señor ministro de Fomento en una pregunta oral que le hice en el Pleno del Congreso, sin citar le naturalmente el nombre de la persona. Dicho señor viene a reconocer paladinamente que efectivamente no se han podido cumplir ninguno de los objetivos de calidad en el año 1998. Debo añadir que la simple cita de esta carta ha supuesto el cese de este subdirector general. La verdad es que, aunque no le nombré personalmente, parece que enseguida descubrieron quién era y lo han cesado.

Lo que quiero decir es que nos preocupan los datos de calidad, que nos parece imprescindible que el Gobierno cumpla los artículos 16, 17, 18 y 19 de la directiva comunitaria mencionada, y que para ello lo que proponemos es que se publiquen estos datos, y en concreto lo siguiente.

En el primer punto lo que proponemos es que a los quince días siguientes de la aprobación de esta proposición no de ley, supuesto que se apruebe —esperemos que sí porque es bastante razonable en lo que solicita y además se atiene a la directiva comunitaria—, se remitan a los grupos parlamentarios los resultados y conclusiones de los estudios de calidad de los diferentes servicios postales que se hayan realizado por encargo de la Secretaría General de Comunicaciones del Ministerio de Fomento durante el año 1998.

Y ahora me van a permitir SS. SS., con la venia del señor presidente, que les proponga una autoenmienda lógica y sensata que ustedes van a comprender enseguida. Esta proposición no de ley tuvo entrada en el Parlamento el día 15 de diciembre del año pasado. La estamos debatiendo seis meses después. Como es lógico, cuando hablamos de que se nos remitan las conclusiones y los resultados de los estudios de calidad del año 1998, debo añadir aquí también y del 1999. Entonces tenía sentido pedir hasta 1998, pero hoy tiene sentido pedir hasta los que se han realizado también en el año 1999. Espero que comprendan que es necesario porque en caso contrario no tendría mucho sentido.

En el segundo punto, cuando decimos antes del 30 de abril de 1998 promulgar una norma, pueden SS. SS. comprender que el 30 de abril está superado y por lo tanto nuestra propuesta es antes del 31 de octubre de 1999. Queremos darle al Gobierno plazo suficiente para que tranquilamente pueda hacer esto. Lo importante para nosotros es que lo haga y nos importa menos que tarde un mes más o menos, o dos meses más, dos meses menos.

Por tanto, el segundo punto sería: antes del 31 de octubre de 1999 promulgar una norma de rango adecuado por la que el Gobierno se obligue a remitir a los grupos parlamentarios los resultados en conclusiones de los estudios oficiales sobre la calidad de los servicios postales del servicio universal que se lleven a cabo en cumplimiento del artículo 16 de la directiva comunitaria que mencioné, y que dicha remisión se haga el mismo día en que los citados estudios sean formalmente entregados a la Secretaría General de Comunicaciones por la empresa encargada de su realización. Recuerden que estamos hablando de estudios que deben ser realizados, según la directiva comunitaria, por

empresas que no tengan nada que ver, ningún interés con los operadores del servicio, por tanto independientes.

En el tercer punto lo que solicitamos es que, con el mismo plazo del punto anterior, es decir, 31 de octubre de 1999, se adecuen los actuales parámetros y mediciones de la calidad de los servicios postales del servicio universal a lo que establece la directiva comunitaria mencionada en su capítulo 6, es decir, los artículos 16, 17, 18 y 19.

Y finalmente, en el mes de enero de cada ejercicio (de nuevo dando cumplimiento a la directiva comunitaria, que dice que los resultados figurarán en informes publicados por lo menos una vez al año) hacer público en los diarios oficiales, para general conocimiento de los ciudadanos y usuarios del correo público, los objetivos cuantificados de calidad que el Gobierno persigue para dicho ejercicio en relación con los servicios postales incluidos en el ámbito del servicio universal y prestados por el operador público de los mismos.

Señorías, nosotros lo que entendemos es que sin duda el elemento que motiva la consecución de estos objetivos, que benefician a la sociedad en su conjunto, es la transparencia y conocimiento público de resultados del seguimiento o de los parámetros que se han establecido para estudiar la calidad de los servicios. Creemos que el conocimiento general, no solamente de los grupos parlamentarios de esta Cámara, sino también de los ciudadanos, no puede más que redundar en beneficio del servicio público, ya que cuando comprobemos que los parámetros de calidad se nos están desviando, todos ayudaremos, naturalmente, al Gobierno y al correo público a que puedan conseguir mejorarlos.

Con la esperanza de que los grupos parlamentarios comprendan lo razonable de nuestras peticiones, que están apoyadas ni más ni menos que en la directiva comunitaria aprobada, espero la benevolencia de los grupos y el apoyo a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición sobre la iniciativa defendida por el Grupo Parlamentario Socialista y autoenmendada por el señor Torres? Señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Dice la proposición no de ley que el Grupo Socialista tiene el máximo interés en que el Gobierno realice un seguimiento continuado del nivel de calidad de los servicios postales y adopte medidas para alcanzar los valores deseables. Este es un deseo que comparte naturalmente el Gobierno y el Grupo Popular. Por ello este Parlamento aprobó el pasado 13 de julio de 1998 la Ley del servicio postal universal y de liberalización de los servicios postales, ley que avanza incluso y no se limita a la simple trasposición de la directiva europea que ha citado el señor Torres.

El artículo 16 de esta directiva, también citado y leído parcialmente, dice muchas cosas, y alguna más de las que ha citado el señor Torres. Ha dicho, y resalto, que los resultados figurarán en informes publicados por lo menos una vez al año, y su considerando número 33 de aquella directiva (que no tiene fuerza vinculante como el cuerpo normativo de la disposición, hace referencia a las normas sobre calidad de servicio) dice que los usuarios deben tener dere-

cho a ser informados de los resultados de estas verificaciones.

La Secretaría General de Comunicaciones está llevando a cabo estudios sobre la calidad de servicio desde 1994, encomendada a empresas externas incluso antes de que existiera la obligación impuesta por norma jurídica.

Actualmente, el proyecto de real decreto regulador de la prestación de servicios postales, que básicamente es lo que pide en su apartado segundo la proposición no de ley (se encuentra en trámite de alegaciones y su aprobación se prevé para el próximo mes de septiembre), dedica artículos específicos a los plazos de expedición, fijando los parámetros de calidad, así como la atención al usuario y la valoración de la calidad. A partir de la aprobación del reglamento de este real decreto, la Secretaría de Comunicaciones podrá exigir al operador encargado de la prestación del servicio postal universal el cumplimiento de esos parámetros de calidad.

Por lo que se refiere a la publicación del informe final sobre la medición de calidad del servicio, en ningún momento dice la directiva que deberán publicarse sus resúmenes en diarios oficiales, ni de tirada nacional, y menos aún que deba distribuirse a los grupos parlamentarios.

El señor Torres ha leído los datos estadísticos en cuanto a control de la calidad referidas al D+2, o sea, el día de expedición más dos días para la entrega de correo. Yo tengo el dato del D+1. Curiosamente, el D+1 de 1995 era el 47,6 por ciento, y en 1998 el 60,91 por ciento; mejora en 13 puntos, y su filtración, que la hago yo hoy, no supondrá que me cesen inmediatamente como parlamentario del Grupo Popular.

En 1998 se realizó el primer foro de la calidad de Correos, en el que se declaró 1999 como año de la calidad. Se estableció un modelo de gestión de la calidad integrado, que va más allá de los plazos de entrega, que se basa en la satisfacción de los clientes, de los empleados y de la sociedad en su conjunto.

A lo largo de 1999 se dispondrá de cartas de servicios para los ciudadanos, se realizará una primera medida de la satisfacción postal del cliente y se pondrá en marcha un programa de fomento de sugerencias e iniciativas de los empleados. Todo ello, con la normativa legal que la respalda, permitirá publicar las conclusiones finalizado el año 1999.

En definitiva, estimamos que el Gobierno está cumpliendo en su desarrollo la Ley del servicio postal y la directiva europea y el Grupo Popular rechaza por ello esta proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA CONCESIÓN DE LA AUTONOMÍA ADMINISTRATIVA Y DE GESTIÓN AL PUERTO DE MOTRIL (GRANADA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001365.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 5 del orden del día, pasamos al punto 6, que es una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida relativa a la concesión de la autonomía administrativa y de gestión al puerto de

Motril (Granada). Para su defensa, tiene la palabra el señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Señor presidente, voy a intervenir muy brevemente pidiendo disculpas porque voy a retirar la proposición no de ley en este momento, dado que es de sabios en cualquier caso buscar el momento más adecuado para cualquier acción política o parlamentaria. Según todos los indicios, parece ser que éste no es el momento más adecuado para el debate de esta proposición no de ley por motivos que han llegado a mi conocimiento hace muy poco tiempo, y por tanto yo les ruego disculpas, pero en cualquier caso retiro esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Queda retirada la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida sobre la autonomía administrativa y de gestión al puerto de Motril.

— **SOBRE INFRAESTRUCTURA DE LAS COMUNICACIONES EN LA PROVINCIA DE HUELVA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001460.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, por lo tanto, a debatir el punto 7, que trata una proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre infraestructura de las comunicaciones en la provincia de Huelva. Para su defensa, tiene la palabra el señor Navarrete.

El señor **NAVARRETE MERINO**: Señoras y señores diputados, la motivación última de esta proposición no de ley, a la vista de que el Gobierno gasta en infraestructura en la provincia de Huelva menos que Tarzán en sastrería, es obligar al Gobierno a que se comprometa en los presupuestos del año 2000 a consignar las cantidades necesarias para que se resuelvan los problemas más urgentes que en esta materia existen en la provincia de Huelva.

Nuestra proposición toca tres aspectos concernientes a carreteras: la N-433, Sevilla-Mérida, que discurre en un tramo por la provincia de Sevilla; la N-435, San Juan del Puerto-Cáceres, y la autovía Huelva-Ayamonte.

Empezando por lo más simple, la N-433, que tiene un trazado que responde a las características y necesidades actuales, sin embargo tiene una deficiencia importante en una parte de ese trazado. La carretera atraviesa la localidad de Higuera de la Sierra, y por consiguiente se hace urgente que en la próxima Ley General de Presupuestos figuren las consignaciones indispensables para la variante que permita eludir el paso por dicha localidad.

En cuanto a la N-435, San Juan del Puerto-Cáceres, tenemos conocimiento de que hay diversos proyectos en fase de redacción o redactados en relación con la mejora del firme o la mejora de las travesías de Zalamea la Real, Beas, Trigueros, Jabugo y Zalamea. Las más importantes sin duda son las de Zalamea la Real, de Jabugo y de Beas y Trigueros.

Las enmiendas que se propusieron por el Grupo Socialista a la Ley General de Presupuestos del año 1999 fueron rechazadas, y por ello incidimos de nuevo en esta materia

para que se incluyan estas variantes, cuyos estudios pueden estar perfectamente terminados a la hora de seguir el trámite parlamentario de la Ley General de Presupuestos.

En cuanto a la autovía Huelva-Ayamonte, nos encontramos con que en los anexos de inversiones de los años 1997, 1998 y 1999, se han producido disfunciones que no nos permiten saber exactamente en qué fecha van a concluirse las obras de terminación de esta autovía de extraordinaria importancia y tampoco nos permiten saber las cantidades que se van a consignar en las anualidades más importantes del plan plurianual.

Como ya indicamos en nuestra proposición no de ley, y como aparece también en los anexos de inversiones, la obra está concebida por el sistema alemán. El sistema alemán, por su propia naturaleza, tiene dos tendencias o dos proclividades: la primera, a que las obras se acumulen en la última o últimas anualidades, porque ello es más rentable para el adjudicatario de la ejecución, ya que eso le permite retener durante una mayor cantidad de tiempo el dinero que va a invertir en esa obra; en segundo lugar, hay una tendencia en las obras financiadas por este sistema a que, como consecuencia de esa acumulación perversa en las últimas anualidades, las demoras que se puedan producir hagan que se rompan los plazos de terminación. Y en tercer lugar, hay otra tendencia o proclividad en las obras con este sistema de financiación a que, constituyendo una hipoteca de los sucesivos ejercicios económicos del Gobierno, se pueda eludir esa carga o ese gravamen financiero mediante la introducción complementaria de un sistema de peaje.

Por tanto, nosotros pedimos que en los próximos presupuestos, y muy concretamente en los del año 2000, se adopten las medidas necesarias que pongan a cubierto, mediante las correspondientes cláusulas penales, el riesgo de demora en la terminación de las obras y también las necesarias garantías, mediante las consignaciones plurianuales correspondientes, para que los ciudadanos puedan saber que van a estar exentos de peaje por la circulación por dicha vía una vez que quede concluida.

Por otra parte, también en nuestra proposición no de ley planteamos la necesidad de que se establezcan unos plazos de terminación, toda vez que, como ya hemos dicho, en los anexos de inversiones hay discordanancias sobre esta materia. En principio se había previsto que la terminación sería en el año 2001, y por otra parte, en el último anexo de inversiones correspondiente a la Ley de Presupuestos del año 1999 ya se difiere la terminación al año 2002. Con lo cual, sin nuestra intervención y sin la aprobación de esta proposición no de ley, mucho nos tememos que aparezca una cuarta tendencia o proclividad, que es que en los sucesivos anexos de inversiones cada año se vaya demorando en una anualidad más la terminación de la obra, con lo cual nos veríamos en una nueva reencarnación del mito de Aquiles, que nunca alcanza a la tortuga.

Estas son las razones que nos inducen a esta proposición no de ley en la dimensión que hemos acotado al principio al referirnos a las infraestructuras de comunicaciones por carretera.

Resta por decir que si la N-435, Huelva-Cáceres, es importante porque comunica estas dos provincias y es también la vía por la que transitan las mercancías que buscan su salida al mar desde Extremadura, en lo que se refiere a

la autovía Huelva-Ayamonte es extraordinariamente importante porque también en este caso se produce lo que ocurre en otras localidades costeras, que es el núcleo de asentamiento mayoritario de la población de la provincia, pero además de ello hay una importante corriente turística que no hay que purgar sino, por el contrario, promover y favorecer desde el Gobierno del Estado.

Igualmente, la provincia de Huelva es de extraordinaria importancia para la agricultura, sobre todo en su franja litoral. Es la provincia europea más importante en producción de fresa y una de las más importantes en producción de cítricos. Punta Umbría, Lepe y las regiones de Ayamonte son importantes también desde la consideración de la actividad pesquera y conservera, desde la conceptualización turística y, en general, toda esta zona tiene una extraordinaria transcendencia transfronteriza que la Unión Europea intenta favorecer con diferentes medidas.

Por consiguiente, yo creo que está perfectamente explicada la necesidad de la aprobación de esta proposición no de ley y consideraríamos que sólo la cerrazón y el sectarismo del Gobierno sería la única razón que le impediría ver con objetividad la necesidad que sostenemos y que sostendría la inmensa mayoría de la población de la provincia de Huelva.

La segunda parte de nuestra proposición no de ley concierne a las infraestructuras del transporte ferroviario. Pues bien, nos encontramos con que se están mejorando las líneas de cercanía y que realmente la distancia que separa por carretera a la provincia de Huelva de la provincia de Sevilla, de 86 kilómetros, permite la conceptualización de la línea ferroviaria también como una línea de cercanías.

La paradoja es que la distancia por carretera, que se aproxima a la línea recta pero que de ninguna manera es absolutamente recta, es bastante inferior a la línea de ferrocarril, 86 kilómetros contra 115. Además se da la circunstancia de que la línea de ferrocarril —que es bastante razonable en la distancia de Huelva hasta Carrión—, en el tramo Carrión-Aznalcázar hasta Sanlúcar la Mayor discurre por una especie de figura de herradura que, según hemos podido investigar (nos han informado las fuentes que saben algo sobre esta materia), se debió a la oposición bastante antigua, cuando se trazó la línea, de determinados propietarios de fincas rústicas que consiguieron imponer su criterio al Gobierno. Ahí está la explicación de por qué la distancia entre Sevilla y Huelva por ferrocarril es superior a la distancia por carretera.

El estado de trazado de la línea es bastante deficiente. El tren que hace este recorrido ordinariamente tiene un límite de velocidad de 140 kilómetros. Podría ser notablemente inferior, porque en el tramo más rectilíneo, el que ya hemos indicado anteriormente, la media de velocidad es de 107 kilómetros. En cambio, en la famosa curva de herradura el tramo de velocidad es de 60 a 70 kilómetros por hora. Como consecuencia de ello lo que sucede es que el trazado de la línea no puede competir con el trazado de la carretera. La circulación mediante vehículos, sean automóviles o sean autobuses, es ventajosa respecto de la circulación por ferrocarril.

Pues bien, el Ministerio de Fomento ha encargado un estudio informativo sobre la rentabilidad y alternativas de la línea a la que nos estamos refiriendo y se está readaptan-

do un estudio sobre el proyecto de instalación de determinadas medidas de seguridad y comunicación, el segundo por un importe de 12 millones de pesetas y el primero por un importe de 20 millones de pesetas.

Nosotros pensamos que el estudio de viabilidad está prácticamente hecho. La observación de la realidad es tan simple que no vemos ninguna justificación a la contratación de ese estudio de viabilidad. En el propósito de colaborar con el Gobierno vamos a dar los datos de nuestro propio estudio de viabilidad, al que sólo le faltan los correspondientes a los viajeros actuales y potenciales y las cifras económicas correspondientes a dichos viajeros reales y potenciales. Desde luego estamos dispuestos, no ya por el importe de 20 millones de pesetas, sino incluso por cero pesetas, a proporcionar los datos sobre viajeros reales y potenciales en el plazo de una semana.

Entramos en los restantes datos. Cabe reducir el trazado hasta los 86-90 kilómetros. Decimos 90 porque la estación actual de RENFE está instalada en el centro de la ciudad y los 86 kilómetros de tránsito por carretera son a partir de la terminación del casco urbano; por consiguiente, hemos puesto 4 kilómetros más. A 140 kilómetros por hora, sería posible competir incluso con ventaja sobre la autovía, ya que ahí está limitada la velocidad a 120 kilómetros por hora. También se podrían poner trenes que pudieran desarrollar una velocidad superior a los 140 kilómetros por hora. Simplemente a una media de 120 kilómetros por hora, en un trazado de 90 kilómetros, se podría hacer el trayecto en cuarenta y cinco minutos, mientras que a una velocidad media de 120 kilómetros por hora en la autovía el trayecto se hace en cuarenta y tres minutos.

Para completar nuestro particular estudio de viabilidad, debemos decir que son relaciones intensas las que existen, tanto en el aspecto humano como en el aspecto económico, entre Sevilla y Huelva; que hay un gran tránsito de mercancías peligrosas, debido a la existencia de un polo químico en Huelva, en la vía de comunicación del tráfico rodado, y que por consiguiente sería ventajoso que las mercancías peligrosas circularan por ferrocarril en vez de por carretera; que sería menor también el número de accidentes de tráfico, asignatura pendiente de este Gobierno que no sabe cómo resolver y que nosotros le sugerimos que mediante una promoción de la circulación por ferrocarril tendría la posibilidad de reducir considerablemente dichos accidentes de tráfico; que de hacer las consignaciones necesarias en los presupuestos del año 2000 para la modernización en los sentidos apuntados de dicha vía de ferrocarril, se podría desarrollar mejor la comunicación por Talgo, ya existente entre Huelva y Madrid, que así también se facilitaría una mejor conexión con el Ave y, por consiguiente, se intensificaría la rentabilidad del Ave y existiría un futuro más prometedor para RENFE.

Por consiguiente, interpretaríamos también como fanatismo, como sectarismo y como negación de la realidad la desestimación de esta proposición no de ley. Por todas las razones expuestas, solicitamos el apoyo a dicha proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Permítame decirle, desde la mayor cordialidad y desde los muchos años que llevamos usted y yo en esta casa, que ya hay tarzanes que pasean por

Londres y gastan mucho en sastrería. Hace poco vi una película que lo demostraba, pero repito, es simplemente un comentario muy cordial.

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

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ:** Gracias, señor presidente, incluso por ese comentario sobre Tarzán que nos ha ilustrado mucho acerca de la proposición del señor Navarrete.

Me he visto sorprendido, señor Navarrete, por la intervención suya, porque la verdad es que esperaba que, lo mismo que el anterior interviniente, retirara esta proposición no de ley, pero ha salido usted con esos bríos de Tarzán diciendo algo sobre las inversiones del Ministerio. Yo podría agregar que si el Ministerio gasta menos que Tarzán en sastrería, ustedes gastaron menos que Rusia en catecismo, porque hicieron muchísimo menos. Por supuesto, señor Navarrete, lo que gasta usted es muy poco tiempo en informarse, menos que Tarzán y menos que los rusos, eso seguro, porque la verdad es que todo lo que usted dice está ya hecho, y así lo reconoce conforme va desarrollando su intervención.

Dice que no se hacen inversiones en la provincia de Huelva, y a continuación pasa usted a hablar de la autovía Huelva-Ayamonte en la que está reconociendo que el Gobierno está haciendo una inversión de 31.500 millones de pesetas en la provincia de Huelva. ¿Cómo se come eso, señor Navarrete? Primero dice usted que no se invierte y luego reconoce una inversión de 31.500 millones, que es más de lo que ha invertido el Gobierno socialista, al que usted ha apoyado durante todos estos años pasados, en los catorce años que ha estado gobernando. La verdad es que eso no se come de ninguna manera, salvo que usted nos lo pueda explicar mejor de lo que ha hecho hasta ahora.

Usted en la proposición trae una preocupación, y quiero así reconocerlo, por las infraestructuras en la provincia de Huelva, preocupación que compartimos, desde luego, todos los ciudadanos de Huelva, pero en este caso llega usted tarde, porque todo lo que es la preocupación que usted tiene está ya resuelta y es archiconocida por todos los ciudadanos de Huelva.

Se preocupa usted por la autovía Huelva-Ayamonte, que está perfectamente en marcha, luego le voy a volver a redar —redar significa volver a dar, perdone usted que emplee esta licencia—, todos los datos que ya son conocidos por todo el mundo. Yo creo que hasta los niños los encuentran en los ordenadores en Internet cuando van a preguntar por ello, pero yo se los voy a volver a dar para que los tenga usted porque parece que no los conoce bien.

Se preocupa usted por la carretera Huelva-Badajoz, la 435, y por la salida a Lisboa, la 433. Sabe usted que todas estas obras están en marcha. También le voy a decir que esa preocupación debe venir desde cuando estaban ustedes en el Gobierno, porque en catorce años no resolvieron ese problema que tanto le preocupa a usted ahora. ¿Por qué cuando ustedes hicieron esas mejoras en la carretera no se preocuparon de resolver esos problemas que ahora están en fase de resolución?

Finalmente, en el ferrocarril nos ha hecho usted no sólo la petición de algo que ya está en marcha, sino además nos

ha hecho usted una propuesta para arreglar este tema y recomendaré gustoso al Ministerio de Fomento que le atienda.

Le voy a pormenorizar, muy brevemente porque no creo que la proposición dé para más, lo que ocurre en este caso. El cronograma de la autovía lo conoce todo el mundo, pero lo conocen especialmente ustedes, los diputados socialistas, porque en septiembre de 1996 se contestó a una pregunta, del señor García-Arreciado, miembro de este Congreso en aquella época, explicándole perfectamente cuál era el cronograma. En noviembre de 1996 se volvió a contestar una pregunta al señor García Correa en el Senado explicándole cuál era el presupuesto y el cronograma de la autovía. En noviembre de 1997, incluso el ministro tuvo la atención de contestarme a mí mismo, que yo también me preocupaba por la puesta al día del cronograma. Me volvió a decir públicamente en el Congreso cuál era el cronograma de la autovía. Yo voy a volver a decírselo a usted para que no se preocupe y tenga la seguridad de lo que está ocurriendo y de lo que va a ocurrir en la autovía.

El primer tramo de la autovía San Juan del Puerto-Aljaraque se inicia en mayo de 1998 y tiene prevista, mediante un contrato que es la consecución y la resolución de una licitación pública, su finalización en mayo del 2001. El enlace Aljaraque con el enlace de Lepe se inicia en el mes de marzo de 1999 y tiene su terminación prevista en septiembre del 2001. Y finalmente, el enlace de Lepe con el puente internacional de Ayamonte se inicia en septiembre de 1998 y tiene su terminación prevista en septiembre también del 2001.

Luego ya tiene usted el cronograma. Si quiere abundar más en el programa, es decir, el proceso de la obra, puede usted dirigirse a las personas que han obtenido el concurso en la licitación para que le den el *planing* de obra y le digan día a día cuáles son las actuaciones que van a hacer, pero realmente lo que nos interesa es que todas estas obras se van a terminar en mayo del 2001 una, en septiembre del 2001 la otra, y en septiembre del 2001 la última de ellas.

En relación con el peaje, también en una comparecencia del secretario de Estado se le reiteró, además de varias comparecencias del Ministro en este Parlamento, que no tiene nada que ver el modelo alemán con el peaje, señor Navarrete. Ustedes no lo entienden, no tiene nada que ver el modelo alemán con el peaje. Esta autovía no va a ser de peaje; es un autovía que se resuelve por el tema del modelo alemán, que es archiconocido y archipuesto en práctica por otros gobiernos en otros sitios, y que ha resuelto el problema de la autovía que ustedes no supieron resolver. Nada tiene que ver esto con el peaje y no va a ser una autovía de peaje. Se lo dijo a usted el secretario de Estado de Infraestructuras en octubre de 1996, en una comparecencia pública, lo ha dicho el ministro en este Parlamento, y volveremos a reiterarlo cuantas veces se nos pregunte.

Usted en esta autovía lo único que hace son presunciones. Presume usted que va a haber una acumulación presupuestaria, vuelve usted a presumir una demora, vuelve usted a presumir que se va a eludir el gravamen de esta autovía, vuelve usted a organizar el presupuesto. Yo le recomendaría al señor Aznar que cuando usted intervenga en estas cosas nombre ministro de Fomento al señor Rappel, al adivino, porque usted lo que hace es presumir y adi-

vinar cosas que no existen en la realidad. En la realidad lo que existen son datos, presupuestos, cifras, que yo se las estoy dando a usted y que usted conoce además perfectamente; y para ejercicios de adivinación, repito, dirija usted las preguntas al señor Rappel, que probablemente le resuelva los temas con mayor y mejor voluntad que nosotros.

En relación con la salida a Lisboa y la de Huelva-Badajoz también tuvieron ustedes una intervención en noviembre de 1998, concretamente el senador García Correa, y se les dio puntualmente los datos. Estas circunstancias que yo voy a volver a dárselas a usted aquí están en marcha. En septiembre de 1998 se modificó el orden de estudios del proyecto para una mejora del trazado de la N-433, se introdujo la necesidad de un proyecto de trazado que está actualmente en redacción y que será sometido posteriormente a los trámites de información pública; luego ya es un tema resuelto, como le digo, desde septiembre de 1998.

En cuanto a las variantes de Beas y Trigueros y Zalamea la Real, en la N-435, se ha iniciado ya la tramitación administrativa de la primera de las variantes, que es la de Beas-Trigueros, es decir, que ya está iniciada, y está pendiente la licitación de la asistencia técnica para la redacción del estudio informativo, mientras que el estudio informativo de la variante de Zalamea la Real se encuentra actualmente en redacción. Eso es lo que usted pide en su proposición y eso ya está en marcha, luego es innecesario que usted vuelva a pedirlo.

Y finalmente entramos en el sorprendente tema del ferrocarril. Digo sorprendente porque en los catorce años que han estado ustedes gobernando no se han preocupado para nada del ferrocarril de Huelva; pero no sólo no se han preocupado, incluida la línea Huelva-Zafra que ustedes aquí no hacen mención a ella me imagino que por pudor, sino ni tan siquiera del acondicionamiento de esa línea de ferrocarril. ¿Ahora les preocupa extraordinariamente? Nosotros sí estamos preocupados por ella y estamos tomando medidas para resolverlo.

Ya en julio de 1996, también al señor Arreciado, anterior portavoz de infraestructuras en este Parlamento, se le informó sobre esta situación. En febrero de 1999 la señora Camacho tuvo una intervención en este Parlamento en la que pidió que se comparara la red, igual que ha hecho usted, de Huelva-Sevilla con la red de cercanías, con la particularidad de que las redes de cercanías de Madrid dan una media de velocidad de 60 kilómetros/hora cuando la línea Huelva-Sevilla da 73 kilómetros/hora. El estudio que está haciendo el Gobierno del Partido Popular va a incrementar estas velocidades, a incrementar los rendimientos y a incrementar la seguridad, como usted mismo ha reconocido.

Por lo tanto, tienen ustedes la información, saben ustedes lo que se está haciendo, saben qué se está haciendo y saben que vamos a llegar a resolverlo. La aportación que usted hace, que puedo considerar valiosa aunque no soy experto en temas de RENFE, de darnos el estudio pormenorizado, incluso las sugerencias de lo que se debe hacer, le aconsejo que la traslade al Ministerio de Fomento, que desde luego será muy bienvenida y muy agradecido por su colaboración.

Quiero terminar agradeciéndole su preocupación por los temas de Huelva, pero realmente este celo debían ustedes ponerlo en las actuaciones que estén pendientes de

hacer, no en las que ya se están haciendo, y sobre todo en las actuaciones que no dependan del Gobierno central, que bien se preocupa por la provincia de Huelva. Existen importantísimas actuaciones que están pendientes en Huelva, en relación con la autovía, que dependen de la Diputación y de la Junta de Andalucía, que no avanzan en absoluto. Las proposiciones no de ley de miembros del Grupo Popular en el Parlamento de Andalucía avanzan lentamente. Ahí es donde debía usted poner interés, señor Navarrete, que yo se lo agradecería, lo mismo que le agradezco que ponga interés en las cosas nuevas de Huelva que traiga aquí. **(El señor Navarrete Merino pide la palabra.);** no nos traiga cosas tan viejas, como el propio Tarzán, al que usted hizo referencia al principio.

El señor **PRESIDENTE:** ¿A qué efectos pide la palabra?

El señor **NAVARRETE MERINO:** Para contestar al señor Marquín.

El señor **PRESIDENTE:** Perdona, señor Navarrete, es que en las proposiciones no de ley el reglamento marca un sistema de debate en el que normalmente no hay réplica, pero en todo caso la tiene usted por tres minutos.

El señor **NAVARRETE MERINO:** Así me había informado mi portavoz en esta Comisión.

Debo advertir al diputado preopinante que el mal informado es él, no solamente no se ha leído nuestra proposición no de ley, a pesar de haber tenido la valentía de contestarla, sino que tampoco conoce los antecedentes de su Gobierno. Nos ha contestado con unos plazos de terminación que enlaza con una suerte de aleatoriedad, por no calificar eso de falsedad, que se puede detectar fácilmente considerando los antecedentes.

En el año 1996, en una rueda de prensa, el presidente del Partido Popular anunciaba que se iban a invertir 28.000 millones de pesetas en los presupuestos del año 1996 para la financiación de la autovía Huelva-Ayamonte. Ahora el diputado preopinante afirma que se están invirtiendo 31.000 millones; no son 31.000 millones, sino 31.500 millones de pesetas, y no se están invirtiendo porque la cantidad que se ha gastado es tan residual que sólo merece el calificativo de simbólica.

Nos habla de unos plazos de terminación. Yo no soy el que los cuestiona; el que los cuestiona son los anexos de inversiones de los años 1996, 1997, 1998 y 1999, como creo que he expresado con toda claridad. En 1999 el plazo de terminación de los tres tramos de la autovía Huelva-Ayamonte se desplaza del año 2001 al año 2002.

He reconocido los estudios previos que existen en la materia sobre la carreteras N-433 y N-435, pero no es eso lo que yo solicito, lo que yo solicito es el compromiso presupuestario para el año 2000 en todas las materias que son objeto de la proposición no de ley.

En relación con la línea de ferrocarril Sevilla-Huelva, mis informantes, a los que quiero agradecer en este acto su colaboración por el progreso de la provincia de Huelva, son los propios trabajadores de RENFE, que desconocen

que se esté realizando ningún tipo de gasto ni en el acortamiento del trazado ni en la mejora del trazado.

Naturalmente, los socialistas estamos muy satisfechos de nuestras inversiones en la provincia de Huelva, porque gracias a ellas se realizó la autovía Huelva-Ayamonte y la carretera nacional San Juan del Puerto a Cáceres. Por consiguiente, desistan ustedes de una vez de actuar como el cangrejo no sólo mirando hacia atrás sino haciendo algo que el cangrejo no hace, que es falsear la realidad anterior de ese recorrido hacia atrás.

Insisto en nuestra proposición no de ley. Nosotros estamos perfectamente informados, todas las intervenciones parlamentarias las hemos tenido presentes, las hemos aludido genéricamente, y lo que le pedimos a nuestro ilustre colega de Huelva es que sea él quien repase esas actuaciones parlamentarias porque las conclusiones que ha expuesto no son las que se extraen de ellas.

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

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Lamento que mi compañero, el señor Navarrete, haya sufrido un breve período de irritación por la intervención que yo he tenido, pero no ha sido mi intención, desde luego, irritarlo, señor Navarrete, todo lo contrario, mi intención ha sido ilustrarlo, tanto a usted como a la Cámara, con noticias y con informaciones concretas, no con presunciones ni ejercicios adivinatorios como yo he deducido de su proposición no de ley.

Usted ha dicho ahora que el presidente del Partido Popular dijo en un determinado momento una cosa. Yo le estoy dando datos concretos de licitaciones de obras de contratos del Estado y de términos contenidos en el contrato. Todo lo demás, ruedas de prensa y esas cosas que usted cita entran dentro de la parafernalia política que quiere usted traer aquí me imagino que con la mejor intención, pero que desde luego no nos desvela nada.

En los contratos de esas obras que han sido objeto de concurso público están fijados el período de inicio y el período de terminación, que son los que yo le he dado, y la autovía Sevilla-Huelva se está haciendo gracias a una inversión de 31.500 millones, como usted ha dicho, y como dije yo también —probablemente no me entendería—, hecha por el Gobierno del Partido Popular en sólo tres años de mandato en la provincia de Huelva. Y eso es así quiera usted o no quiera, y yo no dejo de reconocer que ustedes en catorce años algo han hecho también en la provincia de Huelva, faltaría más que no hubieran hecho algo, pero reconozca usted lo que se está haciendo ahora también.

¿Quién está cuestionando los plazos? Pues está cuestionándolo usted, pero hay un contrato, hay una licitación pública y hay unos documentos en los que se fijan esos plazos, y habrá que exigirle, a quien no cumpla el contrato y a quien no cumpla esos plazos, cuando no los cumpla, habrá que exigirle, repito, la compensación correspondiente, pero no adivine usted lo que va a ocurrir y qué va a pasar con esas obras y si el maestro de obras se va a romper el brazo en el próximo tajo, eso son cosas que no están dentro de lo que debe hacerse en la seriedad de una Comisión como ésta.

Y me satisface que ustedes estén contentos con lo que hacen, porque nosotros desde luego no estamos satisfechos con lo que hacemos, nosotros estamos insatisfechos porque querríamos hacer muchas más cosas. Usted comprenda y admita que estamos haciendo muchas cosas, comprenda también que no estamos satisfechos con lo que hacemos, al contrario que ustedes que se autosatisfacen con nada. Nosotros somos mucho más exigentes y queremos hacer muchas más cosas en Huelva, y la diferencia probablemente es que nosotros, además de quererlas hacer, las vamos a hacer y ustedes no pueden hacerlas, así que yo le recomiendo que insista usted en todas las instancias para conseguir hacer lo que debieran hacer en la provincia, que falta le hace.

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LAS CONDICIONES GENERALES DE LA AUTOVÍA A-6 Y LA N-VI A SU PASO POR LA BAÑEZA (LEÓN). PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001542.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto séptimo, vamos a pasar al punto noveno, porque, de acuerdo con todos los grupos parlamentarios, el orden del día ha sufrido una alteración y el punto octavo lo debatiremos en último lugar.

Por lo tanto, corresponde ahora debatir la proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la mejora de las condiciones generales de la autovía A-6 y la N-VI a su paso por La Bañeza (León). Para la defensa de esta iniciativa tiene la palabra la señora Valcarce.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: Señorías, el Grupo Parlamentario Socialista presenta a la consideración de esta Comisión de Infraestructuras del Congreso, una proposición no de ley relativa a la mejora de las condiciones generales de la autovía A-6 a su paso por La Bañeza, y también en la misma se incluye la mejora de la antigua N-VI a su paso, igualmente, por La Bañeza.

Señorías, La Bañeza es una de las ciudades más importantes de la provincia de León, pero, además, es cabecera de una de las comarcas bañezanas en la que en el sudeste de la provincia residen algo más de 30.000 habitantes. Por ello, nosotros queremos someter a su consideración que la mejora de las condiciones de acceso a la autovía A-6, y también la mejora de la N-VI, son unas reivindicaciones que se viene formulando por todos los ciudadanos de La Bañeza, y sobre todo que ha encabezado su Ayuntamiento por acuerdo plenario y por unanimidad. Las comunicaciones no pueden sólo tener como objetivo la comunicación terminal —es el caso de la autovía A-6 Madrid-La Coruña—, sino que además deben tener por objetivo vertebrar las comunicaciones por las provincias que recorren. En el caso de la autovía A-6 indudablemente cumple una función importantísima como vertebradora de las comunicaciones de la provincia de León, pero también corremos, señorías, un riesgo, porque es bien conocido de esta Comisión que las vías de alta capacidad pueden, en algunos casos, ser auténticas barreras para la comunicación interprovincial e intercomarcal.

Nuestra intención precisamente es evitar que en el caso de la autovía A-6 pueda suceder algo así en la comarca de La Bañeza, porque La Bañeza es sobre todo una cabecera de comarca en la cual confluye una importante actividad económica basada fundamentalmente en el comercio minorista, por eso para nosotros es muy importante que se mejoren algunas cuestiones que pueden precisamente dañar el tejido económico de esta importante población de León.

Nosotros entendemos que la mejor manera de impulsar la hostelería y el comercio de la comarca de La Bañeza pasa por la correcta señalización de esta ciudad a su paso por la autovía A-6, porque, señorías, sucede que esta señalización es tan deficiente que en el tramo Benavente-Astorga no se indica ni siquiera la distancia en kilómetros que hay a la ciudad de La Bañeza, con el perjuicio notable que esto supone para la hostelería de la comarca y sobre todo para su actividad económica. Si, como indicaba, debe ser la autovía A-6 vertebradora de las comunicaciones y en ningún caso dañar el tejido económico de la comarca, hay que recordar también que el trazado a su paso por La Bañeza es nuevo, por lo tanto ha supuesto una vía alternativa a la vieja N-VI, y precisamente esta vieja N-VI, que a su paso por La Bañeza tiene el carácter de tramo urbano, ha quedado sin ningún tipo de mejoramiento. Esto desde luego repercute en la situación urbanística de la ciudad, empobreciéndola, e indudablemente es lógico que los ciudadanos, y su ayuntamiento a la cabeza, exijan al Ministerio de Fomento que se rehabilite este tramo urbano que hoy es una importante avenida de la ciudad, pero que, por el contrario, no ha sido en ningún momento reparada y lo necesita. Nosotros pedimos que este tramo de la vieja N-VI sea reparado y sobre todo es indispensable su iluminación.

Por otra parte, si la comarca de La Bañeza se beneficia, desde un punto de vista económico, de la autovía A-6, necesita que los accesos a esta vía de comunicación sean adecuados. En este momento cuenta sólo con tres ramales, pero los informes obrantes en el Ministerio de Fomento, los cuales se han hecho llegar al Ayuntamiento de La Bañeza, indican que son estrechos, peligrosos y mal señalizados, por lo tanto no cumplirían el objetivo de vertebrar el territorio y facilitar el acceso de los habitantes de esta comarca a esta vía de alta capacidad.

Resulta paradójico que mientras se ha realizado una infraestructura de la importancia de la A-6, costosísima por otra parte pero de la que sin duda todos los leoneses nos sentimos orgullosos, los viales de los alrededores, y sobre todo los caminos de servidumbre, no hayan sido reparados, con lo cual se perjudica esa facilidad de acceso.

Por ello, señorías, nosotros lo que proponemos aquí es instar al Gobierno para que atienda las peticiones del Ayuntamiento de La Bañeza, que se hace eco de las reivindicaciones sociales que se han planteado en torno a la autovía A-6 y la vieja N-VI, y que concretaríamos en cuatro aspectos: El primero, mejorar la iluminación del tramo urbano de la antigua N-VI. En segundo lugar, ampliar los tres ramales de acceso a la autovía del Noroeste, que en la actualidad son estrechos, peligrosos y deficientemente indicados. En tercer lugar, pediríamos que se mejorase la señalización en lo que se refiere al nombre de La Bañeza en el tramo Benavente-Astorga. Y, por último, el acondicionamiento de los viales y caminos de servidumbre en los

alrededores de la autovía del Noroeste a su paso por La Bañeza.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Jiménez Suárez.

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: Intentaré ser breve para exponer los criterios del Grupo Popular en relación con la proposición no de ley que nos acaba de presentar su señoría.

El Grupo Popular comparte algunas inquietudes de las que se han expuesto, pero es contrario a la admisión de la proposición no de ley, y trataré de ser breve, como he dicho, para explicarlo.

La A-6, a su paso por La Bañeza, se inauguró hace escasamente un año, en marzo de 1998. El Ministerio de Fomento, últimamente, por lo menos desde que el Grupo Popular adopta los criterios de ejecución de las obras, es muy sensible a la hora de aceptar la calidad y de accesibilidad de las obras, y la inspección del ministerio es muy exigente a la hora de recibir esas obras. En ese sentido, pues, ya empezaría a negar la mayor, es decir, la obra, tal y como está terminada, cumple la normativa exigida por el Reglamento de carreteras y se ajusta a los criterios de seguridad, tanto en la señalización como en su diseño. Parece difícil aceptar que a una obra terminada hace menos de un año le estemos exigiendo cosas que el ministerio no debe hacer, y pasaré a relatarlas de acuerdo con la petición de su señoría.

En cuanto a la iluminación de la travesía de la N-VI a su paso por La Bañeza, el ayuntamiento sabe y el ministerio tiene un programa que es el de urbanizar travesías, pero con un criterio finalista, es decir, una vez terminada la A-6 y los 10.000 vehículos que pasaban por dentro de La Bañeza pasan en su 90 por ciento por fuera —de los cuales 3.000 eran camiones—, el criterio del Ministerio de Fomento es que las travesías urbanas se urbanicen, es decir, no sólo se iluminen sino que se urbanicen con criterios urbanos, no con criterios de carreteras, y lo que suele hacer el Ministerio es llegar a un convenio con el ayuntamiento, el ayuntamiento presenta un proyecto de iluminación y de urbanización de la N-VI a su paso por dentro de La Bañeza y se lo entrega al ayuntamiento como un tramo urbano, y dejaría de ser una carretera de carácter general por una razón muy sencilla: no sólo se trata de urbanizar e iluminar la N-VI a su paso por La Bañeza, sino que luego hay que mantenerla y urbanizarla con criterios, repito, de trama urbana. En ese sentido, el ayuntamiento sabe que el ministerio, dentro de su programa de urbanizar travesías, está abierto a que le presenten un proyecto de urbanizar la N-VI a su paso por La Bañeza —no sólo iluminarla sino urbanizarla—, y entregarla al ayuntamiento; y no sólo la N-VI, sino la carretera 622, que es el enlace oeste con la A-6 que corresponde a la Junta de Castilla y León. Entonces, no sólo se trata de urbanizar una travesía sino la otra salida que tiene La Bañeza hacia el oeste. Por ello me parece que no podemos exigirle al ministerio una cosa que sí puede hacer pero no debe, porque si se pone a urbanizar todas las travesías de todas las ciudades del país genera unos costes de mantenimiento que le impedirían acudir a hacer las obras de interés general.

Respecto a la segunda petición, la ampliación de los ramales, señoría, coincidirá conmigo que sólo Astorga, Benavente y La Bañeza tienen tres accesos a la autovía, y no es normal encontrarse en las ciudades tres accesos a la red de infraestructura general. Los tres accesos son el del norte, Astorga, el del sur hacia Benavente, y el del oeste a través de la carretera 622, es decir, son tres salidas. La capacidad de esas tres salidas, algunas directas y otras indirectas a través de rotonda, superan los casi 500 vehículos/hora, son carriles de tres metros y medio que tienen capacidad suficiente para la demanda de tráfico, que son unos 1.000 vehículos/día, porque los 3.000 camiones y los 9.000 vehículos ahora pasan por la A-6. En ese sentido, tanto la inspección como la demarcación de carretera considera que los tres accesos que tiene La Bañeza hacia la N-VI tienen capacidad suficiente para responder al tráfico, y que evidentemente son peligrosos si se va a 120 kilómetros por hora, pero a la velocidad recomendada, que son 60 ó 70 kilómetros por hora, no son ni estrechos ni peligrosos.

Referente a la señalización, también me remito a la normativa. La inspección y la demarcación de carreteras construyen la señalización de acuerdo con unos criterios que son no sólo nacionales, sino internacionales. Hay carteles informativos, carteles de confirmación, y en esos carteles está el nombre primario y secundario. No se pueden poner todos los nombres que uno quiera en un cartel, y ello por una razón muy sencilla, cuando uno va a una velocidad determinada sólo tiene capacidad para retener determinados nombres, está prohibido poner más de tres nombres en un cartel y está prohibido poner señalización a una distancia más corta de la debida, porque eso pelagra la seguridad de la autovía, y piense que no sólo lo tienen que leer los hispanoparlantes sino conductores que no dominan nuestro idioma. Entonces, los carteles del tramo Benavente-Astorga responden a unos criterios de normalización de la señalización de las vías de alta capacidad. No se pueden poner todos los nombres, insisto, que uno quisiera, por seguridad y porque sería difícil leerlos. Entendemos que sería bueno hacer todas las señalizaciones propagandistas que fuera necesario, pero recuerden que hay una normativa que impide poner cerca de las autovías carteles informativos porque distraen a los conductores y pueden ser un obstáculo para la seguridad.

Y en cuanto a los caminos, recuerde señoría que lo que se hizo cuando se construyó la A-6 fue reponer la servidumbre de caminos agrícolas. Los caminos son del Iryda, del ayuntamiento, caminos agrícolas, que en su momento, cuando se terminó la A-6 y la inspección los comprobó, su estado era excelente, en algunos casos mejor de lo que estaban, si no, no se hubiese recibido la carretera. ¿Qué ocurre? Que en la época de la remolacha no sólo pasan los tractores, sino que pasan camiones y se deteriora, pero no podemos pedirle al ministerio que mantenga y reponga permanentemente los caminos que no son titularidad del mismo, ni, además, son de interés general, habría que tocar en otras puertas para que esos caminos mantengan la calidad en el firme que se les dejó al terminar la obra hace menos de un año.

El Partido Popular y el ministerio entienden que a la hora de terminar la A-6 se ha tenido una sensibilidad especial en la calidad y en la accesibilidad de La Bañeza con el

resto del territorio, hasta tal punto que reconocerá que se han acometido obras, como fue la canalización del arroyo del Molino para evitar inundaciones en el barrio de San Mamés, de La Bañeza, que no estaba en la obra pero se entendía que podría mejorar toda la infraestructura y la calidad de las obras públicas a su paso por La Bañeza.

Por estas razones, entendiendo y considerando legítimas las inquietudes de S.S., el Partido Popular y el ministerio entienden que habría que tocar en otra puerta, porque hay cosas que no son competencia del Ministerio de Fomento.

— **RELATIVA A LA DUPLICACIÓN DE LA CARRETERA N-601 ENTRE VALLADOLID Y VILLANUBLA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001558.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta iniciativa del punto noveno, pasamos a debatir el punto 10 del orden del día, que es una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a la duplicación de la carretera N-601 entre Valladolid y Villanubla.

Tiene la palabra, para su defensa, el señor Burgos.

El señor **BURGOS GALLEGO**: Señorías, el Grupo Parlamentario Popular trae a esta Comisión y a esta Cámara una proposición no de ley que pretende instar al Gobierno a realizar la programación completa para la duplicación de la N-601 entre Valladolid y el municipio de Villanubla, vinculada esta duplicación a la futura ronda exterior sur de la ciudad y, por supuesto, a los accesos al aeropuerto de Villanubla, adoptando las decisiones adecuadas para su realización a la mayor brevedad posible.

Las razones de esta proposición, a nuestro juicio, son claras. Pretendemos, en primer lugar, mejorar los accesos a la ciudad de Valladolid desde toda la zona noroeste de la provincia, conexasión la propia ciudad a través de la ronda exterior sur de circunvalación de la misma y descongestionar un volumen importante de tráfico mediante precisamente esa conexión con las autovías hacia Palencia y hacia Tordesillas, conseguir una comunicación mucho más rápida con el aeropuerto de Villanubla, en el cual, Aeropuertos Nacionales está desarrollando en estos momentos una inversión que se está aproximando a los 2.000 millones de pesetas, que lo va a configurar como el aeropuerto regional de referencia y que hace absolutamente fundamental una mejora de los accesos, no solamente en lo que supone de conexión con un importante aeropuerto como lo que supone también de un impulso a una actuación que potencia las posibilidades de conexión intermodal con otras fórmulas de transporte en nuestra ciudad, bien sea a través del ferrocarril convencional o el futuro de tren de velocidad alta, o las propias rondas y autovías de la ciudad.

También pretendemos evitar la actual travesía de Villanubla, en línea con actuaciones similares en otras localidades, y también actuar sobre un tramo singular del trazado que tiene una forma de herradura, con curvas de radio de 250 metros, que bordea las pistas del aeropuerto de Villanubla y que tiene una orientación perpendicular a la carretera. Este peculiar trazado de la carretera viene desde

el año 1957, en que el entonces Ministerio del Aire, pues, decidió prolongar la pista del aeropuerto, buscó una solución provisional que, como muchas cosas en este país, tendió a convertirse en definitiva, y al final se optó por un trazado que realmente presenta importantes problemas de seguridad para los vehículos.

Desde luego, éstas serían de por sí exigencias que concurrirían en una solución de variante completa, que es la que demanda mi grupo parlamentario, pero además hay una cuestión que a nosotros nos preocupa especialmente, y son los numerosos accidentes que se han venido produciendo en los últimos años tanto en la intersección con el municipio de Zaratán como en el tramo de herradura al que hacía referencia, que bordea el aeropuerto. Es decir, esta actuación que pretendemos con la proposición no de ley está justificada no solamente por esos problemas de transitabilidad, sino por el trazado entendemos que ciertamente defectuoso de la actual vía, el cruce urbano existente, las malas conexiones y el incremento de las necesidades que previsiblemente traerá el futuro aeropuerto.

La presentación de la proposición no de ley pretende desbloquear la actual situación retomando el análisis de diferentes opciones que se pusieron encima de la mesa ya hace años pero que no han visto la luz hasta el momento. Me gustaría hacer referencia, por ejemplo, a que ya el 29 de abril del año 1991 se remitía un informe-propuesta sobre el estudio de la variante de Villanubla que decía textualmente que la situación de la carretera N-601 en las inmediaciones del aeropuerto debía arreglarse sin dilación. Ciertamente, con fecha 10 de julio de 1991 se dio la orden para la redacción de un estudio informativo para la variación del trazado de la N-601, pero dicho estudio contemplaba única y exclusivamente la construcción de una sola calzada con características de carretera convencional. Su presupuesto era entonces de unos 3.000 millones de pesetas y el 23 de marzo de 1994 la demarcación de carreteras remitió a la Subdirección General de Planificación para su aprobación el estudio terminado. Sin embargo, en aquellas fechas, el entonces delegado provincial transmitió los deseos manifiestamente expresados por la Junta de Castilla y León de que se duplicara la citada variante y de que se incluyera en el estudio informativo la duplicación de calzada desde el final de su trazado hasta Valladolid. Ante esta mencionada petición se paró absolutamente la tramitación del estudio informativo, el cual ha permanecido realmente suspendido hasta la fecha. No se atendieron las demandas del Gobierno regional, no fue aprobado ni siquiera aquel estudio informativo que se había planteado, y al llegar el Gobierno del Partido Popular, en la Dirección General de Carreteras no existía ninguna programación sobre la duplicación de la N-601 entre Valladolid y Villanubla, entre otras razones, se decía en aquel entonces, porque el tráfico existente no alcanzaba la intensidad media diaria exigida de 8.000 vehículos al día para convertirla en autovía.

En los cinco años transcurridos desde entonces se han sucedido una serie de circunstancias que con toda probabilidad harían poco eficaz una información pública que se basara en aquel estudio informativo si no se sometiera a modificaciones. Desde luego, la primera de estas circunstancias es la existencia de un plan director del aeropuerto de Villanubla que cumplirá sin duda una serie de expectati-

vas para el aeropuerto, por lo que el acceso al mismo no puede quedarse al margen del estudio.

Por otra parte, el avance de las directrices de ordenación territorial de Valladolid y de su entorno, redactado al amparo de la Ley de ordenación del territorio de Castilla y León, que propone un modelo de ordenación que considera absolutamente prioritario el desdoblamiento de la vía hasta el aeropuerto, incluyendo la solución de la actual curva que rodea la pista, y no sólo debido al tráfico con Villanubla sino sobre todo a la propuesta de establecer una nueva centralidad en este tramo de carreteras.

Las progresivamente mayores exigencias propias de los estudios de impacto ambiental, incluso la existencia de proyectos importantes, por ejemplo en el término de Zaratán, que se apoyan en la carretera N-601, con la aprobación de un centro comercial y de ocio, cuya incidencia, de llevarse a cabo, desde luego será notable en cuanto a incremento de tráfico, aconsejan que se inicie una programación con la redacción de un nuevo estudio informativo que recoja todas estas incidencias surgidas hasta la fecha. Pero la pretensión del grupo Parlamentario Popular con esta proposición no de ley es que esta nueva programación, que exigimos se realice a la mayor brevedad posible, este nuevo estudio informativo, no pueda ni deba quedar, como otros anteriores, en mero papel mojado. La aprobación de esta proposición no de ley implicaría el compromiso de ejecución y así lo expresamos en la misma, en primer lugar porque es una demanda de los vallisoletanos, y me atrevería a decir que de los castellano-leoneses en general, es una demanda de sus instituciones, del Ayuntamiento de Valladolid, de las propias Cortes de Castilla y León, que ya se manifestaron el 7 de noviembre del año 1997 en orden a facilitar o solicitar esta duplicación, del propio Gobierno de la comunidad en numerosas ocasiones, y por supuesto, de las cámaras de comercio y de las organizaciones empresariales y sindicales, que venimos solicitando mejoras en infraestructuras que pocas veces como en ésta hacen confluír condicionantes tan relevantes.

La pretensión que plasmamos en esta proposición no de ley ya ha surtido efectos positivos en la reactivación de esta demanda en la ciudadanía de Valladolid, y sobre todo en un cambio de actitud del Ministerio de Fomento, que entendemos ha interpretado el espíritu, el interés, la relevancia social y económica de este tema.

Es evidente que para nosotros no puede quedar de lado el hecho de que, aunque no sea objeto de esta iniciativa, el desdoblamiento de este tramo debe enmarcarse en la voluntad política del Partido Popular en Castilla y León de lograr la comunicación por autovía entre Valladolid y León, pero este primer y obligado paso para alcanzar ese objetivo último es el que queremos plasmar en esta proposición no de ley. Hemos preferido optar por un compromiso factible y realizable a corto plazo antes que expresar voluntades de futuro, y estamos convencidos que el ministerio entenderá esta demanda y dará pasos en esta dirección.

Solicitamos a esta Cámara el apoyo de todos los grupos a esta proposición no de ley porque creemos que el mandato de este Parlamento constituye el mejor aval, constituye un aval de primera magnitud para que el Ministerio de Fomento aborde con prontitud esta obra realmente muy

relevante para nuestra provincia y entiendo que también para la comunidad.

Creemos que ligarla a la ejecución de la ronda exterior sur, de pronta licitación en nuestra ciudad, es absolutamente fundamental, y siendo esta obra de la ronda exterior sur una demanda igualmente pendiente que supera los 9.000 millones de pesetas, entendemos que éste es el momento adecuado para que el ministerio proceda a la programación completa, proceda a la realización de cuantos estudios o informes técnicos avalen la mejor solución, que desde mi grupo, y aproximándonos sin demasiados conocimientos técnicos a esta cuestión, entendemos que debe ser la elaboración de un nuevo trazado que supere no solamente el municipio de Villanubla sino sobre todo esa circunvalación de las actuales pistas de aterrizaje, pero que ambos proyectos (ronda exterior sur, desdoblamiento de la N-601 hasta Villanubla) están indisolublemente ligados.

Reitero nuestra solicitud al resto de los grupos de esta Cámara para que respalden esta iniciativa y poner inmediatamente manos a la obra en un proyecto tan demandado por los ciudadanos de la provincia y de la comunidad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Rodríguez Bolaños.

El señor **RODRÍGUEZ BOLAÑOS**: Después de escuchar la intervención del señor Burgos tengo que manifestar que me congratula la preocupación del Partido Popular en relación con las infraestructuras, en este caso del entorno de Valladolid, pero que podríamos decirlo en términos generales. No obstante, tengo que decir algunas cosas relativas a esta proposición en el sentido de que yo creo que hay una cierta incoherencia a la hora de presentar las proposiciones no de ley, porque si de verdad, cogiendo el hilo argumental del señor Burgos, es necesario esto, debería haber sido necesario mucho antes y también deberían ser necesarias muchas más cosas.

Uno de los argumentos que el señor Burgos plantea para manifestar o poner en marcha esta proposición no de ley es la aprobación por las Cortes de Castilla y León, no a iniciativa del Grupo Popular sino por unanimidad —e incluso quiero recordarle por los Ayuntamientos de Valladolid y de León también por unanimidad—, de la necesidad del desdoblamiento de la N-601, y ahí se hablaba de dos tramos prioritarios, no sólo de uno: del que comprendía el tramo de Valladolid y Villanubla y el comprendido entre León y Santas Martas. Por tanto, si prioritario es uno, deberían ser prioritarios los dos.

También lo liga con otra actuación que manifiesta que es necesaria pero que no sé dónde está la intencionalidad del Partido Popular en cuanto a la urgencia o necesidad de la ronda concretamente exterior sur, porque la enmarca dentro de una actuación que se llama «estado de necesidades y actuaciones en zonas urbanas». Quiero recordarle al señor Burgos que esta construcción de la ronda exterior fue planteada en los presupuestos del año 1996, que no llegaron a aprobarse por la disolución de las Cámaras, pero que el Gobierno ha tenido poco interés hasta ahora, y estamos en el año 1999, en iniciar ningún tipo de actuación. Es curioso que antes de que el Gobierno fuera del Partido

Popular sí que había reiteradas enmiendas de dicho partido en el sentido de que se acometieran ésta y otro tipo de actuaciones.

Yo creo que estas proposiciones van no diría a instar al Gobierno, porque es una forma de producirlas o articularlas, yo creo que van un poco más en la dirección de proponer aquellas cosas que el Gobierno les dice que se pueden proponer; no instar al Gobierno para que actúe, sino que el Gobierno les dice: «Oye, podéis empezar a actuar en este sentido», y ponen en marcha algún tipo de actuaciones.

Luego quiero decir que estas cosas tienen un claro efecto propagandístico. Tiene la costumbre el Partido Popular de cada dos o tres meses poner en marcha algún tipo de actuación, que suelen ser de tipo genérico, sin compromisos concretos, para que puedan venderse como elementos que muestra de interés hacia las actuaciones en materia de infraestructuras. Posteriormente, ¿qué pasa con ese tipo de actuaciones o con ese tipo de proyectos? Pues que son proyectos que normalmente no se ponen en marcha; al cabo de otros dos o tres meses se vuelve a dar una noticia en el sentido de que ahora va de verdad, y nos pasamos años y años con este tipo de propuestas, de actuaciones de efecto propagandístico, etcétera.

Puedo recordarle perfectamente actuaciones muy singulares que él mismo ha mencionado, como es lo que le decía anteriormente de la ronda exterior sur. Cuando el Partido Socialista estaba en el Gobierno había iniciativas del Grupo Popular en el sentido de que se urgiera la actuación en la ronda exterior sur, cuando gobierna el Partido Popular se han olvidado de esas cosas, incluso votan en contra o no hacen que prosperen las enmiendas del Partido Socialista en esa materia.

Y qué decirle del tren de alta velocidad. Señor Burgos, llevamos aproximadamente desde antes de gobernar nosotros, y desde luego cuando han empezado ustedes en el Gobierno, diciendo que esto estaba hecho, lo que pasa es que un día está hecho, al día siguiente el señor Gallardón dice que va por otro lado, al otro ustedes dicen que el Partido Socialista se opone al trazado, y están ustedes hablando del tren permanentemente, pero la realidad de todas estas cosas es que no hay absolutamente nada en ese sentido.

Incluso cosas que son menores pero que también tienen un efecto interesante, como por ejemplo cuando el Grupo Socialista propone el desdoblamiento del tramo de Valladolid a Tudela de Duero y es rechazado ese tramo. Es verdad que meses después, ante una propuesta del Partido Popular, es aceptado, y vuelvo a lo mismo, el efecto propagandístico de que el Partido Popular es el único que se ocupa de las infraestructuras, y no es cierto.

En todo caso yo sí que quiero decirle que nosotros, lógicamente, todo lo que sean mejoras razonadas y razonables pues no podemos estar en contra, pero me parecía, le he entendido a usted que no deberían de quedarse las cosas en papel mojado, y yo estoy totalmente de acuerdo con usted, pero como le he dicho en esta intervención, ustedes venden demasiado humo, venden humo hasta que el humo se convierte en llama, a lo mejor al cabo de diez años. Eso sí, cuando se convierte en llama y es una realización, no paran en hacer un alarde propagandístico impresionante, con inauguraciones que usted y yo sabemos muy bien cómo se estilaba en nuestra ciudad ese modo de hacer las cosas, que

obras que llevan unos diez años de retraso se inauguran a bombo y platillo y parece que era una demanda de anteaer.

Vamos a coincidir en dejar de vender humo, y para que no vendan humo en nuestra tierra hay un refrán muy claro: «Obras son amores y no buenas razones». Usted dice aquí «para su realización a la mayor brevedad posible». A la mayor brevedad posible se ha hablado del tren de alta velocidad, se ha hablado de la ronda exterior sur, se ha hablado del desdoblamiento de la N-601. ¿Por qué no hacemos algo más concreto y nos comprometemos de verdad?

Si es cierto, como usted sabe muy bien, que el ministerio ya ha puesto en marcha algún tipo de iniciativa en este sentido, vamos a instar y a comprometer de verdad al Gobierno, pero al Gobierno no se le compromete diciendo que realice las cosas a la mayor brevedad posible, al Gobierno se le emplaza, y por eso yo le propongo, si de verdad quiere usted hacer algo en serio y no un efecto más para que pueda tener mañana un titular de prensa, que acepte una enmienda *in voce* que yo le planteo, y es que el compromiso sea de iniciación de las obras en el año 2000. Estamos en el otoño, mejor dicho, en el verano de 1999, y me parece que es un plazo más que razonable, en base a todos los argumentos que ha dado de necesidad y de urgencia, el que las obras puedan estar iniciadas en dicho año 2000. No es un tramo grande, el estudio, el proyecto puede perfectamente finalizarse en unos meses y no hay ninguna dificultad, si consideramos que esto es urgente y que es prioritario, para que la iniciación de las obras se haga en el 2000.

Por eso yo le planteo una enmienda *in voce* a la proposición no de ley, y es que, donde dice «adoptando las decisiones adecuadas para su realización a la mayor brevedad posible», diga «adoptando las decisiones adecuadas para que se inicien las obras en el año 2000». Esa es la enmienda *in voce* que le hago a su proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Para contestar si acepta o no la enmienda *in voce*, tiene la palabra el señor Burgos.

El señor **BURGOS GALLEGO**: Señor Bolaños, usted sabe que le tengo aprecio personal y por eso le voy a justificar el que se haya dejado llevar por una cierta frustración, probablemente derivada de los resultados electorales en nuestra ciudad y en nuestra provincia.

Está claro que esta obra debería haberse hecho mucho antes, yo creo que en eso coincidimos absolutamente, debería haberse hecho al menos la aprobación de un estudio informativo o de un trazado que permitiera que estuviéramos de acuerdo y que hubiéramos podido hablar ya de plazos de ejecución concretos, pero le reitero a usted que cuando llegó el Gobierno del Partido Popular ni siquiera estaba aprobado aquel estudio informativo que hoy ha quedado absolutamente obsoleto a lo largo de estos últimos años. Usted fue alcalde de la ciudad hasta 1995, ni siquiera se aprobó en toda aquella etapa estudio informativo alguno, y entiendo que asumirá que las necesidades de duplicación de esta carretera eran sin duda importantes en aquella época, al menos tan importante como para justificar algunas actuaciones en ese sentido.

Usted interpreta nuestras intenciones al presentar esta proposición no de ley y les atribuye un indudable efecto

propagandístico. Yo creo que usted es especialista en anunciar infraestructuras y proyectos que luego la realidad no se ha ocupado en traducir en actuaciones concretas: el tren de alta velocidad fue anunciado por usted a finales de los años ochenta, y mire dónde estamos; el nuevo hospital de Valladolid fue anunciado como una realidad, y mire dónde estamos todavía. Por lo tanto, creo que ustedes, que son auténticos expertos en efectos de todo tipo, sí tienen capacidad para darnos lecciones en esta materia.

Este Parlamento y esta Comisión son los foros adecuados para plantear una iniciativa de estas características. Las Cortes de Castilla y León ejercieron su legítimo derecho a opinar sobre cualquier cuestión e instar al Gobierno, pero eso en absoluto debe condicionar nuestras responsabilidades ni nuestros derechos como parlamentarios, y mucho menos nuestras obligaciones.

Usted considera que es igualmente prioritario el tramo de la ciudad de León. Mi responsabilidad como diputado por Valladolid entiendo que no se sustancia en mayor o menor medida por el alcance de la proposición, pero evidentemente mi interés fundamental está en proceder a la ejecución, con carácter de urgencia del tramo que afecta a mi provincia. Desde luego, la pérdida de tiempo por falta de respuesta del Gobierno central hasta hace muy poco tiempo justifica sobradamente esta iniciativa, y nuestro criterio, ya se lo he dicho, es impulsar la programación y la ejecución. Por eso el mandato de esta Cámara es fundamental, con independencia de que otras iniciativas de otros foros hayan ido en la misma dirección, para que el Ministerio de Fomento dé prioridad a esta obra.

Su enmienda *in voce* entiendo que no puede ser aceptada, y me va a permitir que se lo explique brevemente. No es nuestra función definir plazos concretos, decimos que se haga a la mayor brevedad posible a expensas de las opciones que puedan elegirse, que entendemos que son variadas y que incluso podrían, como el propio ministerio ha contemplado en algún documento previo sobre esta cuestión, incluso podrían ser divididas en tramos, es decir, no desarrollarse en un sola fase de ejecución sino en varias, con diferentes soluciones técnicas, que son las que tiene que evidenciar un estudio informativo en profundidad.

Desde luego, no es mi misión otra aquí, en esta mañana, que la de recabar el impulso político, solicitar que la programación de esta obra se realice con carácter inmediato y urgente, proceder a definir en el estudio informativo cuál es la solución económica pero también socialmente más interesante, y forzar su ejecución inmediata.

¿Que usted quiere plantear el plazo del año 2000? Entiendo que el alcance de la proposición no de ley del Grupo Popular está suficientemente claro, si es posible iniciar las obras en el año 2000 se harán con toda seguridad, se lo puedo garantizar, en ese año, y lo que sí pretendemos con esta aprobación es que los presupuestos del año próximo contengan una partida que permita, no solamente la realización de todos los estudios técnicos, sino, si es posible, también las primeras fases de la obra. Ahora, si usted pretende que en el año 2000, como ha manifestado aquí, esté ejecutada la obra, me parece que desconoce no solamente los tramos y los períodos previsibles de adjudicación de un proyecto de estas características y los trámites

administrativos, sino que evidencia por su parte bastante poco interés realmente en ir al fondo de la cuestión.

Estamos absolutamente convencidos de la viabilidad de este proyecto, estamos absolutamente seguros de la relevancia social y económica del mismo, del interés del Ministerio de Fomento por que ahora, con este Gobierno, este proyecto sí sea una realidad, y lo que pedimos a todos los grupos no son enmiendas *in voce* de última hora sino un apoyo real y total a un proyecto que entendemos fundamental para nuestra ciudad y nuestra comunidad.

El señor **PRESIDENTE**: Como el señor Burgos no se ha limitado a aceptar o no la enmienda *in voce*, sino que ha hecho ciertas consideraciones sobre la intervención del señor Rodríguez Bolaños, tiene usted la palabra si lo desea para intervenir.

El señor **RODRÍGUEZ BOLAÑOS**: El señor Burgos ha entrado en algunos aspectos de tipo personal sobre las posibles frustraciones que uno puede o no puede tener. Sabe el señor Burgos, también desde del aprecio personal que comparto, que por ahí va mal, y va mal porque creo que usted sabe, señor Burgos, que mi frustración es nula. A lo mejor habría que analizar qué ha pasado en una ciudad donde sube el Partido Socialista y baja el Partido Popular, si la frustración va al Partido Socialista pues yo no entiendo absolutamente nada de la política.

Yo no le digo que usted esté frustrado, usted está desempeñando su papel. Le dice el Gobierno: «Tira para adelante», y usted tira para adelante; si dice: «no aprietes», pues no aprieta, para eso es usted parlamentario del grupo que es parlamentario, pero no saque temas que a lo mejor desconoce.

Dice que yo impulsé el tren de alta velocidad. Efectivamente, tiene usted toda la razón, yo lo impulsé, es más, procuré que hubiera un consenso absoluto, incluso monté una historia que se llamaba Foro en defensa del ferrocarril del noroeste peninsular con la idea clara, aunque el Gobierno era de mi propio partido, de instar y de presionar al Gobierno para que esto se realizara, y ustedes dijeron que eso no valía y que no hacíamos absolutamente nada, y eso sí, cuando llegara el Partido Popular eso estaba hecho.

Ustedes no han venido ayer, llevan ya tres años y medio de Gobierno, y tres años y medio de Gobierno dan para algo, no para hacer las cosas, no para completar todo lo prometido, pero sí para iniciar actuaciones, y en el inicio de actuaciones en esa materia concretamente ustedes han creado un mar de confusiones impresionante porque en este momento no hay nadie, absolutamente nadie capaz de decir qué pasa con el proyecto de ese trazado de ferrocarril. Y el propio ministro, en una intervención reciente, primero a instancias mías y posteriormente del portavoz señor Caldera, manifestó que eso verían cuánto costaba y, en función del coste, decidirían si se hacía por ahí o no se hacía por ahí, o no se hacía. Ésa es la situación exacta tres años y medio después de ustedes entrar en el Gobierno.

Habla usted del hospital. Yo creo que también lo sabe, pero desde la técnica política y del debate parlamentario pues está justificado casi todo, hasta decir que el hospital no se puso en marcha porque nosotros no tuvimos mucho deseo. Usted sabe, y si no lo sabe se lo digo y aprovecho la

oportunidad para que lo sepa, que ésa también fue una iniciativa mía, afortunadamente, y que el Gobierno, en aquel momento, fue el primero que le dio luz verde, lo que pasa es que se necesitaba la anuencia de otra instancia, que era la Junta de Castilla y León, gobernada por el Partido Popular, y que en un momento determinado no vio con buenos ojos que ese proyecto pudiera ponerse en marcha desde gobiernos socialistas y entonces optó por algo que es perverso en política, que es decir: «Vamos a intentar paralizar este proceso para que cuando nosotros lleguemos al gobierno pongamos en marcha el mismo proyecto que ellos habían dicho que se pusiera en marcha y el tanto será nuestro». Ésa es la lectura única que se puede sacar del proyecto del hospital, que ustedes, gobernando en la Junta de Castilla y León, pusieron todo tipo de trabas para la cesión de la parcela correspondiente, para el compromiso que estaba dispuesto a firmar el Gobierno y el ayuntamiento pero no la Junta, hasta que se produjeran unas elecciones legislativas, eso es lo que pasó, y tres años y medio después están ustedes iniciando ese proyecto que debía haber sido iniciado hace más de cuatro años, eso es lo que ha pasado.

Y en cuanto a que no sé de las tramitaciones, yo no le digo, señor Burgos, que se ejecute en el año 2000, entiéndalo, estoy diciendo que si de verdad queremos que no sea humo, que no sean cosas que decimos para halagar y que sean instancias al Gobierno, pues pongamos plazos. Y para poner plazos hacen falta dos cosas: compromiso presupuestario, al que perfectamente podemos comprometer desde el Legislativo al Ejecutivo, y en segundo lugar, al inicio en un tiempo razonable. Y no me hable usted de la división en trozos de un tramo que es de nueve kilómetros; no me hable usted de la complejidad de un proyecto de doblamiento en una zona que no tiene viaductos importantes, como usted sabe, porque es zona de páramo, afortunadamente para las obras públicas, que no requieren un estudio exhaustivo y que un proyecto de trazado y un proyecto de ejecución con unos meses es tiempo más que suficiente, para hacerlo, holgado, sólo si hay voluntad política de ejecutarlo. Otra cosa es que digamos: «No pongamos plazos, porque ése no es nuestro cometido, para que el Gobierno haga las cosas cuando pueda hacerlas». Eso es vender humo, señor Burgos, eso es salir a la opinión pública diciendo: «Hemos dicho que el Gobierno va a hacer la autovía de Valladolid a Villanubla». Pero no lo dirán así, dirán: «El Gobierno va a hacerla». Y yo le pregunto: ¿Cuándo, señor Burgos? Y usted me responderá: «Cuando pueda». Y yo le digo que si queremos que haya un compromiso serio, acepte la enmienda *in voce*, que es un tiempo más que razonable; le estoy dando un plazo de un año y medio para el inicio de una obra, repito, de nueve kilómetros, y no me hable usted de que eso es desconocer la complejidad de un trazado, de un proyecto, etcétera.

Por lo tanto, si usted no acepta esa enmienda *in voce*, reconózcame que no quiere comprometer ni instar al Gobierno, sino que el Gobierno le ha dicho: «Pon en marcha esta iniciativa que no está mal y podemos hacerla en un plazo razonable». **(El señor Burgos Gallego pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Burgos, ¿qué desea?

El señor **BURGOS GALLEGO**: Solamente clarificar un dato.

El señor **PRESIDENTE**: Le he dado a usted la palabra para fijar posición respecto a la enmienda *in voce* y ha utilizado el turno para hablar de otros temas. El señor Rodríguez Bolaños ha replicado a cosas que no tienen nada que ver con las competencias de esta Comisión. En todo caso, si les parece, y dado que tenemos tiempo, puedo conceder un minuto a cada uno, pero a cada uno, primero a usted y luego al señor Rodríguez Bolaños.

El señor **BURGOS GALLEGO**: Simplemente para aclararle al señor Bolaños que no estamos hablando de un proyecto de nueve kilómetros, estamos hablando de un proyecto de 17 kilómetros, con un coste aproximado de 8.000 millones de pesetas, ésa es la dimensión real de un proyecto que usted parece desconocer, y que sin embargo lleva ya muchos años puesto encima de la mesa.

La voluntad política de esta Cámara es que el estudio informativo de este proyecto se realice con carácter de urgencia, inmediatamente, y en cuanto esté acabado ese estudio informativo, en cuanto podamos disponer de la solución técnica más relevante desde el punto de vista social y económico, es decir, seis meses después de la adjudicación de la asistencia técnica, se podrá contratar el proyecto, e inmediatamente después de haberse realizado el proyecto se contratarán las obras. Esto lo delimita perfectamente la legislación vigente que regula este tipo de obras. Por lo tanto, no hay que marcarle al Gobierno ningún período. Lo que hay que pedirle al Gobierno es que agote todos los plazos a la mayor brevedad posible, que realice el estudio informativo con carácter inmediato y, a continuación, todas las demás fases. Que eso se realice en seis, en doce o en dieciocho meses, no es algo a lo que pueda instar esta Cámara, es algo que viene marcado por la normativa vigente.

El señor **PRESIDENTE**: Con la misma brevedad, señor Rodríguez Bolaños, si quiere usted utilizarlo, tiene un minuto.

El señor **RODRÍGUEZ BOLAÑOS**: Telegráficamente. Señor Burgos, la Cámara sí que puede instar al Gobierno y emplazarle, como se ha hecho en infinidad de ocasiones en proposiciones no de ley y en proposiciones de ley, fijándole plazos que lógicamente puedan estar dentro de los parámetros razonables que da la normativa vigente. Como yo, cuando le estoy diciendo esto, está en los plazos perfectamente adaptados en función de que haya una obra de urgencia y que se ponga en marcha inmediatamente, reitero que le estoy dando unos plazos al Gobierno razonables dentro de esa normativa vigente. Su planteamiento al no aceptar estos plazos me lleva de nuevo a insistir en que ustedes quieren hacer más un efecto propagandístico para anunciar que el Gobierno va a hacer una obra que realmente comprometer al Gobierno a que haga la obra.

— **SOBRE MEDIDAS PARA MANTENER LA ACTIVIDAD DEL TALLER CENTRAL DE REPARACIONES DE RENFE DE MÁLAGA, ASÍ COMO PARA POTENCIAR, MODERNIZAR E INCRE-**

MENTAR EL TRÁFICO FERROVIARIO CON EL MATERIAL DE LA CITADA EMPRESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001629.)

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 10 del orden del día, como el 11 ya lo hemos debatido, pasamos al punto número 12, que es una proposición del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida sobre medidas para mantener la actividad del taller central de reparaciones de Renfe de Málaga, así como para potenciar, modernizar e incrementar el tráfico ferroviario con el material propio de la citada empresa.

Para la defensa de esta iniciativa, tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Presentamos una iniciativa para intentar asegurar el futuro de los talleres centrales de Renfe en Málaga, unos talleres que yo quisiera señalar que tienen una larga historia, ya que son creados en el año 1860, cuando se construye la línea Málaga-Córdoba, y va ligada a la vida económica y a la vida social de la ciudad malagueña, acompañando todos los avatares que el desarrollo de la sociedad ha sufrido en esta provincia, pasando en el año 1877, cuando se crearon los ferrocarriles andaluces, a estar integrados en esta compañía, que luego en el año 1941 es nacionalizada, para terminar en el 1969 denominándose ya taller autónomo y posteriormente pasando ya a ser taller central de reparaciones en sus nuevas instalaciones, ya que se ponen en marcha en el año 1978.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, un momento. Por favor, señores parlamentarios, procuren no hacer tertulias de nuevo, sobre todo con tal alto tono, porque no podemos escuchar al señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Estaba tratando de hacer una pequeña historia por la que han pasado estos talleres que, repito, son prácticamente la historia del ferrocarril en la provincia de Málaga y que han supuesto un importante número de puestos de trabajo y una importante actividad económica en una provincia, como la malagueña, que padece de manera singular una elevada tasa de desempleo y que padecemos también un bajo tejido industrial en el que estos talleres centrales de Renfe son una isla en medio de un desierto.

Nosotros creemos que es muy importante que se asegure su continuidad, pero que se asegure de una forma real, porque todos sabemos que cuando se ha desarrollado el ferrocarril y cuando se ha elevado ya técnicamente, pues se ha relegado el material convencional a un segundo plano y esto ha provocado una falta de carga de trabajo que le era habitual, lo cual se intentó corregir en su día adjudicando a este taller del que hablamos de Málaga trabajo de transformación y modernización de lo que ya era material obsoleto, pero en la última década, la década de los noventa, Renfe ha empezado a comprar a empresas particulares el nuevo material rodante, con la particularidad de que en los contratos de compra también se incluye el mantenimiento

de los mismos, lo cual va vaciando de contenido a este taller.

En nuestra opinión el nuevo siglo plantea una serie de retos importantes para el ferrocarril, y de forma particular para el taller de Málaga, y esto necesita un compromiso fuerte, un compromiso que suponga mantener lo que es más de un siglo de actividad industrial y lo que es en estos momentos unas de las pocas fuentes de riqueza para esta ciudad. Por eso nosotros proponemos una proposición no de ley en la que se indica la necesidad de activar los contratos para que el taller central de reparaciones pueda seguir manteniendo una cartera de pedidos que asegure su continuidad. Y en ese sentido queremos también un elemento importante aunque sabemos que no es suficiente, y es que el material ferroviario que circula por Andalucía se repare en Málaga, ya que estamos hablando del único taller con instalaciones adecuadas que se encuentra en el sur de España.

Entendemos que esta iniciativa puede ser importante, puede ser perfectamente asumida, y así vemos que se ha presentado una enmienda transaccional. Y quiero aprovechar el turno no solamente para hacer la exposición de esta proposición sino también situarnos ante la enmienda transaccional que ha presentado el Partido Popular, que viene a plantear el compromiso del Gobierno para convertir este taller central de reparaciones en un taller polivalente. Creemos que ese es el camino y que podría ser un punto de encuentro, pero para ello hay que concretar lo que significa ese taller polivalente porque de otra manera no estaríamos creando en Málaga un taller polivalente de reparaciones, sino un cajón de sastre donde se metiese todo lo que no se quiere en otro sitio, o también aquellos trabajos que ya por ajuste de fechas no se pueden arreglar en otros talleres. Desde esta perspectiva la política que lleva Renfe y que obliga a que cada unidad de negocios mantenga una cuenta de resultados positivos podría llevar a vaciar de contenido los talleres de Renfe y que a medio, incluso a corto plazo, se pudiese poner en peligro su propia continuidad, no ya el nivel actual de puestos de trabajo sino si la propia continuidad de los talleres de Renfe.

Por tanto nosotros creemos que para asegurar que realmente el taller polivalente que se nos plantea por parte del Partido Popular sea real, hay que asegurar una programación, hay que instar a Renfe a que realice una programación, que de forma anticipada, porque evidentemente estamos hablando de empresas que no van al día sino que desarrollan una labor de programación bastante prolongada, se programe una actividad que cubra al menos, repito, el 80 por ciento de la producción anual, es decir, que esté ocupada la actividad durante el 80 por ciento, ya que el resto del tiempo se podría dejar para trabajos que no sean previsibles, para el trabajo que no se pueda hacer en otro sitio, sean proyectos de accidentes o, como decía antes, haya ajustes de fechas que no puedan realizarlos otros talleres, pero asegurar que al menos haya una programación que cubra el 80 por ciento de la actividad de los talleres de Renfe.

También es necesario, si queremos realmente hacer un taller polivalente, que haya inversión en infraestructuras y en utillaje que permita realizar estos trabajos en una posición de competitividad, y también en este mismo sentido

hay que generar unas condiciones que permitan acometer las distintas tareas, que se pueda conseguir en el plazo adecuado la certificación de lo que se llama la norma ISO 9002, ya que es un certificado de calidad que en poco tiempo se va a exigir a este tipo de trabajos; hay que decir que los demás talleres ya lo llevan avanzado, alguno incluso concluido, pero que en el caso del taller de Málaga en estos momentos está sin comenzar. Por tanto, si no se permite que el taller de Renfe avance en este sentido lo que estaríamos aprobando aquí sería algo vacío de contenido y que en poco tiempo nos volvería a llevar a una coyuntura totalmente negativa. Todo esto, además, cuando tenemos que señalar que hay una filosofía de la empresa de reducir plantilla como la mejor manera para mantener las instalaciones del taller. Creemos que eso no es solamente una postura inaceptable, sino que además es incorrecta desde el punto de vista propio del taller de Málaga que, al disminuir la plantilla, aumentaría de una forma desproporcionada lo que sería la relación precio trabajador/hora e iríamos, a través de las unidades de negocios, a ver que este taller no es rentable y de nuevo vendría a aparecer la posibilidad de cerrar el taller. Por tanto creemos que Málaga no puede permitirse el lujo de perder uno de sus pocos elementos de empleo industrial. El tejido industrial malagueño es tan raquítico que perder los talleres de Renfe significaría un verdadero paso atrás, por lo que hay que avanzar en la idea que aquí se plantea, sin descuidar tampoco lo que he dicho de pasada pero que quisiera recalcar porque, aunque no sea suficiente sí sería positivo, el hecho de que en Málaga se reparen todos los trenes que circulen para Andalucía.

Repito, para ir concluyendo, que estaríamos dispuestos a aceptar la enmienda transaccional, siempre que se añadiese un texto, y por tanto de aquí a la hora de la votación tendríamos tiempo para ir concretándolo, añadiéndole al tema del taller polivalente, que dijese más o menos, que tuviese una programación que al menos ocupe el 80 por ciento, o cifras que nos pusiésemos de acuerdo, de las horas anuales de producción, asegurando el mantenimiento de los puestos de trabajo y las inversiones necesarias en utillaje e infraestructuras que permitan desarrollar sus trabajos en las mejores condiciones de competitividad.

Dicho esto, repito, el primer párrafo sería lo realmente importante, incluso estaríamos dispuestos a darle prioridad absoluta a la necesidad de instar al Gobierno para que dé instrucciones a Renfe para que se asegure esa programación que al menos ocupe el 80 por ciento de horas anuales de programación. Repito que por ahí podríamos llegar a un acuerdo y yo espero que de aquí a la hora de la votación seamos capaces de alcanzarlo.

El señor **PRESIDENTE:** A esta iniciativa, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda, para cuya defensa tiene la palabra el señor Souvirón.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA:** El Grupo Parlamentario Popular comparte sin matices el fin perseguido por la proposición que debatimos: que el taller central de reparaciones de Renfe en la barriada de Los Prados, de Málaga, tenga garantizada su continuidad y asegurado el futuro de sus puestos de trabajo. Esto se puede decir con más palabras, como ha hecho el señor Centella, pero no de manera

más categórica. Con lo que no estamos de acuerdo es con los medios que el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida nos sugiere para conseguir ese objetivo, y no estamos de acuerdo por las siguientes razones:

En primer lugar porque en una economía libre de mercado el Gobierno ni puede ni debe actuar incitando a las empresas a que realicen demandas de trabajo que no se contemplen como necesarias para el buen fin de sus actividades. Lo contrario sería abogar por una política intervencionista cuyos resultados son tan conocidos como poco deseables. Por eso no podemos apoyar el primer apartado de la proposición en la que se pretende instar al Gobierno a adoptar medidas para activar los contratos con los distintos clientes para los que habitualmente trabaja el taller, destinados a obtener nuevos pedidos de trabajo, porque emprender ese camino de parcheo es poner rumbo al destino de eso tan castizo de pan para hoy y hambre para mañana.

En cuanto al segundo de los apartados, y ya que tenemos el refranero a mano, si nosotros apoyamos ese apartado en los términos en que está descrito sería tanto como desvestir un santo para vestir a otro, y eso innecesariamente, porque si desviamos a Málaga el trabajo que están haciendo pequeños talleres repartidos por el territorio andaluz estaríamos simple y llanamente condenándolos al cierre, y eso es absolutamente innecesario, porque si el centro de Málaga consigue diversificar sus actividades, como está en ello el Gobierno, sin ninguna duda podrá asegurar su viabilidad sin hacer que otros centros de trabajo del territorio andaluz sean condenados al cierre, cosa que sin duda tampoco querrá el señor Centella.

Y en cuanto al tercero de los puntos, donde se insta al Gobierno para que potencie, modernice e incremente el tráfico ferroviario con el material propio de la empresa Renfe, ése es, ni más ni menos, el objetivo de existencia de la propia empresa Renfe, por tanto nos parece, por obvio, innecesario. De hecho, y por hablar al día, el plan estratégico de Renfe para el período 1999-2003 dice que esos son los objetivos, como no podía ser de otra forma.

Por tanto, nosotros, estando de acuerdo con el objetivo de la proposición, no compartimos los medios. Estamos mucho más de acuerdo y absolutamente tranquilos con la posición del Gobierno que habla de diversificar, como ya viene haciendo, las actividades que se pueden hacer desde ese taller y que esas actividades vayan cubriendo las necesidades de puestos de trabajo del taller de Renfe en Málaga. Es más, el propio Gobierno tiene un plan que garantiza esa viabilidad, y que pasa concretamente por continuar la política de adecuación del taller hasta su configuración como taller polivalente, así como realizar las acciones formativas y de adecuación de recursos que permitan, además de continuar en aquellos trabajos en los que ya está especializada, la asunción progresiva del taller de lo siguiente: transformación y reparación del material autopropulsado; transformación y reparación de vagones; reparación de componentes de dicha clase de vehículos, e identificar otros proyectos que permitan la integración y ensamblaje de nuevos productos en dicho taller.

Nos parece que con eso se asegura absolutamente la viabilidad del taller de Renfe que, ya digo, es lo que todos perseguimos y pretendemos, y por eso mismo creemos que en su totalidad la iniciativa de Izquierda Unida es innecesaria

porque el Gobierno está en ello, y el Grupo Popular desde luego apoya absolutamente esa idea. Y para que no hayamos perdido el tiempo y nos situemos en el campo de la estricta realidad es por lo que proponemos en la enmienda transaccional lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impartir instrucciones a Renfe para profundizar en una estrategia de diversificación que permita convertir el taller central de reparaciones de Málaga en un taller polivalente.

Creemos que con eso se asegura más que de sobra el futuro de la empresa y sus puestos de trabajo. Puedo adelantarse que no vamos a apoyar lo que quiere añadir el Grupo de Izquierda Unida porque nos parece innecesario y no estamos en esa línea. Por tanto ésa es la enmienda que sometemos a votación.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición? Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Viana.

El señor **GARCÍA DE VIANA CÁRDENAS**: Tomo la palabra para fijar la posición del Grupo Socialista a la proposición no de ley del Grupo Federal de Izquierda Unida sobre la activación y potenciación del taller central de reparaciones de Renfe en Los Prados, de Málaga. Señorías, por mi condición de malagueño puedo hablar con conocimiento de causa sobre la importancia que han tenido históricamente estos talleres para el tejido industrial de Málaga, habiendo llegado a contar en su plantilla con más de 700 trabajadores y con una escuela de aprendices de donde han salido la mayoría de los 350 profesionales que en la actualidad siguen trabajando en ellos, una plantilla con una edad media de cuarenta años y con una capacidad profesional reconocida por toda la empresa, destacando entre otras las especialidades de chapa y electricidad. Prueba de su experiencia y competitividad es que con frecuencia y temporalmente son trasladados a reforzar las plantillas de otros talleres que Renfe posee en Barcelona, Madrid o Valencia.

Los talleres centrales de reparación de Málaga y sus trabajadores han sabido adaptarse a los nuevos retos tecnológicos y han sido capaces, además, de reparar y mantener el parque actual, modernizar el material rodante que ha quedado anticuado, así como construir nuevas unidades para los pedidos que la compañía ha conseguido en el extranjero, convirtiéndose en unos talleres polivalentes, como así lo ha reconocido el director general de la unidad de negocios de mantenimiento integral de trenes. En estos talleres se han fabricado coches para Irán, estando pendiente una segunda fase de 65 coches como consecuencia del cambio de dirección en los ferrocarriles iraníes. La negociación está bajo la responsabilidad del departamento de relaciones internacionales de Renfe. Se ha iniciado el programa D-200, consistente en la adaptación de coches tradicionales a la velocidad de 200 kilómetros por hora, similares a los trenes denominados comercialmente Alaris, y dependiendo del resultado comercial la unidad de negocios de grandes líneas debe decidir la construcción de 120 nuevas unidades.

En esta Comisión creo que todos estamos convencidos de la necesidad de mejorar e incrementar la red ferroviaria de España. El AVE Madrid-Sevilla ha demostrado su ren-

tabilidad tanto económica como social y la capacidad vertebradora de estas infraestructuras. El AVE Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, la conexión Córdoba-Málaga, la línea Madrid-Valencia, y la vasca, el corredor mediterráneo Madrid-Valencia-Alicante-Murcia-Almería, así como la mejora de las redes regionales y los trenes de cercanías en las áreas metropolitanas, son retos a conseguir en la primera década del siglo XXI. Por estas infraestructuras y por otras que deben conectar todos los territorios, el material construido en los talleres propios de Renfe debe tener como mínimo las mismas oportunidades que los fabricados en empresas privadas. Para ello hay que potenciarlos y dedicarles la atención que merecen. Ésta es la finalidad de esta proposición no de ley que el Grupo Socialista va a apoyar con su voto afirmativo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, para contestar si acepta o no la enmienda que ha defendido el Grupo Parlamentario Popular, tiene usted la palabra.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Ya lo he dicho en mi intervención, y he escuchado la intervención del portavoz del Partido Popular. Espero que lleguemos a un acuerdo de aquí a la hora de la votación. Por tanto, en principio yo no lo aceptaría tal y como está, pero de aquí a la hora de la votación espero que podamos llegar a un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, la Mesa está dispuesta a recibir cuantas enmiendas transaccionales de aquí a la votación puedan hacerse, porque ahora mismo la fijación de su posición se refiere a la enmienda; todavía no hay que hablar de ninguna enmienda transaccional como quizás en el debate se ha deslizado el término. Sería el acercamiento entre su posición y la del Grupo Parlamentario Popular la que diera lugar a una enmienda transaccional, y efectivamente para eso los grupos parlamentarios tienen el tiempo que va de aquí a la votación.

— **SOBRE DOTACIÓN ECONÓMICA SUFICIENTE PARA LA CONSTRUCCIÓN DE LA VARIANTE DE REINOSA, PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001491.)**

El señor **PRESIDENTE**: Desde el punto 12 volvemos hacia atrás, hacia la iniciativa que aplazamos, que es la número 8, que corresponde al Grupo Parlamentario Socialista, sobre dotación económica suficiente para la construcción de la variante de Reinosa, para cuya defensa tiene la palabra el señor Blanco.

El señor **BLANCO GARCÍA**: Muchas gracias a los grupos parlamentarios por la cortesía que han tenido aplazando esta proposición permitiéndome intervenir en este momento, dado que estaba en otra Comisión en la que también tenía que intervenir y uno no se puede desdoblar; gracias, por lo tanto.

Quiero decir que la proposición que plantea el Grupo Socialista, y a través del diputado que les habla, es una proposición que pretende, bajo el epígrafe presupuestario de inversión anual para redacción de estudios y proyectos, una

dotación económica suficiente para la construcción de la variante de Reinosa; por tanto sería una dotación suficiente para realizar los estudios y proyectos que necesita esa variante. Esta iniciativa viene sustentada en un situación realmente difícil de lo que es el ferrocarril Santander-Madrid, Santander-Palencia y Palencia-Madrid, en el que como mínimo se tardan cinco horas y media; es el viaje más rápido que se hace, pero el correo tarda, por ejemplo, entre siete horas y media y ocho horas. Realmente es una situación impropia del siglo que vamos a afrontar, del siglo XXI, y es una demanda que todos los partidos políticos en Cantabria planteamos en lo que se llama el foro del ferrocarril, el foro del noroeste, y el foro del ferrocarril como agrupación local del norte, que se realizó en Cantabria, donde también estaban representados sindicatos representativos, cámaras de comercio, ayuntamientos, en definitiva instituciones que representan a ciudadanos de una manera directa o indirecta y que tienen algo que decir en lo que es la configuración de la opinión pública en la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Por tanto hay una unanimidad, por así decirlo, en la necesidad de mejorar la línea Santander-Palencia, en concreto en lo que es el tramo más difícil, que es lo que se conoce con el nombre de las Hoces de Bárcena, y que vendría a solucionar la variante de Reinosa, puesto que dotaría a esa subida, paso montañoso, de una nueva red viaria que aligeraría los tiempos, los acortaría y modernizaría su trazado. Pero no solamente es la opinión pública, dicho a través de foros o a través de instituciones, representaciones, partidos, sindicatos, etcétera, sino que el propio Parlamento cántabro en más de una ocasión ha tomado resoluciones por las que ha instado, al Gobierno anterior y a este Gobierno, a la mejora de esta línea férrea, y el propio Gobierno de Cantabria, el actual Gobierno en funciones, en el año 1998 ya se mostró partidario de que se agilizaran todo tipo de trámites para el estudio de esta modernización de la línea férrea Santander-Palencia. Esto coincide, además, señorías, con que en el programa nacional del Partido Popular presentado en las elecciones de 1996 se contempla la construcción de cuatro variantes: la variante de Guadarrama, la variante de Pajares, el desdoblamiento La Encina-Alicante y la variante de Reinosa, dicho en un texto en el que se pretende que se modernice la red ferroviaria española y en concreto estas tres variantes y el desdoblamiento citado de La Encina-Alicante.

Tanto la variante de Guadarrama, como la de Pajares, como el desdoblamiento de la línea ferroviaria La Encina-Alicante, han visto reflejado en los presupuestos una partida presupuestaria, no sé si suficiente o no, para hacer estudios iniciales sobre la construcción de esas variantes. No así la variante de Reinosa, que aun estando contemplada, como he dicho, en el programa electoral del partido del Gobierno, no ha tenido la fortuna de ser incluida en los estudios previos para poder llevar a la práctica cualquier tipo de realización de infraestructura. Así la variante de Guadarrama —les leo a SS.SS., que lo conocen— tiene 666 millones de pesetas, para realizar estudios, aunque esté ahora en litigio por dónde va a pasar; la variante de Pajares tiene 166 millones, y lo mismo el desdoblamiento de La Encina-Alicante. Nos queda, por tanto, esta otra variante, que desde el punto de vista de Cantabria es

absolutamente necesaria, que desde el punto de vista del partido del Gobierno es necesaria, puesto que lo contempla su propio programa electoral, y al Grupo Socialista le gustaría que se contemplase en el presupuesto una dotación inicial para realizar los estudios necesarios previos a cualquier construcción de una infraestructura de esta envergadura. Sé, por las conversaciones mantenidas con el portavoz del Grupo Popular, que se va a presentar una enmienda transaccional al texto de esta proposición no de ley. En todo caso este grupo estará a la espera de cómo se redacte esa enmienda para mostrar posteriormente nuestro parecer.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente se ha presentado una enmienda, pero no una enmienda transaccional; ya veremos si llegan ustedes a un acuerdo para que sobre esa enmienda se haga la transaccional correspondiente. Se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Cáceres.

El señor **CÁCERES BLANCO**: Me alegra que el señor Blanco, mi paisano, por el que siento además afecto personal, saque este tema sobre la línea férrea Santander-Palencia, que sin duda es una de las más necesitadas de una reforma a fondo en la mitad norte de España y cuyos inconvenientes sufrimos en nuestros huesos, y este diputado que les habla lo acaba de sufrir esta noche, casi a todo lo largo de su recorrido. Evidentemente dentro de ella está también la variante de Reinosa interesante e importante tema, pero también es cierto que dicha reforma no debe de hacerse aisladamente sino en relación con la obra que podríamos llamar troncal de la variante de Guadarrama, troncal porque de este tronco derivan las ramas que comunican el centro y el norte de España, es decir Galicia, Asturias, Cantabria y el País Vasco, y como dice la misma proposición del Grupo Socialista refiriéndose al foro del ferrocarril, esta obra tendría que llevarse a cabo a la vez que los trabajos de la variante de Guadarrama.

Nuestro grupo, naturalmente, tiene el mismo interés o más, pero hay que tener en cuenta precisamente que el Ministerio de Fomento en este momento está realizando los estudios de demanda y rentabilidad de los grandes corredores ferroviarios, y en especial los susceptibles de alta velocidad o velocidad alta, a los efectos de poder priorizar racionalmente las inversiones, teniendo en cuenta la vertebración del territorio y la cohesión territorial, los tiempos de recorrido y otros elementos determinantes de la competitividad y la rentabilidad del modo de transporte ferroviario en relación con otros modos de transporte. También hay que tener en cuenta que en particular el estudio que afecta a Cantabria se denomina oficialmente de optimización funcional de la línea Madrid-Valladolid y sus conexiones con Castilla-León, Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco. Por ello nuestro grupo propone un texto alternativo que sería el siguiente: Que el Ministerio de Fomento, dentro de los estudios que está llevando a cabo sobre los corredores ferroviarios, incluya el de la construcción de la variante de Reinosa. Eso es todo, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco, ahora sí tiene usted la palabra para decir si acepta o no esta enmienda

transaccional que sobre su enmienda primitiva ha presentado el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **BLANCO GARCÍA**: Gracias, señor presidente, porque tenía usted razón, formalmente lo que había es una enmienda, y ahora hay una enmienda transaccional. Yo me había adelantado porque había habido unas conversaciones previas sobre lo que ahora toma cuerpo como enmienda transaccional.

Realmente el interés de este grupo, y el mío personal como diputado por Cantabria, es que se incluya, dentro de los estudios que se están realizando de otras variantes, el estudio de la variante de Reinosa. Se dice así en el texto que se nos ofrece como enmienda transaccional. A nosotros nos da igual que figure que bajo el epígrafe equis esté en un apartado de los presupuestos, o bajo un epígrafe denominado de otra manera; el caso es que haya voluntad por parte del Ministerio de Fomento, voluntad firme, de incluir el estudio para la construcción de la variante de Reinosa. Con esto nos damos por satisfechos y pensamos que es un avance importante en el futuro de esta línea.

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de todos y cada uno de los puntos del orden del día, y puesto que habíamos hecho saber a los distintos miembros de esta Comisión que tienen que compartir su tiempo con otras responsabilidades dentro de la Cámara, que las votaciones no tendrían lugar hasta después de la una y media, tenemos que suspender la sesión hasta esa hora.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión después de debatidos los 12 puntos.

Debo felicitar a todos los grupos parlamentarios, a todos los portavoces, por lo bien que han administrado su tiempo, tan bien que incluso nos han sobrado algunos minutos para atender otras ocupaciones. A este nivel podríamos elaborar unos órdenes del día con muchos más puntos en el orden del día con objeto de adelgazar el *stock* de temas pendientes que tenemos; entre todos yo creo que lo vamos a conseguir.

Empezamos votando el punto número 1, que es la proposición no de ley relativa a la mejora de la carretera N-120 que une Ourense con Ponferrada y Monforte, presentada por el Grupo Socialista del Congreso.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 2, proposición no de ley relativa a la realización del estudio informativo y contratación del proyecto de la autovía Lugo-Santiago en los términos resultantes de la enmienda transaccional aceptada por los grupos, por el grupo ponente y por el grupo que presentó la enmienda.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 3 del orden del día, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que proceda a declarar de interés general las infraestructuras realizadas en la provincia de Granada con motivo de la celebración del Mundial de Esquí de 1996 y pague las obras de construcción antedichas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 4 del orden del día, proposición no de ley relativa a la dotación a la estación de Valls con un punto de venta informatizada Sire, del Grupo Socialista del Congreso, en los términos resultantes de la aceptación de una enmienda *in voce* conocida por todos los grupos.

Efectuada la votación, dijo

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

Punto 5 del orden del día, proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la calidad del servicio público postal.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Punto 6 del orden del día. Ha sido retirado por el grupo proponente que era el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Punto 7 del orden del día, autor Grupo Socialista del Congreso y la proposición es sobre infraestructuras de las comunicaciones en la provincia de Huelva.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Iniciativa número 8, proposición no de ley sobre dotación económica suficiente para la construcción de la

variante de Reinosa en los términos resultantes de la aceptación de una enmienda transaccional que se ha repartido a todos los grupos.

Efectuada la votación, dijo

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

Iniciativa número 9, del Grupo Socialista, relativa a la mejora de las condiciones generales de la autovía A-6 y N-VI a su paso por La Bañeza (León).

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Iniciativa número 10, del Grupo Parlamentario Popular del Congreso, relativa a la duplicación de la carretera N-601 entre Valladolid y Villanubla.

Efectuada la votación, dijo

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

Iniciativa número 11, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre establecimiento de la gratuidad del tramo de la autopista A-9 entre el puente de Rande y Vigo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Iniciativa número 12, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre medidas para mantener la actividad del taller central de reparaciones de Renfe, en Málaga, así como para potenciar, modernizar e incrementar el tráfico ferroviario con el material propio de la citada empresa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

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

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

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

Depósito legal: M. 12.580 - 1961