



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2000

VII Legislatura

Núm. 126

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 8

celebrada el martes, 12 de diciembre de 2000

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Sobre medidas para mejorar las comunicaciones en el área central de Asturias. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000004) | 3655 |
| — Sobre establecimiento de la gratuidad de los tramos de la autopista A-9. Vigo-Rande, Vigo-Morrazo y A Barcala-A Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000054) | 3658 |
| — Sobre la redacción de un plan de viabilidad de la línea férrea Lleida-Barcelona, vía Manresa. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000151) | 3661 |

	Página
— Sobre mejora de los servicios ferroviarios de Manresa. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000248)	3665
— Sobre mejora de la línea ferroviaria entre Lleida y Manresa. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000249)	3665
— Por la que se insta al Gobierno a que garantice la prolongación del tren Arco desde Barcelona hasta Cartagena (Murcia). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000082)	3669
— Relativa a la ampliación y mejora de la conexión entre la autopista A-7 y la carretera N-II en Figueras norte. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000077)	3671
— Relativa a la construcción del tramo que conectaría el polígono industrial del Henares de Guadalajara con la vía de servicio que está ejecutando la Demarcación de carreteras del Estado para comunicar los polígonos industriales del corredor del Henares, en la provincia de Guadalajara. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000096)	3673
— Sobre ejecución de la variante de Cervelló y conexión con la autovía del Baix Llobregat, carretera N-340 de Cádiz a Barcelona por Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000108)	3675
— Sobre el desmantelamiento del centro de aproximación del aeropuerto de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000145)	3675
— Para impulsar el inicio inmediato de las obras de derribo del puente del ferrocarril sobre el torrente del Lluch, en el municipio de El Vendrell, y de construcción, por parte de Renfe, del nuevo puente con las dimensiones adecuadas y con el fin de evitar nuevas inundaciones. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000319)	3676
— Sobre realización de las obras de la variante ferroviaria de Pajares. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000169)	3678
— Sobre la construcción de la autovía Onzanilla-Benavente. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000185)	3682

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

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar comienzo a la sesión número 8 de la Comisión de Infraestructuras para desarrollar un amplio orden del día. Ruego silencio a SS.SS. porque voy a hacer varias consideraciones acerca del mismo. En primer lugar tengo que darles a SS. SS. dos noticias, una buena y otra más buena todavía, o sea, que les voy a alegrar la mañana. Una buena es que este presidente tiene el inmenso honor de invitarles a ustedes mañana a una copa después de la sesión de control al Gobierno, con motivo de lo bien que se han portado todos ustedes conmigo durante el corto tiempo que llevo presidiendo esta Comisión y la satisfacción que me produce el compartir la vida con uste-

des. Y la más buena es que en esa copa no se exigirá asistencia, lo que quiere decir que no vamos a pasar lista ni va a haber votaciones, y el que quiera puede venir y el que no quiera puede no venir. Yo, no obstante, tengo muy buena memoria para las caras y tendré muy en cuenta quien venga y quien no. **(Risas.)**

Dicho esto, paso a hacer las siguientes consideraciones, como ya les he dicho. Se nos solicita que el punto número 10 pase al final del orden del día, que es la proposición no de ley relativa al acondicionamiento de la travesía de Santa Marta, en Salamanca. Si SS.SS., los portavoces y los miembros de la Comisión, no tienen inconveniente, ese punto número 10 pasaría a ser el último en el orden del día.

Y la segunda consideración es que se nos solicita que el punto número 13 pase al segundo lugar del orden del día, es decir, tras la proposición que vamos a debatir en

este momento sobre el área central en Asturias y antes del establecimiento de la gratuidad en los tramos de la autopista A-9 Vigo-Rande, Vigo-Morrazo, A Barcala-A Coruña.

La señora Urán tiene la palabra.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, yo no tendría ningún inconveniente si a las diez no tuviera que estar en otra reunión porque soy la que voy a tener que defender la iniciativa en nombre de mi grupo. Entonces, no puedo aceptar el cambio.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se está usted refiriendo al punto número 13?

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Sí, al número 13, solicito mantenerlo en el orden que está porque yo tengo que estar a las diez en otro sitio y soy yo la que la tiene que defender.

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, la 13 queda en su sitio y la 10 pasa al final, habida cuenta de que no hay ninguna objeción.

El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Para que todos estén contentos, parece que si a las diez todavía no está terminada la proposición no de ley número 2 no acabaremos en toda la mañana. O sea, si empezamos ahora, en menos de un cuarto de hora deberíamos hacer la segunda.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó propone que si entráramos antes de las diez a debatir la proposición número 13 y la señora Urán tiene tiempo de hacerlo, podría aceptarse ese cambio. ¿Les parece a ustedes que si la señora Urán entra en hora la pasemos al lugar que estamos diciendo y si la señora Urán, que es la portavoz, no entra en hora, la dejemos en su sitio? ¿Les parece bien? Pues vamos a dar comienzo con la mayor velocidad posible.

El señor **SEGURA CLAVELL**: La preocupación del Grupo Parlamentario Socialista es que no podemos asegurar que la persona que tiene que intervenir en ese punto esté. Yo la verdad es que lo siento, porque la predisposición del Grupo Socialista para colaborar en todos estos temas es innegable, pero el Grupo Parlamentario Socialista no puede asegurar que nuestro interviniente esté en este punto.

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos, señorías, entonces con el 13 en el aire. Cuando llegue el momento de debatirlo volveremos a repetir el consenso, que ahora mismo no se produce.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Quiero recordar al señor presidente otro tema que antes de comenzar la sesión le he planteado; si bien hay una nota en el orden

día que habla de que las proposiciones no de ley recogidas en los puntos 3, 4 y 5 se engloben en un único debate, nosotros estimamos que la número 3, del Grupo Parlamentario Socialista, está diferenciada de forma notable con respecto a las otras dos; consiguientemente, pediríamos un debate propio y específico.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, creo que eso es lo único que depende de mí y lo ha conseguido usted rápidamente, será un debate único sobre esa proposición, puesto que la Mesa en ese sentido no se pronunció en su momento.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Y por último, usted planteó la copa de regocijo cuando termine la sesión de control del Gobierno, ¿pero se refería en el Pleno o en Comisión?

El señor **PRESIDENTE**: No, no, después de nuestra Comisión de mañana. Mañana tenemos una Comisión de control al Gobierno, a la que acudirá el ministro e, inmediateamente, en la Sala Acuña, están ustedes invitados —si alguien quiere colaborar, pueden colaborar, por supuesto— a una copa, así como el señor ministro y las personas que le acompañen.

PROPOSICIONES NO DE LEY

— **SOBRE MEDIDAS PARA MEJORAR LAS COMUNICACIONES EN EL ÁREA CENTRAL DE ASTURIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000004)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos comienzo ya al orden del día, con los cambios que se han producido y con las interrogantes que hemos dejado en el aire, para debatir la proposición no de ley sobre medidas para mejorar las comunicaciones del área central de Asturias. Tiene la palabra la señora Urán, por el grupo proponente.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: La estructura territorial del área central de Asturias se caracteriza por una gran concentración de actividades y procesos de comunicación urbana alrededor de los concejos de Avilés, Gijón, Langreo, Mieres, Oviedo y Siero y sus respectivos entornos. En ese ámbito se ubica la mayor parte de la población de Asturias, caracterizándose en buena medida como un mercado único de trabajo, como muestra la movilidad y demanda de transporte de viajeros. No solamente se concentran las actividades de trabajo sino de servicios, y esta densidad de población requiere que se adopten medidas específicas, porque, a pesar de esa gran densidad de población, el modo de transporte más frecuentado es el de la carretera, y el medio, el vehículo privado.

Dentro de esa forma de transporte, es lógico que todas las carreteras o todos los accesos que se puedan ir

no solamente construyendo, sino ampliando, se vean siempre antes del final de su construcción o de su ampliación saturados, lo que está llevando a que sea un medio de transporte no solamente poco rentable para los usuarios, sino además, señorías, poco respetuoso con el medio ambiente y con el entorno. Este medio de transporte se hace en detrimento de otros modos, como el ferrocarril o el transporte público en general, y la verdad es que supone grandes costes económicos para la población y, desde luego, como decía antes, es un medio de transporte poco respetuoso con el medio ambiente, además de que también significa una falta de ordenación del territorio o escasas posibilidades de ordenación del territorio.

Ante esta situación, la Comunidad Autónoma de Asturias ha firmado un protocolo con los distintos ayuntamientos y con algunas de las empresas de transporte de viajeros. Pero, señorías, algo que para nuestro grupo parlamentario siempre ha sido muy importante y que, desde luego, desde nuestras posiciones políticas intentamos siempre potenciar para que sea el medio de transporte más generalizado, no solamente para personas sino también para mercancías, en este protocolo han quedado fuera el Gobierno central y las empresas ferroviarias RENFE y FEVE, que al mismo tiempo, y en el momento de presentación de la iniciativa, en Asturias también se anunciaba que iban a hacer un plan de coordinación.

Con nuestra iniciativa, señorías, lo que pretendemos (y termino para ver si podemos cumplir lo que el señor presidente nos proponía al principio de la sesión) es que haya un plan de transportes intermodales, no solamente con el protocolo que ya ha firmado la Comunidad Autónoma de Asturias, los ayuntamientos afectados y las empresas de transporte que hasta ahora se han querido sumar, sino que además sea una forma de transporte intermodal donde puedan participar, porque nosotros así creemos que debe de ser, las compañías Renfe y FEVE. Porque, señorías, está claro que por mucho que los ayuntamientos y la propia comunidad autónoma pretenda ordenar el transporte, mejorarlo, conseguir que los usuarios y que los ciudadanos de la zona central de Asturias tengan unas mejores comunicaciones, no se va a conseguir totalmente si las empresas ferroviarias Renfe y FEVE, que además son las que mejor pueden descongestionar el tráfico en esta zona central, no están dentro de este protocolo, sobre todo si no se coordinan con él y simplemente se plantean elaborar un plan de coordinación entre Renfe y FEVE que más bien parece que vaya a ir en contra del protocolo que firma el Gobierno de Asturias que a formar parte de un entramado que permita unas mejores conexiones y una mejor forma de desplazamiento de los ciudadanos y ciudadanas de la zona central de Asturias.

Por lo tanto, señorías, nuestra iniciativa va en ese sentido, e instamos al Gobierno a que considere la conveniencia, no solamente desde el punto de vista económico sino también desde el punto de vista social y medioambiental, de que haya una coordinación entre

este protocolo firmado por el Gobierno de Asturias y la posibilidad de que esa coordinación sea compatible con el plan que han anunciado Renfe y FEVE, y que además se favorezca desde el Gobierno la incorporación de Renfe y FEVE a este protocolo y que, por lo tanto, se pueda conseguir una actuación completa, una actuación global que mejore las condiciones de transporte y además, en gran medida, palie las congestiones de tráfico rodado que se producen en el área central de la zona de Asturias.

Yo creo, señorías, que las últimas subidas de los precios de los carburantes nos han venido a demostrar que somos dependientes totalmente de un producto energético que puede en un momento determinado afectar muy directamente a la economía de nuestro país y, por lo tanto, a las economías de la ciudadanía, y que todo lo que vaya a favorecer otros medios de transporte que realmente sean más respetuosos con el medio ambiente, que nos hagan menos dependientes en nuestra economía, serán los que en realidad tengan un mayor futuro y mejoren nuestras condiciones de vida.

El señor **PRESIDENTE:** El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda. Tiene la palabra su portavoz, la señora García Arias.

La señora **GARCÍA ARIAS:** Efectivamente, nuestro grupo ha presentado una enmienda a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. Yo creo que esa proposición no de ley nos permite, en primer lugar, hacer un pequeño debate, de acuerdo con el tiempo que tenemos en esta Comisión y la cantidad de puntos del orden del día, sobre la importancia de ir integrando en los distintos proyectos de las comunidades autónomas y de la Administración central el concepto de la intermodalidad. Y este es un buen caso.

Como decía la señora portavoz del Grupo de Izquierda Unida, en la zona central de Asturias vemos un claro caso de la necesidad urgente de este enfoque, y en ese sentido va nuestra enmienda. La congestión de tráfico existente en el área central de Asturias es muy importante. La mayor parte de la población de Asturias y de las industrias se concentra en el área central, y en este momento es el tráfico por carretera en la llamada Y asturiana el que soporta el mayor tráfico, unos atascos enormes, incluso unos problemas de accidentalidad enorme. Por el otro lado, las compañías Renfe y FEVE cumplen una función importante en cuanto al transporte de cercanías de los habitantes de las distintas localidades que conforman esta área central, que se desplazan por razones de trabajo, de servicios o comerciales, entre las ciudades más importantes ubicadas en el área central, y entonces es evidente que se necesita una coordinación por razones medioambientales, por razones de eficacia y, sobre todo, para facilitar también el servicio de los usuarios. Nuestra enmienda, por lo tanto, insta al Gobierno de la Administración central, pero también a la Comunidad Autónoma del Principa-

do de Asturias, para que establezcan esa estrategia conjunta de transporte intermodal de personas y mercancías para resolver los problemas que antes señalaba y de forma que también se puedan desarrollar los transportes alternativos al transporte por carretera, como es el caso de FEVE.

¿En qué situación nos encontramos? Para dar solución a este tema, el Gobierno de la comunidad autónoma lanzó el proyecto de creación de un consorcio de transportes para la zona central de Asturias, e invitó a las empresas Renfe y FEVE. Quiero señalar también que el Ministerio de Fomento ha anunciado un proyecto de mejora de infraestructuras ferroviarias que consiste en duplicación, modernización, mejora, seguridad y soterramiento de vías férreas en las ciudades más importantes, en Avilés, en Gijón y en Oviedo. Bueno, pues lo lógico es que todos estos proyectos se coordinen y lo lógico es que se coordinen en el mecanismo que se ha creado en este momento, de acuerdo con las competencias que tiene la comunidad autónoma, para ir planificando mejor estos distintos servicios. La sorpresa, señor presidente, es que hasta este momento las dos empresas públicas que he citado, Renfe y FEVE, no han considerado adecuada la integración en el consorcio. Y por lo tanto nuestra enmienda insta, al igual que la propuesta de Izquierda Unida, a que se incorporen en la coordinación del consorcio.

Me preocupa, señor presidente, de cualquier forma, una filosofía expresada públicamente en pronunciamientos de las empresas FEVE y Renfe, cuando han señalado que el consorcio puede ser una solución adecuada para el transporte en el resto de las comarcas asturianas no servidas por ferrocarril. De esta forma se lo transmitieron en su momento al consejero de Infraestructuras y desde luego, aplicando racionalmente el concepto de intermodalidad, no acabamos de comprender por qué dos empresas, además públicas, de la importancia que tienen Renfe y FEVE en la región asturiana, justamente en la zona central, se enmarcan en una estrategia de competitividad alocada, es decir, «nosotros participaremos pero ahí donde no haya competencia para el ferrocarril». Nos parece que no es la filosofía que propugnan las recomendaciones del Consejo de Ministros de la Unión Europea, que pide a los Estados miembros que vayan adaptando todos estos principios en el ordenamiento territorial.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo quiere intervenir? Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Fernández Rozada.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: La iniciativa de Izquierda Unida parece querer responder a la política de competencia estatal que viene desarrollando el Gobierno de España en el área central de Asturias, Metrotren, que ha sido calificada como ejemplar recientemente, incluso por el propio portavoz de esta Comisión de Infraestructuras, el socialista señor Segura. Pero en esta iniciativa se ve además, sorprendente-

mente, un afán de avalar a los gobernantes del Principado de Asturias respecto de una cuestión, el Consorcio de Transportes Asturianos, que al día de la fecha no ha pasado de la firma de un protocolo allá por el ya lejano día 2 de febrero del presente año. Y lo pone de manifiesto el afán del Grupo Parlamentario Socialista entrando a fondo con las enmiendas de modificación presentadas a esta proposición no de ley, tratando de hacer de esta cuestión un instrumento de apoyo al Gobierno asturiano que, después de año y medio, ha incumplido todos los parámetros en materia de transportes en Asturias, a tenor de sus propios compromisos. Y ha sido con ocasión de la firma de ese protocolo cuando se ha acordado encomendar a quienes lo forman la elaboración de un anteproyecto de ley para la creación del consorcio, aprovechando entonces el consejero asturiano para invitar al Ministerio de Fomento a participar en la elaboración del citado anteproyecto para la creación de ese consorcio de transportes en el Principado de Asturias.

La invitación, señorías, se realizaba de forma muy posterior al acuerdo alcanzando entre las compañías estatales Renfe y FEVE para poner en práctica el proyecto del Metrotren, y hoy, como SS.SS. saben y la señora Arias, por ser asturiana, conoce perfectamente, el Metrotren es ya una realidad. Así, en efecto, los presidentes de ambas compañías confirmaron a la Administración asturiana que el proceso de Metrotren era anterior a cualquier oportunidad de integrarse en el Consorcio de Transportes Asturiano, pues para hacer viable la incorporación al Consorcio previamente el transporte por ferrocarril habría de establecer el billete único, unificar estrategias, etcétera. Y en este sentido se le manifestó al señor consejero asturiano, indicándole además al hacerlo que antes de octubre del presente año Renfe y FEVE pondrían en marcha un plan de coordinación de líneas y servicios que supondrá la implantación de un billete único, como en efecto ha ocurrido y conoce perfectamente la diputada, por lo menos la diputada asturiana. Además de todo lo expuesto, es preciso indicar que el director general de Transportes del Principado de Asturias no dudó en indicar a mediados del mes de junio que estaban decididos a impulsar y seguir con el Consorcio aunque las empresas ferroviarias no participasen en él. Y confirmando estos términos, el consejero asturiano, señor Secades, anunció el pasado 13 de julio que el Principado sometería al Pleno de la Junta el proyecto de ley.

Señorías, tal cúmulo de datos permite concluir que ninguna trascendencia, excepción hecha del reclamo como apoyo al Ejecutivo asturiano, tendría la presencia y aquiescencia del Ministerio en la discusión del anteproyecto de ley de creación del Consorcio de Transportes; menos aún, parece, en la integración en el Consorcio de Transportes. Pero no sólo porque todas las decisiones en torno a dicho Consorcio ya estaban tomadas por el Principado, sino sobre todo porque, para quien conozca los entresijos del Principado de Asturias, rápidamente convendrá que la competencia real

de la Administración asturiana se ciñe fundamentalmente al transporte por carretera, en el cual la carencia de estrategias públicas conocidas brilla por su ausencia. Llevamos muchos años hablando del programa general de actuaciones intermodales de transporte en el área central de Asturias y del plan intermodal de infraestructuras de transporte en el área central de Asturias, documentos que, pese a estar redactados, jamás han sido aplicados.

En definitiva, señorías, se pide la participación activa del Gobierno de España cuando su presencia resulta superflua a juicio de los propios representantes del Principado de Asturias. Convendrán que, en tal situación, tal participación carecería de sentido, teniendo en cuenta además que el consorcio que desea establecer el Principado de Asturias limita su ámbito de actuación a una zona muy concreta, por lo que no parece, los hechos y afirmaciones del Principado así lo confirman, que el Gobierno de la nación tenga mucho que decir sobre una cuestión local.

La conclusión final es obvia: ante un proyecto que además dista mucho de hallarse debidamente madurado, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso se va a oponer a esta iniciativa. Los proyectos en torno al Metrotren asturiano avanzan de forma inexorable como para replantearse la estrategia de aplicación diseñada y en pleno proceso de desarrollo.

Y finalizo, señorías, manifestando que, en caso de que la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista fuese aceptada, nuestro grupo se opondría en la votación por cuatro cuestiones fundamentales. En primer lugar, porque no hay un plan autonómico de carreteras, tantas veces prometido por el Principado. En segundo lugar, porque no existe inversión en carreteras después de múltiples planificaciones de actuaciones intermodales del transporte para el área central de Asturias. En tercer lugar, no existe Consorcio de Transportes en el Principado, ni aún se ha presentado el proyecto de ley que el Gobierno prometió para comienzos del último trimestre del 2000. Existe un abandono acreditado, plenamente reconocido por todos los sectores en Asturias, de la política de infraestructuras del Principado. Y, finalmente, las competencias del Principado no pueden en modo alguno colisionar con los fines y objetivos de las empresas nacionales Renfe y FEVE. Por todo ello, señorías, nosotros nos vamos a oponer a la aprobación de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Presentación, si ha terminado usted el coloquio, nos dirá si acepta o no la enmienda de la señora García Arias.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Sí, señor presidente, se acepta la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Pues pasaremos posteriormente a la votación con la enmienda incorporada.

— **SOBRE ESTABLECIMIENTO DE LA GRATUIDAD DE LOS TRAMOS DE LA AUTOPISTA A-9, VIGO-RANDE, VIGO-MORRAZO Y A BARCALA-A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000054)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día, sobre establecimiento de la gratuidad de los tramos de la autopista A-9, Vigo-Rande, Vigo-Morrazo y A Barcala-A Coruña. El proponente es el Grupo Mixto y, para intervenir en su nombre, tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Es conocido por todas SS.SS. que existe un fuerte debate social acerca de la necesidad de tener que pagar por el uso de las vías de comunicación, es decir, sobre el pago de peajes para poder circular por las autopistas. Sectores muy importantes de la sociedad, desde empresarios a ciudadanos en general, vienen demandando desde hace tiempo rebajas en el pago de esos peajes que se ven obligados a afrontar y, desde luego, la eliminación de peajes en tramos concretos, por sus características específicas.

La proposición no de ley que hoy debatimos y que presenta el Bloque Nacionalista Galego hace referencia a determinados tramos de la autopista A-9 cuya gratuidad debería ser considerada por el Gobierno, como son los de Vigo-Rande, Vigo-Morrazo y A Barcala-A Coruña. También es conocido de SS.SS., sobre todo de las que estuvieron en la pasada legislatura, que este debate nuestro grupo lo trajo en varias ocasiones en esa legislatura a que me refiero, y en ésta efectivamente vamos a debatir por primera vez sobre este tema. Nosotros insistimos en hacer este debate porque nos parece justo, porque responde al deseo generalizado de la sociedad y porque además es posible que el Gobierno lo resuelva en sentido favorable, cediendo la gratuidad o aprobando la gratuidad de estos tramos si existe voluntad política para hacerlo. Como en su momento hizo el Gobierno, y nosotros creemos que con justicia, en lo relativo al tramo Rande-Puxeiros en esa misma autopista A-9, para el que, como SS.SS. sabe, inicialmente existía la previsión de que fuese con peaje; o como también con justicia hizo el Gobierno al final de 1999, si no recuerdo mal, suprimiendo peajes en algunos tramos en Cataluña, en Valencia, etcétera. En el caso de esta autopista A-9, el Gobierno hasta el momento no consideró la gratuidad de estos tramos, a la que me refiero, y optó por rebajar el precio que se paga por atravesar el puente de Rande, así como en el trayecto entre Pontevedra y Vigo. Estas rebajas no pueden considerarse como satisfactorias y, en el caso de estos tramos a los que me refiero, no resuelven el problema existente, el problema que está planteado. Y quiero hablar de estas rebajas, porque seguro que van a salir en el debate. Como SS.SS. saben, dejando a un lado las tarifas para vehículos de transporte, un ciudadano que tenga que desplazarse entre Morrazo y Vigo sigue

pagando 120 pesetas por atravesar ese puente; y el que se desplaza entre Pontevedra y Vigo, y viceversa, 335 pesetas. Yo les pongo estos datos encima de la mesa para que se den cuenta de que se siguen pagando esas 120 pesetas a que me refería por un trayecto de siete a nueve kilómetros y, en el caso de los ciudadanos que se desplacen entre Pontevedra y Vigo, 335 pesetas, por un trayecto de unos 24 kilómetros aproximadamente. Como se ve, en ambos casos son tarifas muy superiores a la media que se paga en el conjunto de las autopistas del Estado, que está, según fuentes del propio Ministerio de Fomento, entre 9 y 10 pesetas por kilómetro. Por tanto, si expongo estos datos es para que ustedes consideren que incluso las rebajas llevadas a cabo en su momento no es que no diesen solución a la demanda de gratuidad, sino que ni siquiera llegaron a establecer tarifas semejantes en los diferentes puntos del Estado. Y dicho esto, conviene insistir brevemente en que entre la comarca de Morrazo y Vigo, que en este momento están profundamente relacionadas social y económicamente y forman parte, por decirlo de alguna manera, del mismo *hinterland*, existe una barrera natural, que es el mar, y un barrera artificial, que es el pago del peaje. Los ciudadanos del Morrazo que se desplacen por carretera a Vigo, aquellos que tienen que hacerlo obligatoriamente por motivos de trabajo, de estudio, de salud o de ocio, no cuentan tampoco con una alternativa gratuita por carretera, como es obligado; por tanto, necesariamente deben pagar este peaje o, de lo contrario, para desplazarse entre estas dos zonas deberán dar un rodeo de muchos kilómetros.

La situación planteada así, de falta de alternativa gratuita y de que los ciudadanos de ambos márgenes de la ría forman parte del mismo espacio social y económico, justifica sobradamente que el Gobierno adopte la solución de declarar gratuitos estos tramos a los que nos referimos. Esta solución permitiría además que el peaje entre Pontevedra y Vigo se situase en un precio mucho más razonable que el actual, que, como decía antes, está aproximadamente en 14 pesetas por kilómetro, para pasar, una vez suprimido el peaje en el puente de Rande, al entorno de las 9 pesetas por kilómetro, que es justamente la media de la que hablamos, la que se paga en el conjunto del Estado, en las autopistas del Estado. Además, SS.SS. deberían considerar que el pago de este peaje, ya digo, obligatorio para muchos ciudadanos por los motivos que antes cité, que carecen de esa alternativa, se hace más injusto si cabe porque efectivamente supone un elevado coste para los bolsillos de muchos, sobre todo de aquellos que tienen unas economías más modestas. Nosotros seguimos pensando que es de justicia y de sentido común que el Gobierno dé respuesta a una más que mayoritaria demanda social y elimine estos peajes, también desde la convicción de que esa eliminación tampoco supondría un quebranto económico inasumible para la empresa concesionaria. Hablaba de demanda social y, en este sentido, es justo también que cite las importantes movilizaciones de miles de ciudadanos que, convocados por la plata-

forma antipeaje, salen a la calle una y otra vez, la última en octubre pasado; o los pronunciamientos en el mismo sentido de ayuntamientos, de asociaciones de transportistas, de organizaciones empresariales, etcétera. Digo esto para que ustedes consideren que esta demanda de gratuidad es masiva y unánime. Nosotros esperamos, por tanto, que hoy el Grupo Popular, que cuenta con la mayoría absoluta en esta Cámara, reflexione sobre el sentido de su voto, que, de ser favorable, es indudable que contribuiría a que el Gobierno adoptase la única solución adecuada, la gratuidad de estos tramos, que solicitamos en esta proposición no de ley; una solución, por cierto, que no pasaría en ningún caso por la supresión del pago de peaje para una parte de los ciudadanos, como una propuesta poco meditada, que quizá está difundiéndose por destacados miembros del Grupo Popular en aquella zona. Nosotros esperamos también que se considere la seriedad de esta proposición no de ley y no acontezca como en el último debate en esta Cámara, donde el representante del Grupo Popular calificó esta propuesta de peregrina, porque estábamos en Año Santo. En todo caso, como ya acabó el Año Santo, efectivamente esperamos que esta vez no se considere desde ese punto de vista.

Voy concluyendo. El grupo mayoritario de esta Cámara tiene oportunidad hoy de demostrarle a esa sociedad, que clama por esa gratuidad en Rande, que apoya sus propuestas, hacer verdad también las promesas electorales, que fueron muy claras en este sentido por parte de quien hoy ostenta la mayoría en esta Cámara, y hacer creíble también que desde la propia Xunta de Galicia, a su máximo nivel de representación, se está presionando a Fomento para conseguir la gratuidad de este tramo. Porque, desde luego, convendrán conmigo en que sería poco creíble que esos esfuerzos a los que me refiero son reales si el Grupo Popular hoy vota en contra de esta propuesta.

Y concluyo, señor presidente, diciendo que por todo esto es por lo que presentamos esta proposición no de ley, que literalmente dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para de manera inmediata establecer la gratuidad de los tramos de la autopista A-9, Vigo-Rande, Vigo-Morrazo y A Barcala-A Coruña.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Socialista, tiene la palabra su portavoz.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señoría, en principio apoyamos totalmente la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego, porque nos encontramos ante dos de las reivindicaciones más reiteradas: por una parte, la que corresponde a los ciudadanos del Morrazo, de Vigo y de Pontevedra, que solicitan la gratuidad del tramo de la A-9 entre Vigo y Morrazo y, por otra, que no en segundo lugar, el tramo de la misma autopista entre A Barcala y A Coruña, que ya de hecho es una vía urbana. En esto los gallegos

coincidimos con otras comunidades, como por ejemplo la Comunidad Valenciana, porque en Castellón solicita lo mismo. Es decir, todos vamos creyendo que la comunicación viaria es un derecho básico en la sociedad moderna. Podríamos repetir aquí todos los argumentos, numerosos, que se han empleado en las diferentes comparecencias y se vienen repitiendo y chocando siempre contra la misma muralla de la incompreensión, y vamos creyendo que ya es hora de que lo evidente se haga real. Es cierto que no hay vías alternativas. Es cierto que se han rebajado los peajes, pero no lo suficiente. También es cierto que hay una enorme interrelación social y económica entre la península de Morrazo y Vigo. Pero también es cierto que se ha prolongado la concesión a Audasa hasta el año 2048 para toda la A-9, en plena efervescencia electoral, y que el actual ministro, señor Rajoy, prometió la gratuidad en un alarde electoral. ¿Qué autoridad moral tenía para mezclar las dos cosas, el aumento de la concesión y la gratuidad?

Hagamos un poco de historia sobre la A-9 y de este tramo en particular. En el año 1982, con el PSOE como Gobierno de España, la empresa de autopistas está en quiebra. El Gobierno socialista, con una visión vertebradora, en este caso de Galicia, inyecta 100.000 millones de pesetas y la empresa se hace pública, con una concesión justo hasta el año 2023. En el presente año 2000 la empresa comienza a dar beneficios y, según cálculos, desde ahora hasta el 2003 se calculan unos beneficios de 200.000 millones de pesetas. El Partido Popular, en el último período electoral, hizo una prórroga de la concesión por otros veinticinco años más, hasta el año 2048, en que pasaría otra vez a ser gratuito. En estos nuevos veinticinco años los beneficios estimados serán como mínimo de otros 200.000 millones, porque, como era de esperar, aumentó enormemente el tráfico. El resultado económico hasta el año 2048 se estima hoy, sumando las dos cantidades, en 400.000 millones de pesetas en beneficios. Estamos así, y esto hay que decirlo muy claro, ante una nueva hipoteca de nuestro futuro gallego, porque además, donde hay dificultades de comunicación, se produce un menor despegue de la economía y de la calidad de vida de los ciudadanos. En resumen, que si sumamos la prórroga más la ganancia de los 400.000 millones más la zanahoria de la rebaja, el resultado final es un pelotazo similar al de la Telefónica. Estamos asistiendo a una privatización encubierta, a una nueva muestra de que en Galicia no sólo no se hacen infraestructuras, sino que se privatizan las actuales y se ponen dificultades a unas comunicaciones vitales para una zona de la mancomunidad de Vigo y/o de A Coruña. Las tendencias actuales son que todas las villas y ciudades tengan cerca de ellas una vía rápida de conexión con los lugares donde se encuentran los servicios de que no disponen por su dimensión de población. No es el caso aquí. El día 7 de marzo hará veinte años desde la apertura de este tramo de autopista, y ya va siendo hora de arreglar el problema. Y ya tenemos que empezar a exigir seriedad en las promesas electorales hechas al viento por el señor Rajoy, que

debe cumplir y no esconderse ante el problemas. Los ciudadanos que por el uso de la autopista han ido concienciando a la población no están pidiendo otra cosa que estar próximos a los mismos derechos que disfrutaban otros ciudadanos, lo que reivindican intuyen que es un derecho. Lo que se hubiera arreglado hace un par de años con un poco de generosidad o menos avaricia en la concesión, se ha convertido en un grave problema social. Los mismos argumentos se pueden utilizar en el caso de A Barcala y A Coruña, una vía que no tiene ningún sentido mantenerla de peaje cuando se ha convertido en algo prácticamente obligatorio. El Partido Socialista también ha presentado iniciativas en la misma dirección que ésta del Bloque y, aunque no hemos conseguido parlamentariamente nada, parece que algo se mueve en esta reivindicación, por lo menos en el ámbito judicial. Una reivindicación es el derecho inherente a un dominio y derivado del mismo, que asiste para perseguir, reclamar o restituir el dominio a alguien cuando haya salido de éste sin título jurídico o por título ilegítimo o insuficiente. Aquí estamos ante una reivindicación justa, porque la prórroga de la concesión significa un título ilegítimo socialmente e insuficiente hacia la concesionaria. De momento, la Sala Tercera del Tribunal Supremo ha admitido el recurso contencioso-administrativo interpuesto por la plataforma anti-peaje, porque la concesión se renovó en época electoral a cambio de unas rebajas que no han paliado el problema puntual. Hemos participado, como ya se ha señalado aquí, en movilizaciones. Ha habido detenciones, denuncias...

Señorías, no apuremos más el debate y aprobemos esta proposición no de ley, porque no es que los argumentos se agoten, es que ya son hartos conocidos por todos. No sabemos lo que fallará finalmente el Tribunal Supremo en el caso de Rande, pero sí sabemos lo que dice el sentido común para ambos casos: la gratuidad para algo que hemos amortizado sobradamente con los peajes y debe volver a sus legítimos dueños: los ciudadanos contribuyentes que están en desigualdad de condiciones. Y si hoy no se consigue el Partido Socialista lo intentará de nuevo.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Hipólito Fariñas.

El señor **FARIÑAS SOBRINO:** Voy a fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular. Diré en primer lugar que estamos ante un tema que no es nuevo, que es ya recurrente, por lo repetitivo en el tratamiento que se le ha dado ya en esta misma Comisión, incluso en otras legislaturas. Hay que recordar que en el año 1996 se han visto aquí proposiciones en el mismo sentido del Grupo Mixto e Izquierda Unida; en el año 1998 también del Partido Socialista, aparte de la del Grupo Mixto; y en el año 1999 también del Grupo Mixto. Es verdad que a todos nos gustaría que las autopistas españolas de peaje fuesen liberalizadas de su pago, a todos nos gustaría que fuesen gratis, en una palabra, pero hay

que cumplir una serie de reglamentaciones y de compromisos que responden exclusivamente a la forma y tratamiento de los distintos temas por parte de los distintos Gobiernos. Es importante que también el Grupo Socialista a estas alturas nos diga cómo tenemos que hacer con los peajes de las autovías, de las autopistas, también en Galicia, cuando aquí hubo responsabilidades importantes y las decisiones que se han tomado con respecto a ellas han sido las que han sido. Pero me gustaría señalar que las autopistas de peaje están reguladas por una normativa específica que forma parte de esos contratos que se firman entre las administraciones y las sociedades concesionarias, y establece unos derechos y unas obligaciones tanto para el concesionario como para, en este caso, la propia Administración. Y entre los derechos del concesionario está el acceder o el programar una serie de peajes que se cobrarán con arreglo a la firma de ese contrato; y entre las obligaciones también tenemos, entre otras, en algunos casos hasta la construcción de esa propia autopista, como es, curiosamente también en Galicia, de la autovía A-9 en su tramo Fene-Ferrol, que va a ser construida exactamente por la concesionaria de ese tramo de autopista y que va a ser de uso gratuito por parte de los usuarios. Pero es que la supresión de los derechos no sólo rompería con la fórmula de procedimiento del contrato, sino que además, como argumento que ya se esgrimió en otras intervenciones, incluso por parte de portavoces que hoy están solicitando esta liberalización de los peajes, rompería un equilibrio económico-financiero de la concesión que la Administración viene obligada a mantener. Esta ruptura conllevaría el pago de indemnizaciones importantes, que habrá que decir que tendría que pagar, en su caso, la Administración. Pero no sólo eso, sino que desvirtúa propiamente la naturaleza contractual de dicha concesión, al revocar un derecho, en este caso esencial, de una de las partes unilateralmente, que es el del concesionario a percibir la prestación incluida en el pacto firmado. También es verdad que no es el único ejemplo de solicitud de liberalización de un peaje, son multitud en España los que se están solicitando en estos momentos. Esto no debe ser considerado de forma individual, unilateral, sino que tiene que ir más allá de esa proposición aislada. Es una opción política, sobre todo, y que, como se comentó anteriormente, de cualquier manera la rescisión de ese contrato acarrearía importantes indemnizaciones. De cualquier modo, sí es importante señalar que, respondiendo a esa opción política, a ese planteamiento político de cada uno de los gobiernos, es el Gobierno del Partido Popular precisamente el que ha roto con esa tendencia, porque ha sido el que ha rebajado por primera vez los peajes en España, incluso también en el de Rande-Morraza y Vigo-Rande, que han sufrido una importante rebaja de un 30 por ciento sobre un precio que ya venía representando solamente el 65 por ciento de las condiciones pactadas; por no hablar, por otro lado, del peaje A Barcala-A Coruña, que es exclusivamente de 25 pesetas, y yo creo que por cinco duros nadie deja de utilizar una autopista en caso de

que tenga extremada necesidad de uso de esta misma autovía.

Podríamos concluir, señor presidente, diciendo que no se puede estar en la misa y tocando la campana al mismo tiempo; no se puede estar solicitando una excepción de un peaje y al mismo tiempo revocando o discutiendo, demagógicamente creo yo, lo que es la fórmula que se emplea para poder llegar algún día a esa supresión de peajes que es la de aumento de los años de concesión de las autovías. Que nos digan cuál es el sistema, cuál es el modo, porque nosotros seguiremos trabajando en este sentido, cumpliendo los compromisos que se han contraído programáticamente hablando, y en el discurso de investidura del presidente también, con respecto a la facilidad a los usuarios de la utilización de las grandes vías de comunicación. El aumento del uso de estas otras vías también ayudará a paliar un poco el flujo de tráfico en las vías alternativas existentes. Por lo tanto, la posición de nuestro grupo va a ser contraria a la aceptación de esta proposición no de ley.

— **SOBRE LA REDACCIÓN DE UN PLAN DE VIABILIDAD DE LA LÍNEA FÉRREA LLEIDA-BARCELONA, VÍA MANRESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000151)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al tercer punto del orden del día, cuya tramitación ha sido solicitada de forma independiente. Saben ustedes que hemos perdido media hora por un incidente desgraciado que ha sufrido el letrado de la Comisión, ajeno a la voluntad de todos, claro está.

El Grupo Socialista había solicitado el debate de esta proposición, de modo independiente. Como hay otros dos del mismo tenor, la Mesa les ruega que reconsideren su posición, incorporándola a las otras dos proposiciones, por supuesto disponiendo de un poco más de tiempo. Solicito esto habida cuenta de que llevamos un orden del día muy denso y hemos perdido más de media hora en el inicio de la Comisión. ¿No les importaría acumularla a las otras dos?

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Señor presidente, lo que pasa es que la media hora no se ha perdido por estos intervinientes, porque sabe usted que estábamos aquí a las nueve de la mañana.

Yo no tendría ningún inconveniente en agruparla, pero lo he hablado con el otro grupo y la verdad es que nuestra proposición tiene un punto en común con las de los otros, pero no tiene la discusión en común de los dos puntos. Yo siento mucho no poder complacerle, señor presidente, pero insistiríamos en hacerlo por separado. Nuestro grupo estaba también de acuerdo en hacerlo por separado, porque, aunque sea el mismo objeto el de las proposiciones no de ley, tienen objetivos distintos.

El señor **PRESIDENTE**: Puede usted empezar entonces el debate y...

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Yo lo que le aseguro es que en la segunda parte vamos a ser muy breves y de esta manera agilizamos el debate.

El señor **PRESIDENTE**: Espero que compensen ustedes el tiempo. Tiene usted la palabra para debatir la proposición no de ley sobre la redacción de un plan de viabilidad de la línea férrea Lleida-Barcelona, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: La verdad es que el objeto de la proposición no de ley que ha presentado nuestro grupo es justamente instar al Gobierno a que presente ante esta Cámara el plan de viabilidad que se acordó en esta misma Comisión de Infraestructuras el 19 de marzo de 1997 respecto a la línea férrea Lleida-Barcelona vía Manresa. Tenemos mucho interés en que quede claro que estamos recabando el plan de viabilidad, porque en aquel momento, cuando tuvimos la discusión de la proposición no de ley origen de esa instancia, hablábamos de ese plan de viabilidad y asimismo de su urgencia. La verdad es que el plan no fue remitido a esta Cámara y nosotros instamos al Gobierno, ya con fecha 16 de febrero de 1999, para que se nos remitiera dicho documento. El 9 de abril del mismo año, hablamos de 1999, aparte de una serie de evasivas que remitían a la redacción de un proyecto constructivo para la mejora de la infraestructura, exactamente en el tramo Mollerussa-Tàrraga-Cervera, y de otras informaciones que recabamos, deducíamos que el plan de viabilidad no existía. La verdad es que esto tuvo su confirmación el 21 de junio de este mismo año, cuando el ministro de Fomento, el señor Álvarez Cascos, en la sesión de control al Gobierno en el Pleno, al referirse al programa de inversión en dicha línea férrea y a preguntas de un diputado de otro grupo, no perteneciente al Grupo Socialista, dijo que estaban realizando el plan de viabilidad que se había requerido por el Congreso de los Diputados en marzo de 1997. Por eso nosotros le pedimos, dado el tiempo transcurrido, que presentara ese plan de viabilidad. Ese plan de viabilidad tenía un objetivo muy claro, que sigue teniendo. Y en primer lugar queremos dejar claro que el plan de viabilidad debe contemplar la línea en toda su extensión, es decir, todo el tramo comprendido entre Lleida y Barcelona. Lo podríamos avalar con múltiples circunstancias que podríamos detallar, pero me voy a ceñir a la necesidad de conectar comarcas interiores de Cataluña con fuerte habitabilidad, con centros económicos, empresariales y de todo tipo; pero sobre todo por una razón muy importante: la cabecera del AVE se va a situar en la ciudad de Lleida a partir del año 2002, y se abre una evidente necesidad de dar servicio a dos áreas fundamentalmente, la que se vertebraba en el entorno de Lleida y sus comarcas y la que lo hace en el entorno de Manresa. Esas dos áreas agrupan alrededor de 460.000 posibles

usuarios. Y para decirlo de manera muy suave, a cualquier ciudadano de esas áreas le es mucho más beneficioso acercarse a la alta velocidad ferroviaria en Lleida que cualquier de las otras posibilidades que se le ofrecen en términos de comodidad, económicos, etcétera. En segundo lugar, una vez detectados los problemas y las necesidades, hay que arbitrar las soluciones adecuadas, tanto de trazado como de cualquier otro tipo. Y en tercer lugar, dicho plan debía contemplar las dotaciones presupuestarias que sean oportunas para llevar a cabo las mejoras que evidentemente necesita la línea férrea que hoy estamos discutiendo. Todo ello, sin duda, estuvo en el ánimo de los que en aquel marzo de 1997 intervinimos y además nos pusimos de acuerdo en una enmienda que tuvo el respaldo que he dicho anteriormente, es decir, por unanimidad. Es evidente que todos y todas somos conscientes de que el hecho de que el AVE pase por Lleida, pare allí, es decisivo para el futuro de esta línea y otras que puedan ser igualmente complementarias. Pues bien, a lo largo de toda la legislatura pasada, en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado que se fueron aprobando, las dotaciones que se plasmaban para esta línea férrea dejaban claro que no era posible acometer las reformas, que sin duda son necesarias, y que un plan de viabilidad ha de poner de relieve. Al mismo tiempo, esta diputada ha ido formulando diversas preguntas e iniciativas para conocer en qué situación se encontraba el plan, que el Gobierno estaba obligado a redactar en cumplimiento del mandato de este Congreso, y a todas ellas las respuestas han sido siempre insatisfactorias. Se han referido siempre a los trabajos que se vienen realizando en tramos muy concretos de la línea, pero que nunca sobrepasan los límites de la población de Cervera, con lo cual se puede sospechar que el Gobierno no tiene ninguna intención de hacer el planteamiento global que es tan necesario.

Voy a leerles, para respaldar lo que estoy diciendo, lo que el 9 de abril de 1999, a la solicitud de remisión del plan de viabilidad que le formulé con fecha 16 de febrero del mismo año, me dice el Gobierno: El Ministerio de Fomento, conjuntamente con Renfe, ha analizado las necesidades actuales de la línea férrea Lleida-Barcelona, vía Manresa. Fruto del análisis realizado fue la elaboración de un documento interno de trabajo; consecuencia del mismo ha sido la redacción del proyecto consultivo para la mejora de la infraestructura del tramo Mollerussa-Tàrraga-Cervera. Ese mismo año, el 6 de mayo, en contestación escrita, se me dice que para ese tramo se ha iniciado ya la contratación de las obras correspondientes con un presupuesto de licitación de 1.292 millones de pesetas y plazo de ejecución de dieciséis meses. Añade también el Gobierno que hasta la finalización de ese proyecto (se supone que debe ser sobre finales de este año 2000) no se podrá abordar la mejora de otros tramos, aunque dicen tener prevista la redacción de proyectos similares. Parece evidente, señorías, que la intención del Gobierno no es la contemplación de la línea férrea que nos ocupa en su

conjunto, considerándola como una línea de primera necesidad que dé respuesta a los territorios, tal y como comentábamos al inicio, sino que la intención es la de ir redactando proyectos parciales que eviten la obsolescencia de la vía, tal y como dice el Gobierno en sus respuestas. Pero la sorpresa se produjo el 21 de julio de este año, cuando, tal como decíamos antes, respondiendo en el Pleno a preguntas de un diputado de CiU aquí presente, dice textualmente: He insistido en un punto fundamental que no se ha completado en estos años y que debemos completar inmediatamente las dos administraciones, que es el plan de viabilidad. Sigue argumentando la necesidad de hacerlo en la línea ya explicitada anteriormente. Por tanto, el Gobierno por un lado reconoce que es necesario el plan de viabilidad instado por este Congreso, reconoce que no lo tiene elaborado y la necesidad de que se lleve a cabo desde un punto de vista global que considere la totalidad de los factores. Por eso, llegados a este punto es por lo que nos preguntamos qué espera el Gobierno para redactar ese plan de viabilidad, qué espera para presentarlo. Desde luego la responsabilidad que debe ejercer como Gobierno le debería empujar a no dejar pasar más tiempo, pues para la cohesión del territorio interior de Cataluña es muy importante que esta línea esté en disposición de prestar servicio de primera calidad cuando el AVE llegue a Lleida el año 2002, sobre todo porque en ese momento esa ciudad será cabecera de la línea de alta velocidad como mínimo durante dos años, sin dejar de tener en cuenta la posibilidad que se le abre a los ciudadanos de las dos zonas que comentábamos anteriormente, tanto el entorno de Lleida como el de Manresa, de conectarse con otros territorios españoles, vía enlace de Calatayud, como el País Vasco, La Rioja, Navarra, etcétera. Asimismo, debe darse satisfacción a las reivindicaciones que desde todos los sectores ciudadanos, profesionales y de todo tipo se le vienen haciendo. La plataforma por la conservación y mejora de la línea que nos ocupa ha venido planteando sus reivindicaciones de manera continuada y constante y el Congreso de los Diputados, a través de nosotros, no puede defraudar la reivindicación señalada, y el Gobierno debe cumplir con su obligación ya y de manera clara. Por ello, mantenemos nuestra proposición no de ley en los términos que se ha presentado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Tiene la palabra el portavoz del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, hay una enmienda presentada. Creo que la discusión de enmiendas debe ser anterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón, señor Sedó. Hay una enmienda presentada del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Llorens para presentar su enmienda.

El señor **LLORENS TORRES**: La enmienda que presentamos a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista y que también la presentamos a las otras dos proposiciones no de ley, que en un principio iban a ver acumuladas, referentes a la línea férrea Lleida-Manresa, es la siguiente: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se lleve a cabo, de forma progresiva, la rehabilitación de la vía en la línea Lleida-Barcelona vía Manresa, estudiando posteriormente las mejoras que puedan introducirse en los servicios». Realmente esa es la iniciativa que cabe en este caso, porque el plan de viabilidad a que ha hecho referencia la señora diputada socialista, tal como reiteradas veces ha contestado el ministro de Fomento y como ella misma reconocía, está actualmente en marcha. Al plan de viabilidad de la línea férrea Lleida-Manresa (es cierto que fue en el año 1997 por una iniciativa del grupo que representa la diputada socialista) se sumaron el resto de grupos, entre los que estaba el Grupo Popular, que intervino a través del que está hablando; se sumó a esa iniciativa de presentación de un plan de viabilidad, que es muy necesario y que se encomendó conjuntamente a las administraciones estatal y autonómica, para definir las actuaciones futuras en este corredor, que desde el punto de vista de las mejoras de la comunicación general del itinerario actualmente está afectado por las nuevas actuaciones por carretera y ferroviaria en marcha. La señora diputada no ignora que actualmente el eje transversal Cervera-Manresa-Gerona está en conversión en autovía, lo que, unido al desdoblamiento que se está culminando entre Lleida y Manresa y a esta cabecera del AVE que va a ser Lleida con la llegada en el año 2002 de la alta velocidad desde Madrid, hace que las necesidades y demandas en transporte de viajeros en este tramo, tanto en carretera como en ferrocarril, se vean sustancialmente alteradas. Eso es lo que hace, señora diputada, que este plan de viabilidad venga retrasado en el tiempo. Quiero también decirle, puestos a hacer referencias en el tiempo, que del plan de viabilidad en el año 1997 pudimos hablar gracias a que el Partido Popular ganó las elecciones el año 1996, porque si no la línea férrea que nos ocupa, la línea férrea Lleida-Barcelona, estaría cerrada. Sí, sí, totalmente. Porque usted recordará que en la época en que presidía Renfe la señora Mercè Varela, y dentro del plan de saneamiento, de saneamiento para algunas cosas, que el Gobierno socialista en aquellos momentos impulsaba, siendo ministro el señor Borrell, se contemplaba el cierre de numerosas líneas férreas que se consideraban no rentables desde el punto de vista económico, sin atender a las demandas sociales a las que hace ahora referencia, las que invoca ahora la señora diputada. Y el paso previo fue partir esta línea férrea, y se partió el tramo Lleida-Cervera, se consideró como un tramo de cercanías, y luego el otro tramo Manresa-Barcelona, que era la forma de matarla, y se dejó el tramo interrumpido entre Cervera y Barcelona. Y gracias precisamente a que entonces hubo un cambio de Gobierno, y que se ha mantenido viva la línea férrea y

que, como usted mismo ha reconocido, ahora están en ejecución las mejoras del tramo Mollerussa-Cervera, por un importe de 1.048 millones de pesetas de presupuestos de adjudicación, ahora podemos hablar del plan de viabilidad de esta línea férrea. Pero para hacer un buen plan de viabilidad tenemos que saber, conocer, estudiar y analizar todas las actuaciones que precisamente porque el Partido Popular ganó en el año 1996 se han puesto en marcha, como el desdoblamiento en autovía del eje transversal, como la autovía Cervera-Igualada, que ustedes tuvieron paralizada catorce años, a la que no presentaron ni los proyectos, y como tantas otras actuaciones que se llevan a cabo en este corredor, que permitirán salvar la línea férrea, tal como es el propósito de S.S. y sin duda compartido por el Grupo Popular, que yo ahora tengo el honor de representar.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Grau por el Grupo de Convergència i Unió.

El señor **GRAU BULDÚ**: Nuestra intervención yo quisiera basarla en el hecho de que la línea Lleida-Barcelona (yo quisiera sacar de este planteamiento, al menos de esta discusión, el hecho de que es la vía férrea de Lleida-Manresa, porque esta es una vía alternativa, al menos entre Lleida y Barcelona, a la vía Lleida-Barcelona por Tarragona) tenía tres planteamientos, a los que hay que agregar ahora un cuarto. El primero es que, de alguna forma, tanto Barcelona como Lleida han considerado esta línea, en principio, como un tren de cercanías, hasta Manresa por parte de Barcelona y hasta Cervera por parte de Lleida, pero en ningún momento el salto entre Cervera y Manresa, que era el que le daba a esta vía un carácter de vía alternativa entre Lleida y Barcelona, ha sido considerado como una forma preferente. Y este diputado, como ya ha recordado la diputada señora Cunillera, ya preguntó en su primera intervención en esta legislatura cómo estaba la ejecución del tramo Cervera-Manresa como segunda fase de las obras necesarias para que no se perdiera esta línea definitivamente. También se acaba de recordar por parte de la diputada señora Cunillera la creación de una plataforma de todos los ayuntamientos vinculados en la línea Lleida-Manresa, en el tramo Lleida-Manresa, para evitar en un primer momento el cierre de estaciones, como se estaba produciendo lentamente. Con un pequeño goteo se cerró Sant Guim, se cerró Calaf y se llegó a parar e incluso se cerraba la estación de Bellpuig, se han cerrado muchos apeaderos, y lógicamente se perdía el carácter de tren de cercanías que correspondía a Lleida, porque tiene un efecto radial en cuanto a los estudios universitarios que se imparten tanto en Cervera como en Lleida. Y, en segundo lugar, se estaba degradando en beneficio del autobús o al menos en perjuicio de los estudiantes, que no podían acudir a sus estudios universitarios en la capital de provincia, en Lleida, porque les era más difícil disponer de un medio de locomoción eficaz que tener una residencia en Lleida. Por lo tanto, esta plataforma intentó buscar una

solución para los ayuntamientos afectados promoviendo en toda la provincia de Lleida esta capacidad de absorción de los estudiantes, o al menos de cercanías de la ciudad de Lleida con respecto a todas las capitales de comarca de la provincia.

En segundo lugar, el tema de alternativa Barcelona-Lleida ha sido manifiesto, ya lo indiqué en la pregunta al señor ministro, en el sentido de que Barcelona-Lleida, vía Manresa, no ha sido una vía alternativa de solución, porque hubo unas obras en el tramo de Barà-Torredembarra que no permitieron utilizar la vía de Lleida para los trenes que vienen a Madrid, por cuanto algunos de ellos tenían que descender hasta Albacete y no podían utilizar la vía de Lleida porque carecía de toda la seguridad. Se trataba de las obras de Vinaixa. Alternativamente, esta vía, que permitía descargar tráfico pesado o tráfico de gran nivel por Barcelona-Lleida hacia Madrid, quedó completamente cerrada, incluso una industria que se intentó situar en la localidad de Cervera, que fabrica perfiles metálicos, intentó por dos veces llevar materiales de Barcelona a Cervera. Renfe desistió de llevar estos materiales porque las máquinas, debido a la baja velocidad con que estaban circulando, y estamos hablando de una media de 30 kilómetros por hora, se quemaron. Si a esto le agregamos el problema de la N-II, inacabada, el desarrollo industrial, o al menos que corresponde a las tierras de Lleida, está bastante colapsado.

Es por esta razón que la plataforma se marcó dos objetivos. El primero evitar el cierre, y en segundo lugar mantener el espíritu de las tres cosas, o sea de cercanías de Barcelona, cercanías de Lleida y la alternativa de conexión entre Barcelona y Lleida, no como vía principal pero sí como vía de servicio alternativa. Ahora se agrega esta posibilidad de efecto lanzadera que debe tener la ciudad de Lleida durante el año 2002 hasta el 2004, de la estación del AVE, que puede permitir al mismo tiempo repotenciar incluso esta parada en la estación de Lleida, en el sentido de que los estudios técnicos marcan que si la media de velocidad de Barcelona y entre Lleida y Manresa es la misma que podría existir en Barcelona-Lleida vía Tarragona, el ahorro de tiempo utilizando Manresa el AVE con la parada de Lleida sería de más de una hora, con lo cual el efecto de la parada de Lleida se multiplica con todas las comarcas de la provincia y llega hasta Manresa como efecto principal, porque en Manresa tiene que retroceder hasta Barcelona y de Barcelona lanzarse hacia Madrid. Contrariamente, si en Manresa se toma el tren lanzadera hasta Lleida, entonces ya tiene una hora menos de viaje y todo el recorrido que hace desde Manresa hasta Lleida lo hace en positivo, reduciendo el lanzamiento.

Es por esta razón que yo vengo aquí con una doble condición: primero como concejal de la ciudad de Tàrrrega, en la cual soy miembro de la plataforma y uno de los instigadores, al menos desde el año 1995 pertenezco a ella, y en segundo lugar como diputado de la provincia. Por esta razón digo que me interesa muchí-

simo el hecho de que en primer lugar no se cierren estas obras, que esta vía vaya a más, y es por esta razón que nuestro grupo ha instado al Gobierno a que en la Ley de Presupuestos de este año incluyera una partida presupuestaria en la cual dejara abierta ya la continuación de las obras que este año tienen que acabar, o al menos la continuación del tramo Cervera-Manresa.

Entendemos que por efectividad o por lanzamiento lo que corresponde en estos momentos es la rehabilitación de la vía actual; por tanto estamos absolutamente de acuerdo con el planteamiento del Gobierno; pero en segundo lugar no podemos obviar, y en este caso nuestro voto será positivo en favor del Grupo Socialista, en el sentido de que estamos de acuerdo con los dos principios —uno no es contrario al otro—, en el sentido de que el plan de viabilidad también es necesario, pero también es necesaria esta rehabilitación.

Por tanto, entendemos que es positivo recordarle al Gobierno en este sentido este estudio de viabilidad no es contrario a la acción que está haciendo el Gobierno de rehabilitación, la cual como miembros de la plataforma le agradecemos muchísimo, pero intentamos, o al menos intentaremos que este estudio de viabilidad, que me prometió a mí personalmente el señor ministro, se lleve a cabo sin menoscabo en absoluto de las obras a las cuales nosotros damos apoyo y hemos aceptado el acuerdo con el Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera, tiene usted la palabra para decir si acepta o no la enmienda del Grupo Popular.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: En primer lugar decir, ya se lo he dicho otras veces al señor Llorens, que en las excursiones al pasado no le acostumbro a acompañar.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera, le rogaría que se centrara usted...

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Voy a hacer una introducción para explicar el porqué de mi posición.

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que no es necesario, porque se ha expresado usted clarísimamente, lo mismo que el resto de portavoces.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Sí, pero ellos no.

El señor **PRESIDENTE**: Bueno, pues luego tiene usted ocasión, cuando termine la Comisión, de hablar todo lo que quiera con el señor Llorens.

La señora **CUNILLERA Y MESTRES**: Era por decirle que ni al suyo del pasado le quiero seguir.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Pues yo le agradecería que nos dijera si acepta o no la enmienda, que es lo que nos tiene a todos preocupados.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Tengo imposibilidad para apoyar esa enmienda, porque aquí estamos en una posición mareante. Es decir, cuando pedimos plan de viabilidad nos hablan de las obras del tramo Mollerussa-Tàrrrega-Cervera; cuando preguntamos por las obras nos prometen un plan de viabilidad.

Nuestro grupo va a mantener su texto porque queremos que se vote claramente la necesidad de que venga a esta Cámara el plan de viabilidad, y quiero recordar, señor presidente, que ese plan de viabilidad no es una concesión graciable que hace el ministro de Fomento, es una obligación que tiene el Gobierno, que se le ha pedido por esta Cámara desde el 19 de marzo de 1997.

Solamente una precisión, señor presidente, al representante de Convergència i Unió: la plataforma que está por la mejora y rehabilitación de esa línea es verdad que ha tenido un impulso grande por parte de los ayuntamientos, pero también por parte de muchas otras organizaciones —sindicales, vecinales, etcétera—, que han impulsado y han ayudado mucho a que esta plataforma tenga la vitalidad que tiene en este momento.

— **SOBRE MEJORA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE MANRESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000248)**

— **SOBRE MEJORA DE LA LÍNEA FERROVIARIA ENTRE LLEIDA Y MANRESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000249)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a los puntos 4 y 5 del orden del día que se van a debatir agrupados, y recuerdo a SS. SS. que son puntos del mismo tenor que el anterior, con lo cual voy a rogar gran velocidad y prontitud en su desarrollo. Ambos puntos han sido presentados por el Grupo Parlamentario Mixto, y para su intervención tiene la palabra su portavoz.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Si la velocidad que aplicásemos en esta explicación en defensa de estas proposiciones no de ley fuera la de la línea de tren, yo creo que no cenamos.

Decía el señor Llorens en la anterior, y vamos a redundar en el mismo tema pero con variantes muy claras, que interesa abrir un corredor o garantizar el corredor entre Lleida y Manresa, y yo creo que tenía parte de razón, pero al paso que vamos la línea de tren Lleida-Manresa va a ser un corredor biológico básicamente para animales salvajes, porque no va a ser de tránsito de trenes y menos de personas y mercancías. En ese sentido, Esquerra Republicana de Catalunya ha presentado dos proposiciones no de ley, que son complementarias pero diferentes.

La primera se trata de que Manresa, capital de la comarca del Vallés y una ciudad importante, tenga su conexión con el área metropolitana de Barcelona, y en ese sentido que se creen dotaciones de trenes cada quince minutos, con parada especial en las dos capitales importantes de la comarca del Vallés, Sabadell y Terrassa. Éste es un eje importante no sólo para las relaciones humanas, que pueden ser de servicios, sino también económicas y universitarias, ya que el Vallés y también Manresa tiene hoy una gran oferta académica.

También en este sentido en la primera proposición no de ley instamos a la mejora y a un estudio de viabilidad y mejora del tramo de la línea de tren Manresa-Lleida y lo decimos por el siguiente sentido: este diputado es de Ripoll, un municipio de montaña que ha experimentado perfectamente lo que es la decadencia de una línea de tren, la línea de tren Barcelona-Puigcerdà, que no sólo este Gobierno, también gobiernos anteriores dejaron en una situación casi de imposibilidad técnica que provoca esa cadena perversa, ese ciclo perverso que es el hecho de que a menos inversión en mantenimiento produce una lentitud en los márgenes de seguridad, la lentitud comporta evidentemente el hecho de que haya menos trenes, menos eficiencia, menos velocidad, menos usuarios, y menos usuarios implica déficit económico en la gestión de la línea. Este círculo perverso también fue el mismo de la línea Lleida-La Pobla de Segur y en estos momentos podríamos decir que la línea Manresa-Lleida está en esta misma situación.

Por estas razones nosotros entendemos, como decía el diputado del Grupo Catalán, el señor Grau, que no valen parches presupuestarios, no valen promesas, lo que hace falta es un estudio de viabilidad, un estudio definitivo, porque tenemos la experiencia personal —repito— que es el caso de la línea de Barcelona-Puigcerdà. En la línea Barcelona-Puigcerdà, por ejemplo, de Barcelona a Vic ha habido una inversión importante, pero que deja a la mitad de la línea, a la zona norte, realmente en un punto que podríamos calificar de aceleración del desequilibrio territorial.

Por estas razones, la primera proposición no de ley va en esta línea de que Manresa sea también parte de este *hinterland* de Barcelona, que tiene, repito, relaciones humanas, comerciales, empresariales y académicas. En la segunda proposición no de ley pedimos también, redundamos en la necesidad de que el eje Lleida-Barcelona tenga viabilidad, tenga futuro, presente y futuro, y esto hay que decirlo, no sólo —repito— parches presupuestarios, sino también una inversión y una proyección que se defina desde el Gobierno, desde el Ministerio, cuál tiene que ser su función.

La segunda proposición no de ley que vamos a defender tiene otra función que es muy clara, es pedir el estudio de viabilidad de un posible eje ferroviario Lleida-Manresa-Girona. Este eje nuevo, el eje ferroviario Manresa-Girona fue estudiado en los años cincuenta y sesenta, también en la época republicana había esta previsión, era una posibilidad, y hoy se ofrece una posi-

ble solución, que sería en paralelo al eje transversal que construyó el Gobierno de la Generalitat construir este eje ferroviario en la colectividad de comarcas y regiones catalanas que no tienen tradición de comunicaciones. Es para garantizar una estructura no radial del territorio, y en ese sentido pensamos que este estudio de viabilidad, este estudio económico, este estudio informativo que tendría que realizar el Ministerio y concretamente Renfe, sería de gran interés para el futuro, el crecimiento y el reequilibrio territorial de Cataluña, un reequilibrio que puede quedar afectado con la constatación y el hecho de que en los próximos años el AVE será una realidad y el AVE va a marginar zonas enteras del territorio catalán. Este tren bala va a pasar lejos de Manresa y va a dejar al norte del eje transversal una situación —repito— de desequilibrio territorial. El primer punto de esta segunda proposición no de ley también redundante en la defensa de la inversión suficiente para mejorar la competitividad del eje Lleida-Manresa.

Estas razones nosotros entendemos que tendrían que ser compartidas por todos los grupos. De hecho, en el Consejo comarcal del Vallés, que están presentes todos los grupos municipales de la comarca del Vallés, todos los grupos municipales, desde el Partido Socialista, Convergència i Unió, Esquerra Republicana, independientes y el mismísimo Partido Popular, aprobaron el 4 de diciembre una propuesta, una moción colectiva donde se reivindicaban todas estas peticiones. Entendemos que es una petición colectiva por parte de todos los grupos políticos de la comarca del Vallés, concretamente también de Manresa, que está fechada el 4 de diciembre, así pues los parches presupuestarios como se ve no fueron suficientes ni por los grupos que los aprobaron o los impulsaron.

Por estas razones el Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya, Grupo Mixto, da por defendidas y ya avanzamos que no vamos a aceptar las enmiendas del Grupo Popular, porque entendemos que son insuficientes y, como ha dicho muy bien la señora del Grupo Socialista Teresa Cunillera, son meandros para marearnos a todos y no llegar a buen puerto.

El señor **PRESIDENTE:** Hay presentada una enmienda del Grupo Popular. Tiene la palabra el señor Llorens para su defensa.

El señor **LLORENS TORRES:** Por cortesía parlamentaria, quería responder al diputado de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Puigcercós, para decirle que por parte del Grupo Parlamentario Popular se comparten plenamente el interés por la defensa de la vertebración del territorio que ha manifestado S.S. y que también comparten aquí el resto de grupos políticos.

Puestos a marear la perdiz, que es un poco lo que han dicho la señora Cunillera y el señor Puigcercós, no hay mayor mareo que cuando se pone en marcha por ejemplo en las obras de la autovía Cervera-Igualada organi-

zar una plataforma para pedirla. No hay mayor mareo que cuando una línea está salvándose, precisamente rectificando la estrategia del Gobierno socialista que la partió, la partió en dos, Lleida-Cervera y Manresa-Barcelona para hacerla inviable, no hay mejor forma de defender el interés por una línea que mantenerla viva con las inversiones y las mejoras que ahora se están realizando. ¿Creen SS.SS. que este Gobierno, que ha sido capaz de presentar un déficit cero, tiene algún interés de invertir 1.048 millones de pesetas en una línea para luego dejarla morir?

La alta velocidad, y a toda la velocidad señor presidente como usted ha pedido que interviniéramos todos, va a llegar el año 2002 a Lleida, ¿es cierto o no es cierto? La va a traer este Gobierno. Otros gobiernos tenían otras prioridades, creían que para unirse a Europa había que empezar Madrid-Sevilla. Este Gobierno no. Este Gobierno ha creído que había que priorizar el tramo Lleida-Barcelona-frontera francesa, y es propósito de este Gobierno (lo digo para tranquilizar las preocupaciones de SS.SS.) trasladar los efectos de la alta velocidad al resto de la línea férrea, a esas comarcas de alta montaña, que corren riesgo. Por cierto, el ferrocarril Lleida-Pobla se salvó porque en la pasada legislatura se presentó una enmienda por parte de este diputado a través del Grupo Parlamentario Popular, usted no estaba en esta Cámara pero la señora diputada sí lo sabe, para mantener la misma y se mantiene viva la línea férrea Lleida-Pobla.

Está en marcha la autovía Cervera-Igualada, que estuvo parada catorce años, los catorce años que estuvieron gobernando los socialistas. Existe el plan de transformación en autovía del eje transversal y toda esa serie de obras...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, perdone que le interrumpa, hable usted frente al micrófono, porque no pueden seguirle los servicios de la Cámara.

El señor **LLORENS TORRES**: Hay además otras inversiones en tramos de la línea que nos ocupa, en el tramo Moncada-Barcelona, en el tramo Tarrasa-Manresa, por importe de 862 millones de pesetas, que hay que añadir a los otros 1.048 millones de pesetas. ¿Se creen SS.SS. que el Gobierno está invirtiendo en estos tramos de la línea férrea Lleida-Cervera y Manresa-Barcelona para luego cerrarla? Lo que está pasando es que hay una serie de mejoras que están en marcha y que cambiarán sustancialmente, como ha dicho el ministro, las demandas y las necesidades de los viajeros.

Tengan ustedes paciencia, el plan de viabilidad llegará naturalmente, y todos podremos celebrar que la línea férrea Lleida-Barcelona sea otra alternativa a la alta velocidad y aproveche los efectos de esa alta velocidad. Seguramente eso es lo que en estos momentos deberíamos todos compartir.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Cunillera, tiene la palabra. En esta Comisión es habitual que se hace de mayor a menor.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: No se preocupe, señor presidente, estaba preparada.

En primer lugar deseo anunciar que nosotros vamos a votar favorablemente las dos proposiciones no de ley que se están discutiendo en este momento, porque entendemos que son complementarias de la que se han discutido anteriormente, pero efectivamente las dos tendrían sentido si antes hubiera un plan de viabilidad que se hubiera presentado en esta Cámara. El representante de Esquerra Republicana, el señor Puigercós, hablaba de parches presupuestarios y es verdad, muchas veces las partidas que hemos discutido en esta Cámara han quedado en eso, en parches presupuestarios. Pero es que en este viaje al pasado a que nos lleva inevitablemente siempre el señor Llorens, un pasado para él siempre acotado a lo que son gobiernos socialistas, yo le voy a hacer una referencia más cercana en el tiempo. Todos tuvimos ocasión de conocer un acta de una Comisión de Infraestructuras en la que el anterior ministro de Fomento decía aquello de no habrá más remedio que hacer las obras entre Zaragoza y Lleida, es decir alguna cosa debió de quedarles pendiente de hacer.

Volviendo a los parches presupuestarios, aquí se está hablando otra vez de grandes promesas, de conversión en autovía del eje transversal, del tema de la autovía Cervera-Igualada. Todo eso no es ni tan siquiera un parche presupuestario. ¿Dónde está? ¿Dónde se contempla? ¿En qué presupuesto está dicho que el eje transversal va a ser una autovía? Esto simplemente es una promesa más del Gobierno del PP que vamos a ver en qué queda.

Quiero decirle al representante de Esquerra Republicana, pero también al representante del Partido Popular que ha hablado antes que yo, que si hablamos de viabilidad estamos hablando inexorablemente del plan de viabilidad que necesariamente habría de contemplar esta vía. La línea férrea Lleida-Manresa se puede contemplar, como he dicho antes, cuando hablamos de los tramos que están en este momento en ejecución con mayor o menor fortuna, cuando hablamos de esos tramos nos remiten al plan de viabilidad. Cuando recabamos el plan de viabilidad nos remiten a los tramos que están en ejecución, pero esos tramos que en este momento se están reparando siempre dejan un agujero negro que está entre Cervera y Manresa. La necesidad del plan de viabilidad, tal como se dijo ya en el año 1997, tal como se dijo en aquel momento, era para que se contemplara en su globalidad la necesidad de que esa vía tuviera eso que hemos dicho antes, cabecera del AVE, acercando Manresa a la cabecera del AVE en Lleida, una línea complementaria, como se ha visto en momentos recientes con algunas obras. Sin un plan de viabilidad que detecte y diga las necesidades que tiene esa vía, que tienen los territorios, que tienen las fuerzas

económicas y de todo tipo, las universidades que están en este momento, la UNED en Cervera por ejemplo, si no detectamos las necesidades no podremos decir qué pasa con el trazado entre Cervera y Manresa. A partir de ahí podríamos hablar entonces de qué dotaciones presupuestarias son necesarias.

Con el voto en contra que se ha anunciado aquí del Partido Popular, o que se sospecha del Partido Popular, va a quedar otra vez en un agujero negro. Qué va a pasar con esa línea en ese tramo concreto. Nos tememos que lo que pasa es que eso no se quiere contemplar, porque si se quisiera contemplar ya estaría en esta Cámara el plan de viabilidad, ya podríamos hablar de la virtualidad de esa línea y podríamos hablar seguramente de partidas presupuestarias, que por cierto se suelen poner en los Presupuestos Generales del Estado, pero como esta diputada se ha tomado la molestia desde el año 1997 de ir pidiendo el grado de ejecución de las partidas presupuestarias aprobadas, veríamos que en la mayor parte de los presupuestos desde que gobierna el Partido Popular en obras muy concretas de la provincia de Lleida son de grado de ejecución cero; por tanto, las partidas presupuestarias casi siempre son brindis al sol.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Grau, ¿desea intervenir? (**Asentimiento**.)

Le recuerdo las grandes promesas de brevedad que han hecho ustedes.

El señor **GRAU BULDÚ**: Brevemente, solamente para fijar nuestra posición respecto a las dos proposiciones.

En primer lugar, si me permite por alusiones, recordar que la plataforma, como ha dicho la diputada Cunillera, está formada no solamente por ayuntamientos sino también por organizaciones sindicales, diputados del Parlament y diputados del Congreso, de los cuales no todos han asistido a las reuniones que ha hecho corrientemente esta plataforma. Esta plataforma se constituyó como plataforma cívica, en el sentido de coordinar; en todo caso quizá la palabra plataforma sea un nombre muy petrolero pero posiblemente sea una coordinadora del sentir de todas las comarcas y ayuntamientos que recorre la línea Lleida-Manresa, para evitar el cierre de esta línea. Por esta razón se ha ido reuniendo regularmente y con todo el sentir más democrático, manifestando a cada una de las administraciones afectas las demandas o las necesidades que tenía esta vía.

Decimos que si la actuación afectaba tanto a los empleados ferroviarios como a los ayuntamientos como a los consejos comarcales, lógicamente era en el sentido de no perder esta línea que estaba viva, y por eso nos hemos congratulado siempre de la rehabilitación que se ha hecho de esta línea en el tramo Mollerusa-Cervera y el que se está pidiendo, al menos el parche o el meandro que se ha hecho en el Presupuesto de este año, de 150 millones de pesetas para dejar abierta

la continuidad de estas obras inmediatamente terminado el tramo Mollerusa-Cervera. Este parche al menos lo entendemos positivo, en tanto en cuanto mantenga lo que decía en mi intervención anterior de vía alternativa entre Lleida y Barcelona.

Realmente insistimos en que no consideramos absolutamente contraria la postura del Partido Socialista, en el sentido de reiterar la demanda al Gobierno del plan de viabilidad, pero respecto a las dos propuestas que presenta el Grupo Mixto, la de Esquerra Republicana y la de Izquierda Unida, nosotros votaremos en contra de la proposición del señor Saura (perdón, señor Saura, de Iniciativa per Catalunya), votaremos en contra a la propuesta de Esquerra Republicana de Catalunya por cuanto su propuesta condiciona el resultado de un estudio de viabilidad, cosa que no entendemos complementaria. Un estudio de viabilidad debe tener al menos la libertad de analizar la realidad y presentar las conclusiones, no marcar ya que si el tren tiene que ser cada quince minutos, tiene que ser de otra forma, o fijar ya en un determinado tiempo las soluciones al programa previsto sin el previo plan de viabilidad.

Reiteramos nuestra posición en el sentido de que el parcheo, o al menos el evitar cerrar la línea es positivo, por cuanto la utilidad de la vía no se cierra y entonces se respetan territorialmente las demandas de los ciudadanos afectados; y en segundo lugar, sí votaremos a favor de la enmienda de Iniciativa per Catalunya, en el sentido de que abrir una vía de Lleida-Manresa-Girona, posiblemente, a la hora de un estudio de viabilidad, es una buena consideración, la cual es positiva, para abrir si la viabilidad lo marca una línea Manresa-Girona como posibilidad de equilibrio territorial, respetando lógicamente el eje transversal Lleida-Girona, que pasa también por Manresa.

Por esta razón, dada la libertad que permite la propuesta del señor Saura y al mismo tiempo en el sentido de que la mejora del tren Lleida-Manresa está en respetar de alguna forma el mismo sentido de libertad o al menos de acción del Gobierno para rehabilitar o mantener las mejoras de la línea y que no condiciona los resultados futuros, sino que abre la posibilidad de este estudio, nuestro voto será favorable en este caso a la enmienda de Iniciativa per Catalunya.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puigcercós, tiene usted derecho a la palabra, pero le voy a advertir una cosa, tiene usted derecho a la palabra sólo para decir si acepta o no las enmiendas. En el caso de que quiera usted intervenir, porque me ha pedido intervención, le advierto que el portavoz del Grupo Popular me ha pedido también una intervención, vamos a reabrir el debate y va a ser imposible terminar la Comisión. Por tanto, si usted me dice que quiere intervenir, voy a tenerle que dar la palabra a los demás grupos.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Sólo para aclararle al señor de Convergència i Unió, y le voy a desilusionar, que va a tener que votar, porque las dos

proposiciones no de ley son de Esquerra Republicana, no de Iniciativa per Catalunya; sólo por esto va a tener que votarme a favor.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puigcercós, necesitamos que nos diga si acepta o no las enmiendas.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Lo había manifestado en la defensa de mis proposiciones no de ley y he dicho que no.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE GARANTICE LA PROLONGACIÓN DEL TREN ARCO DESDE BARCELONA HASTA CARTAGENA (MURCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000082)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al siguiente punto del orden del día, número 6: proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que garantice la prolongación del tren Arco desde Barcelona hasta Cartagena. Está presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y tiene la palabra doña Amparo Marzal para su defensa.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: Señorías, cinco días después de presentar esta proposición no de ley, el 28 de mayo pasado, Renfe suprimía el tren expreso Estrella Mar Menor, que comunicaba Cartagena y Murcia con Barcelona. Este servicio, que gozaba de buena ocupación por parte de los usuarios de la región, en torno al 75/80 por ciento e incluso el cien por cien en épocas punta, era sustituido por otro más moderno y con más servicios, catorce, frente a los cuatro semanales del anterior, que es el llamado tren Arco. Sin embargo, el nuevo tren se olvidaba de Cartagena, ya que comunica Barcelona con Murcia, pero no llega hasta Cartagena.

Esto ha ocasionado en la ciudad un fuerte rechazo ante la supresión del tren Estrella y al mismo tiempo la enérgica demanda de que el Arco se prolongue hasta Cartagena; rechazo y exigencia que han planteado todas las fuerzas sociales —Confederación empresarial, asociaciones de vecinos, sindicatos, universidad— y también las fuerzas políticas de la comarca, que condujeron a la aprobación de una moción por parte de todos los grupos políticos, incluido el Partido Popular con su alcaldesa al frente en el Ayuntamiento de Cartagena, el 17 de mayo pasado. También llevaron al respaldo unánime de los diputados regionales de los tres partidos políticos con representación en la Asamblea regional de Murcia (Izquierda Unida, Partido Socialista y Partido Popular, éste con mayoría absoluta) a una moción en el mismo sentido. En ambos casos se pedía al Gobierno y a Renfe la prolongación del tren Arco hasta Cartagena para no dejar a la ciudad fuera del corredor ferroviario mediterráneo, que es exactamente lo mismo que pedimos ahora.

Estamos hablando de una ciudad de 180.000 habitantes, cabecera de una comarca de más de 160.000, y que supone por tanto una población mayor que la mitad de las capitales de provincia españolas. Se está dando la espalda a un potencial de usuarios rentable económicamente y a una comarca con un importante nivel económico, tanto industrial como turístico. Estamos hablando también de una ciudad que tras sufrir una grave crisis económica fue objeto de un plan especial suscrito por el entonces gobierno socialista en 1994 y asumido posteriormente por el Gobierno del señor Aznar así como por los correspondientes gobiernos autonómicos. En dicho plan especial, las comunicaciones ferroviarias tenían y tienen un papel fundamental para el desarrollo económico previsible, y estamos hablando, a pesar de ello, de una ciudad que ha sufrido desde 1997 diversas supresiones de líneas de largo recorrido y otros servicios por parte de Renfe, como el Talgo Cartagena-Lorca, el Talgo Cartagena-Barcelona, el regional Cartagena-Valencia, y una más reciente, posterior incluso a la supresión del Estrella, ya que se ha ampliado un quinto Talgo Murcia-Madrid, pero sólo para Murcia, no para Cartagena.

Ante esta situación, en la ciudad portuaria la supresión del tren Estrella ha causado un profundo malestar, por el nulo interés que Renfe y el Ministerio de Fomento parecen tener en ella. En un momento que el Partido Popular está vendiendo a la región el AVE, que parece va a llegar hasta el último rincón, resulta cuando menos chocante que se nos prometa el más y se nos quite el menos. La sensación general de la ciudadanía es que el Gobierno promete sobre el papel pero no pone una sola traviesa en la realidad; y aún más, se van desmantelando los servicios con los que contamos.

Miren ustedes, señorías, los murcianos sufrimos lo que se ha venido en llamar el efecto Altet, tanto en comunicaciones aéreas como en ferroviarias. Todos los diputados murcianos (me gustaría ver alguno aquí, por cierto) reflejo de lo que hacen el resto de los ciudadanos de nuestra región, viajamos a Madrid a través de Alicante, a través de su aeropuerto de El Altet, de ahí el nombre del efecto mencionado, porque los servicios aéreos desde esta vecina capital son muy numerosos, nada comparables a los dos vuelos que salen del aeropuerto de Murcia, San Javier.

Lo mismo está sucediendo con los trenes. Los ciudadanos de Murcia, si se acercan a la estación de ferrocarril de Alicante por sus propios medios, pueden encontrar hasta ocho servicios diarios y otros tantos de vuelta a Barcelona, a través del Euromed, Talgo y Arco. Murcia solamente dispone de tres y Cartagena de uno.

Pero no quiero desviar la atención de SS.SS. con comparaciones con provincias vecinas, de cuyo desarrollo nos alegramos, porque lo que deseo es centrar su interés en que apoyen para Cartagena lo que hasta ahora ha tenido: esa conexión directa con Barcelona en las condiciones que Renfe ofrece a Murcia. Queremos la prolongación del tren Arco desde Murcia hasta Cartagena. Esta misma cuestión ha sido ya debatida en el

Senado con ocasión de una moción presentada por la senadora María Antonia Martínez, moción que fue rechazada por el Partido Popular. No obstante, yo he preferido mantener esta proposición aquí, en esta Cámara, porque de la intervención del portavoz del Partido Popular se dejaba ver en el Senado una posible solución a las reivindicaciones de Cartagena, posible solución que hace unos pocos días fue reiterada por el consejero de Obras Públicas de nuestra comunidad. La solución era que de momento el Partido Popular votaría en contra de la prolongación del tren Arco de Barcelona hasta Cartagena, pero que cuando hubiera viajeros la línea se prolongaría, y llegaba incluso a decir nuestro consejero que la Presidencia de Renfe se había comprometido por escrito a prolongar el recorrido hasta Cartagena del tren que nos ocupa.

En estas condiciones espero que no les resulte difícil apoyar mi propuesta, ya que parece que el Gobierno ha manifestado su interés en instar a Renfe a que lleve el Arco a Cartagena, según las manifestaciones que acabo de mencionar. En todo caso, si lo que Renfe desea es que haya muchos usuarios, no me parece que la gestión que está realizando actualmente de la línea sea la más adecuada, y pongo unos breves ejemplos:

Primero, si un usuario de Cartagena quiere utilizar el Arco para ir a Barcelona deberá transbordar en Murcia, con maletas incluidas y con 27 minutos de espera en la estación, de madrugada. A la vuelta, por la noche, además de cambiar de tren habrá de tener la suerte de alcanzar la única combinación posible, que a la llegada del Arco en muchas ocasiones ya ha salido, con lo que tendrá que dormir en Murcia. Todo ello en el caso de que el viajero tenga mucho interés en viajar en el Arco, ya que si ustedes llaman al teléfono de información directa de Renfe, el 902-24-02-02, la información que se les facilitará es que no existe la posibilidad de ir en el Arco desde Cartagena hasta Barcelona. Y aún más, en el folleto que Renfe edita de información sobre el Arco ni siquiera aparece Murcia en la relación de puntos de destino, ni en el mapa con las estaciones, ni en la relación de precios, y mucho menos Cartagena, desde luego. En estas condiciones no sé qué viajeros piensa captar Renfe para el tren Arco desde Cartagena, difícilmente los clientes pueden demandar servicios que desconocen, y mucho menos con informaciones contradictorias. Quizá con esta práctica de grandes líneas Renfe persiga que la ocupación de este tren sea nula, así justificar su falta de rentabilidad y por tanto la supresión llegado el caso, tal y como ha pasado con el Estrella.

Aún quiero, sin embargo, exponerles un último argumento a favor de la rentabilidad de la línea, para terminar, rentabilidad que confirmaba el Grupo Popular en el debate de la Asamblea regional de Murcia. En su día, el Gobierno regional socialista de Murcia demandaba a Renfe la ampliación del número de trenes Talgo Cartagena-Murcia-Madrid, aunque Renfe indicaba que no era rentable. Existía entonces un solo servicio de ida y vuelta. La comunidad hizo los estudios de mercado y se los ofreció a Renfe. Con este estudio se firmó el con-

venio para crear el corredor Cartagena-Murcia-Madrid con cuatro servicios de ida y vuelta. Los dos primeros años del convenio la comunidad tuvo que pagar, porque la ocupación no era óptima, si bien a partir de entonces ya no se pagaba nada. Hoy es para Renfe, con 10 trenes Talgo diarios, lo que se llama un corredor de oro, resultó ser de alta rentabilidad. Lo mismo puede suceder con el tren Arco hasta Cartagena, si ustedes le dan esa oportunidad a la ciudad.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Salvador Sanz.

El señor **SANZ PALACIO**: Voy a exponer la posición de mi grupo, que adelantará es contraria a la aceptación de la proposición no de ley tal y como está planteada. Le daré algunos datos que sin duda servirán para matizar las afirmaciones de la ponente socialista, así como para comprender la postura que mi grupo adopta.

Por los representantes de Renfe se planteó un cambio en lo que afecta a Murcia, iniciado el día 28 de mayo, consistente en la sustitución de un tren nocturno de baja calidad, el llamado Estrella Mar Menor, que circula de viernes a domingo desde Barcelona a Cartagena, por un servicio por día y sentido de un tren Arco desde Barcelona a Murcia, cambiando cuatro circulaciones semanales por catorce, con una mejora cualitativa notoria. Asimismo, según datos que nos proporciona Renfe, le informo que el Estrella Mar Menor, que tiene unos resultados económicos muy deficitarios para Renfe, transporta una media de 30 viajeros diarios con salida y llegada de Cartagena, quedando inicialmente servida esta ciudad, a partir del mismo día 28 de mayo, por un Talgo con destino Madrid que enlaza en Murcia con el Arco de nueva implantación con destino a Barcelona.

Los horarios de la nueva circulación de Arco, que como estaba previsto ha comenzado a circular el 28 de mayo, son los siguientes: salida de Murcia, de lunes a sábado, a las seis y media, 6,35 exactamente, y llegada a Barcelona a las 13,35; salida de Murcia el domingo a las 16,45 y llegada a Barcelona a las 23,55; salida de Barcelona diariamente a las 17 horas y llegada a Murcia a las 23,35. Para atender la relación entre Cartagena y Barcelona se ha establecido una conexión con el Talgo Cartagena-Madrid, que sale de Cartagena a las 5,30 llegando a Murcia a las 6,10 y enlazando con el Arco que sale de Murcia a las 6,35 con destino Barcelona.

Tanto los representantes de Renfe como los representantes de la comunidad murciana se han comprometido a hacer un seguimiento minucioso de esta nueva circulación, que presenta nuevas y muchas dificultades para establecer su origen y destino en Cartagena, para, una vez superadas las mismas plantear en una segunda etapa dicha prolongación. Nos consta que tanto por parte de Renfe como por parte de los representantes de

la comunidad autónoma murciana se están realizando de forma coordinada las acciones de comunicación de la mejora de servicios.

Por todo ello votaremos en contra, y no obstante estaremos atentos para evitar discriminaciones y proponer medidas que siendo técnica y económicamente viables sirvan para mejorar las comunicaciones en esa comunidad y sirvan de impulso económico a la misma.

— **RELATIVA A LA AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA CONEXIÓN ENTRE LA AUTOPISTA A-7 Y LA CARRETERA N-II EN FIGUERAS NORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000077)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta proposición, pasamos a la que tiene el número 7 en el orden del día, relativa a la ampliación y mejora de la conexión entre la autopista A-7 y la carretera N-II en Figueras norte. Es autor el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra doña Montserrat Palma.

La señora **PALMA Y MUÑOZ**: Esta proposición no de ley que trae hoy el Grupo Socialista para su debate y votación, es una proposición bastante sencilla tanto en su contenido como en su forma. Habrán visto SS.SS. que tiene un redactado bastante simple y va a ser fácil presentar esta proposición y defender su conveniencia.

La proposición se refiere muy concretamente a un enlace de la autopista A-7 con la carretera N-II, al norte de la ciudad de Figueras. Este enlace, seguramente por un error yo diría que histórico, es un enlace absolutamente incompleto, y actualmente es difícil encontrarlos de parecidas características.

Cuando se construyó la autopista A-7, el planteamiento del momento seguramente no permitió tener la perspectiva y la visión de futuro necesarias como para calibrar que la construcción de un enlace entre dos infraestructuras tan básicas, tan fundamentales y tan potentes como la autopista A-7 y la carretera N-II no podía ser un enlace incompleto. El hecho de que sea incompleto se produce porque la salida a la que nos referimos, la salida de Figueras norte, sólo puede ser utilizada para acceder a la autopista en dirección a La Jonquera o para salir de la autopista para los vehículos provenientes de La Jonquera. Por tanto, los ciudadanos y ciudadanas de la comarca de l'Alt Empordà, que son los que utilizan habitualmente estos accesos, no pueden usar la entrada a la autopista A-7 por Figueras norte cuando se dirigen a Barcelona y tampoco pueden utilizar esta salida cuando provienen de Barcelona.

En aquel momento seguramente la perspectiva fue de la comunicación con Francia para la zona eminentemente turística e importante por su conexión con los pueblos de la Costa Brava. Sin embargo, en este momento hay que decir que la propia ciudad de Figueras y su zona de influencia, la comarca de l'Alt

Empordà, ha experimentado un importante crecimiento, que hace bastante incomprensible que aquellos que circulan o viven en la zona norte de la comarca tengan que cruzar la ciudad de Figueras, dirigirse a la zona sur para acceder a la autopista A-7 cuando quieren dirigirse a Barcelona.

En los últimos tiempos se han producido peticiones de distintas instituciones locales, concretamente del Ayuntamiento de Figueras y del Consell Comarcal de l'Alt Empordà, dirigidas al propio Ministerio de Fomento pero también a la concesionaria ACESA, a fin que se realizaran las gestiones oportunas para impulsar la mejora de este acceso; sin embargo, hasta la fecha no han tenido ningún tipo de respuesta. Es curioso, porque las peticiones que se han dirigido al Ministerio de Fomento hacían referencia a la concesionaria ACESA y las que se dirigían a ACESA se remitían a Fomento. En cualquier caso nos parece que queda claro que la mejora de esta infraestructura correspondería en principio al Ministerio de Fomento, y tal como decimos en nuestra proposición debería hacerse de mutuo acuerdo con la concesionaria ACESA.

Quiero resaltar aquí también que los ciudadanos de la zona, y especialmente de la provincia de Girona, sufrimos unos déficits en infraestructuras dependientes de la Administración central que empiezan a ser especialmente graves. El del acceso del Figueras norte a la autopista A-7 es un uno, y muy puntual, pero nuestro grupo tiene otras iniciativas presentadas, como la de solicitar la ampliación del tercer carril de la autopista A-7 Massanet de la Selva y La Jonquera, o el desdoblamiento de la propia carretera N-II desde Tordera hasta La Jonquera; en parte hay un tramo que ya está en fase de proyecto, pero también ha sido solicitado el desdoblamiento entre Girona y La Jonquera. Sabemos que estos estudios tienen una fecha concreta para su inicio, que es enero del próximo año 2001; por lo tanto es inminente que se van a empezar a estudiar estos temas, y lo que planteamos hoy aquí, señorías, es un tema que sabemos también que está estrechamente vinculado al desdoblamiento de la carretera N-II. Por lo tanto, pensamos que ahora más que nunca es el momento para insistir en que esta demanda histórica tenga una cumplida respuesta. Sabemos también que estos estudios sobre el desdoblamiento de la N-II entre Girona y La Jonquera deberán coordinarse con otros importantes, concretamente el del desdoblamiento de la N-260 entre Besalú y Figueras, incluyendo también la variante norte de Figueras. Y, a su vez, todo esto debe hacerse en coordinación con los planteamientos y los proyectos de infraestructuras que dependen de la Administración autonómica, como es el caso de la carretera comarcal 260, entre Figueras y Rosas. Estamos hablando de un punto del territorio especialmente importante y a su vez vulnerable desde el punto de vista de las infraestructuras viarias y de las comunicaciones. No debemos olvidar que muy cerca de este punto del que estamos hablando hoy va a pasar la línea del tren de alta velocidad, y por ello estamos en un momento en que todos

estos proyectos deben hacerse de forma coordinada y, sobre todo, con perspectiva de futuro, que no se hizo en su momento en el caso que nos ocupa hoy.

Por lo tanto, y a la espera de que se discutan y se aprueben —esperamos— otras iniciativas vinculadas a proyectos de infraestructuras viarias del territorio, concretamente de l'Alt Empordà y de las comarcas de Girona, solicitaríamos de SS.SS. el voto favorable a que se planteen los proyectos y los estudios necesarios para que este acceso, que es un acceso absolutamente limitado y que no satisface las necesidades de circulación que hay en este momento en la zona, de una vez por todas sea un acceso a la altura de las necesidades del siglo XXI.

El señor **PRESIDENTE**: Ha presentado una enmienda el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra don Salvador Sanz.

El señor **SANZ PALACIO**: Muy brevemente, para indicar que nuestro grupo propone esta enmienda porque considera que la actuación a que se insta en la proposición no de ley se tendrá en cuenta durante la redacción del estudio informativo del desdoblamiento en la carretera N-II, puntos kilométricos 709 al 773, tramo Girona-La Junquera, que actualmente se encuentra en fase de licitación. En el proceso de redacción de este estudio informativo se analizarán los enlaces Figueras norte y Figueras sur de la autopista A-7 con la carretera N-II y se propondrán las alternativas correspondientes.

Por tanto, el criterio de mi grupo es contrario a la aceptación de la proposición no de ley tal y como está planteada. No obstante, proponemos al Grupo Socialista que acepte nuestra enmienda porque, en caso de no aceptarse nuestra propuesta, nos veríamos obligados a votar en contra de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? El señor Sedó tiene la palabra por el Grupo de Convergència.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Simplemente comentar lo que dice la portavoz del Grupo Socialista, que verdaderamente la expansión del entorno de Figueras estos momentos puede hacer necesaria la conexión en el otro sentido, en sentido hacia Barcelona, de la entrada norte en la autopista A-7. Se está trabajando en todo el tema del desdoblamiento desde Girona a La Jonquera e incluso hacia más al sur en otros puntos. Digo esto porque la portavoz socialista nos ha dado un repaso casi en general a las infraestructuras de Girona, o al menos de las comarcas del norte de Girona. Por lo tanto, centrándome simplemente en este tema, que es el que es motivo de la proposición no de ley de hoy, no de la anterior en número de orden de entrada en la Cámara, que también es de la zona de Figueras, es positivo que pueda avanzarse este complemento de enlace para que sea un enlace total. En otros sitios sí se ha hecho, se han hecho nuevos enlaces en la autopista A-7 con el

Ministerio y en acuerdo con las autopistas, o sea, que en esto tiene algo de razón la señora portavoz del Grupo Socialista, que tiene que entrar, puede entrar en ello la empresa concesionaria. Pero básicamente, como es una concesión, el proyecto tiene que salir desde el Ministerio. Y sería interesante, ya que están en fase de estudio informativo las nuevas obras de esta nueva vía desdoblada, que por parte del Grupo Socialista se aceptase la enmienda, porque puede incluir el desarrollo de los proyectos que se necesitan para llevar a buen fin lo que se pide.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Montserrat nos dirá si acepta o no la enmienda.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: Señor presidente, hemos hablado con el portavoz del Grupo Popular y aceptaríamos la enmienda, proponiendo una redacción transaccional que recoge, yo diría que al completo, la enmienda del Grupo Popular, pero nos parece que es una redacción más completa más detallada.

El señor **PRESIDENTE**: Tienen ustedes tiempo hasta la hora de la votación para formalizar el texto y pasárselo a la Mesa.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: En cualquier caso, si me permite, señor presidente, quedaría tal como sigue: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento incluya el análisis de la conexión entre la autopista A-7 y la N-II en el sector norte de la ciudad de Figueras en el estudio informativo de desdoblamiento de la carretera N-II entre Girona y La Jonquera y, tras la aprobación definitiva de éste, impulse los trámites para agilizar la redacción de los proyectos correspondientes y posterior inicio de las obras. Con esta redacción creemos que damos cumplida respuesta tanto a las intenciones del Grupo Socialista al presentar esta proposición no de ley como a los matices que el Grupo Popular ha aportado con su enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Tomamos nota del texto y así será votado en su momento en la Comisión.

Quería decirles a los señores portavoces y a los señores que están aquí presentes, que las votaciones, por la velocidad que están empleando ustedes y por una serie de incidencias que ahora les relataré, van a ser pronto, no tan tarde como parecía. En principio parecía que podríamos llegar a las dos de la tarde, luego a la una y media y probablemente puedan ser incluso antes de la una, que no van a ser, puesto que hemos anunciado a la una. Quiero decírselo para que lo comuniquen al resto de los miembros de la Comisión, porque hay personas que han preguntado si antes de las dos votaríamos o no; probablemente la votación se produzca a la una, porque llevamos bastante buen ritmo en la Comisión.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO QUE CONECTARÍA EL POLÍGONO INDUSTRIAL DEL HENARES DE GUADALAJARA CON LA VÍA DE SERVICIO QUE ESTÁ EJECUTANDO LA DEMARCACIÓN DE CARRETERAS DEL ESTADO PARA COMUNICAR LOS POLÍGONOS INDUSTRIALES DEL CORREDOR DEL HENARES EN LA PROVINCIA DE GUADALAJARA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 161/000096)**

El señor **PRESIDENTE**: Dicho esto, tengo que decirles que la proposición número 8 ha sido aplazada y se incluirá en el orden del día de la próxima Comisión. Por tanto, pasamos a la proposición no de ley número 9, relativa a la construcción del tramo que conectaría el polígono industrial de Henares de Guadalajara con la vía de servicio que está ejecutando la Demarcación de Carreteras del Estado para comunicar los polígonos industriales del Corredor del Henares en la provincia de Guadalajara.

El proponente es el Grupo Parlamentario Socialista y el señor García Breva tiene la palabra para su defensa.

El señor **GARCÍA BREVA**: Voy a justificar la proposición no de ley que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado haciendo un diagnóstico del Corredor del Henares en el tramo que afecta a la provincia de Guadalajara. Y el diagnóstico que cabe hacer es que estamos en una zona privilegiada de localización industrial y que en este momento se ubican más de 2.000 empresas en un área que afecta a distintos municipios, como son Azuqueca de Henares, Alovera, Cabanillas y la propia capital, Guadalajara. Esta zona de localización industrial tiene también una especialización en cuanto al tipo de empresas o de actividad económica que allí se localiza, que es fundamentalmente la actividad logística y todos los servicios de distribución que numerosas empresas eligen localizar en ese territorio para orientarse la distribución hacia todo el mercado, el inmerso mercado que supone Madrid y toda su área metropolitana. Es una zona que está atrayendo ya a numerosas empresas de Barcelona, que utilizan los servicios de ese área para evitar su entrada en Madrid y también tener acceso a ese gran mercado. El incremento de este tipo de empresas ha sido muy significativo en los últimos años y ha producido un aumento enorme del tráfico y del transporte por carretera, lo que ha incrementado los índices de densidad de tráfico y de peligrosidad de la N-II a su paso por la provincia de Guadalajara.

El estado actual de las infraestructuras en este segundo tramo del Corredor del Henares es absolutamente insuficiente, prácticamente sólo se cuenta con la N-II. Ha habido distintas iniciativas por parte del Grupo Parlamentario Socialista, incluso en la pasada legislatura también por el Grupo Popular, para iniciar la construc-

ción de un tercer carril en la N-II, que aliviaría bastante esos problemas de tráfico, pero se han incumplido las enmiendas que se aprobaron en el presupuesto de 2000, y no se ha ejecutado la partida presupuestaria que se habilitó a tal fin. La no construcción de ese tercer carril ha afectado también a la inexistencia de carriles de aceleración y desaceleración, que son en este momento insuficientes para abordar ese incremento de la densidad de tráfico. Hay que añadir aquí el impacto de las perspectivas de futuro que tiene la zona, dada la saturación rápida que está teniendo todo el área metropolitana de Madrid, concretamente la variante de Alcalá de Henares hasta Meco. Hay que tener en cuenta también la ubicación, ya segura, de una estación del AVE Madrid-Barcelona en Guadalajara, que va a incrementar las expectativas de localización industrial, con el efecto que va a tener en el incremento de la densidad de tráfico y de la peligrosidad en ese tramo de la N-II cerca de Guadalajara.

A este diagnóstico me gustaría añadir otros dos elementos que me parecen importantes de cara al futuro. En primer lugar, si comparamos el primer tramo del Corredor, que es el que abarca la provincia de Madrid, y lo comparamos con el segundo tramo, que es el que abarca la provincia de Guadalajara, en el primer tramo se ha producido ya una mayor inversión pública y una mayor dotación de infraestructuras públicas, e incluso hasta la actividad logística ha contando con ayudas públicas que están financiando actualmente el puerto seco de Coslada. Por el contrario en el segundo tramo, el de la provincia de Guadalajara, la dotación de infraestructuras públicas y la inversión pública ha sido mucho menor y, paradójicamente, la iniciativa privada y la inversión privada ha sido mucho mayor, ya que el puerto seco que actualmente está funcionando en Azuqueca de Henares es de iniciativa privada en su totalidad.

También en este segundo tramo se da un elemento importante, a mi modo de ver, y es que en la provincia de Guadalajara los ratios de producto interior bruto se sitúan por encima de la media nacional y sin embargo la renta per cápita se sitúa por debajo. Esta tendencia se va a invertir, puesto que se está produciendo en los últimos años un incremento demográfico importante en toda la zona y un trasvase de residentes de la provincia de Madrid hacia la provincia de Guadalajara, que estoy seguro que se va a incrementar con las perspectivas que abre la construcción del segundo aeropuerto en Campo Real, tal y como ha anunciado el ministro de Fomento.

Todo esto hace que el actual nudo de acceso de la N-320 a la N-II en la ciudad ya de Guadalajara puede pasar de ser el laberinto actual en que se encuentra a una verdadera odisea en 2001 con el incremento del tráfico que se va a producir en la zona. Esto es lo que nos mueve a presentar esta propuesta, pues hay que prever soluciones a largo plazo en este momento, ya que el efecto frontera, que ha sido negativo para ese segundo tramo, en este momento entra en una tendencia en la que va a ser positivo, dada la saturación y el

deterioro de la calidad de vida del primer tramo. Creemos que esta política de efecto frontera va a hacer que la expansión del área metropolitana de Madrid salte al segundo tramo, y ahí creemos que la iniciativa pública debe de actuar ya. El nudo de la N-320, como ya he dicho, es insuficiente. Es necesario urgentemente ese tercer carril y nosotros seguiremos insistiendo, y también en la iniciativa que hemos propuesto de la conexión de todos los polígonos industriales desde Azuqueca de Henares hasta Guadalajara. Actualmente el Ministerio de Fomento está haciendo esa conexión de los polígonos desde Azuqueca, Alovera y Cabanillas y falta la prolongación a ese último tramo, que abarcaría la ciudad de Guadalajara hasta el polígono del Henares. Nos parece que esa prolongación a lo largo del antiguo trazado de la N-II, que sigue siendo de titularidad estatal, mejoraría las condiciones del tráfico y la seguridad del tráfico de la N-II, contribuiría a expandir la localización industrial y logística de una zona de influencia y de servicio para Madrid y toda su área metropolitana, favorecería la expansión de esa misma área metropolitana de Madrid en el segundo tramo de una manera ordenada, y la actividad económica en el centro geográfico que contiene el más importante nudo de comunicaciones de España y de Europa. Creemos que todo esto supera el marco de competencias exclusivamente municipal y entra más de lleno en la problemática de las zonas fronterizas entre distintas comunidades autónomas, que en el caso del Corredor del Henares es muchísimo más compleja, sin tener en cuenta el efecto que va a tener en el futuro la R-II, que ya ha sido adjudicada y cuyo trazado el Gobierno mantiene todavía en la incógnita.

El Ayuntamiento de Guadalajara ha planteado y ha aprobado por unanimidad una proposición en los mismos términos en los que la planteamos nosotros hoy en esta Comisión de Infraestructuras. Creemos que esta infraestructura debe ejecutarse en colaboración con el Ayuntamiento, ya que en el Plan general de ordenación urbana del Ayuntamiento de Guadalajara ya consta este trazado y la calificación de suelo industrial de toda la zona limítrofe a esta vía de servicio. Creemos que hay que prolongar esa vía de servicio, que hasta ahora mismo el Ministerio de Fomento solamente está construyendo hasta el municipio de Cabanillas, y hay que prolongarla hasta Guadalajara para mejorar todo el tráfico en la N-II y mejorar también lo que es ahora mismo la circunvalación de la N-II a su paso por la ciudad de Guadalajara. Creemos que esta es una obra y una infraestructura de interés general, y es un tema importante para el futuro de la ciudad de Guadalajara, por lo que solicitamos el apoyo de los diputados de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Ismael Bardisa.

El señor **BARDISA JORDÁ**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular vamos a oponernos a esta proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista, en la que se insta al Gobierno para que a través del Ministerio de Fomento, y en colaboración con el Ayuntamiento de Guadalajara, se construya el tramo que conecte los polígonos industriales del Henares de la ciudad de Guadalajara. Y nos vamos a oponer porque creemos que el Gobierno, dentro de las competencias del Ministerio de Fomento, ha cumplido perfectamente con la conexión de estos polígonos industriales de la zona del Henares y de la zona de Guadalajara.

Entendemos que las necesidades de los accesos a los polígonos industriales de la N-II quedan suficientemente cubiertos por los proyectos redactados y en fase de licitación, consistentes en la reordenación de accesos y construcción de calzadas de servicios entre los puntos kilométricos 38 al 55,5, enlace de Meco-Cuatro Caminos, y el punto kilométrico 43 al 46,5, tramo de Azuqueca de Henares. Entendemos que con estas calzadas de servicio precisamente lo que se pretende es eso, conectar a todos los polígonos industriales de la provincia de Guadalajara y con ello además se pretende una disminución de la intensidad media diaria para dar continuidad a las existentes en los polígonos industriales del Corredor del Henares, de forma que haya una calzada en cada margen y en todo el tramo, y así se evita que la carretera N-II sea vía colectora, distribuidora de estos polígonos y zonas industriales. Con estos accesos de servicio a lo largo de la N-II se evita la proliferación de accesos, de forma que se cumpla la normativa, alejándolos entre sí y dotándolos de los carriles de cambio de velocidad adecuado, para que las entradas y las salidas se realicen de forma segura y sin tener que invadir el carril derecho de la autovía.

Por otro lado, está ya en estudio por parte del Ministerio de Fomento, y se está haciendo ahora en la autovía de Aragón —lo que se tenía que haber hecho cuando se construyó en su momento, y no se hizo— la ampliación de tres carriles en los tramos comprendidos entre el kilómetro 38 y el kilómetro 55. La construcción de la R-II, de Madrid a Guadalajara, primero, va a permitir una comunicación importante entre Madrid y Guadalajara, y, en segundo lugar, lo que va a hacer precisamente es incidir en una disminución de los flujos circulatorios de la actual carretera N-II.

Nosotros creemos que esta proposición no de ley no es adecuada y desde luego lo que sí creemos es que el Gobierno, a través del Ministerio de Fomento, está cumpliendo con sus deberes, está cumpliendo con los accesos rápidos y a todos los polígonos industriales de todo el corredor del Henares, tanto de la provincia de Guadalajara como de la Comunidad de Madrid, y con ello lo que se pretende es que todos estos polígonos industriales tengan unos accesos rápidos a lo que va a ser una importante infraestructura, puesta en marcha en la anterior legislatura, como es el denominado puerto seco en Coslada. Va a haber una conexión directa por tren a los puertos de Barcelona, de Valencia, de Bilbao

y de Algeciras, y va a ser un foco muy importante para el desarrollo industrial, tanto de la provincia de Guadalajara, de todos los polígonos industriales de Guadalajara, como de los polígonos industriales del Corredor del Henares, sitios en la Comunidad de Madrid.

Señorías, estimamos que la conexión interna, las vías industriales son los accesos industriales es una competencia de las comunidades autónomas. Yo entiendo que esta proposición no de ley se debía haber presentado en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, para que el Gobierno de esa comunidad cumpla con sus deberes. Estimamos que son los responsables de este posible laberinto existente entre los diferentes polígonos industriales, pero nunca se puede achacar al Ministerio de Fomento, que está haciendo un importante esfuerzo de desarrollo de todos los polígonos industriales de la provincia de Guadalajara y de todos los polígonos industriales del Corredor del Henares. Por lo tanto creemos que este no es el sitio donde se debe presentar esta proposición no de ley, ya que hay competencias por parte de las comunidades autónomas que en ningún momento deben ser olvidadas por ninguno de los diputados. En ese sentido, y creyendo que están suficientemente cubiertos los accesos, y además que esos polígonos van a ser una fuente de riqueza para todos los ciudadanos de Guadalajara y para todos los ciudadanos de la Comunidad de Madrid, es por lo que vamos a votar en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de la proposición número 9, les recuerdo a SS. SS. que la número 10 ha sido aplazada al último punto del orden del día.

— **SOBRE EJECUCIÓN DE LA VARIANTE DE CERVELLÓ Y CONEXIÓN CON LA AUTOVÍA DEL BAIX LLOBREGAT, CARRETERA N-340 DE CÁDIZ A BARCELONA POR MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000108)**

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, el Grupo Socialista pediríamos el aplazamiento de la número 10, porque no va a poder llegar a tiempo el portavoz.

El señor **PRESIDENTE**: No se preocupe usted, que tomamos nota y la aplazaremos a la próxima Comisión. La número 11 tengo entendido también que querían no sé si aplazarla o retirarla.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Se retira.

— **SOBRE EL DESMANTELAMIENTO DEL CENTRO DE APROXIMACIÓN DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000145)**

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, aplazada la número 10 y retirada la número 11, al haber sido retirada también la número 12 por escrito del grupo parlamentario proponente, pasamos a la número 13 sobre realización de las obras de la variante ferroviaria de Pajares, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que no veo ningún diputado. El señor Centella estaba hace un momento. Mantendremos la expectativa durante unos minutos hasta que aparezca algún diputado del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. Por eso hice la advertencia a los señores portavoces que habíamos tomado la alta velocidad en la Comisión. Suspendemos la Comisión por cinco minutos hasta que localicemos al portavoz del Grupo Socialista.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se va a reanudar la Comisión de Infraestructuras y, habida cuenta que están ausentes los portavoces correspondiente a la iniciativa número 13 y a la iniciativa número 14. (**La señora García Arias pide la palabra.**) ¿Quiere usted hacer el favor de tomar el micrófono para que quede registrado lo que diga?

La señora **GARCÍA ARIAS**: La portavoz del Grupo Socialista para la iniciativa de Izquierda Unida sobre la variante de Pajares está presente.

El señor **PRESIDENTE**: Pero no está presente el proponente, a eso nos referíamos. Por tanto lo que vamos a hacer es posponerlas en el orden del día para dar lugar a que haga presencia el proponente y, por tanto, vamos a proceder al debate de la proposición número 15, que tiene por objeto para impulsar el inicio inmediato de las obras de derribo...

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, la persona que tiene que fijar la posición del Grupo Socialista no está en este momento, es que los habíamos ido llamando por orden.

El señor **PRESIDENTE**: Vera usted, en este caso atenderíamos a la demanda del proponente, pero a los portavoces que van a intervenir para fijar posición les corresponde estar aquí. Tienen ustedes que comprender que si estamos esperando a que cada uno decida cuál es su ritmo en la Comisión esta Comisión podría durar una vida entera, de la cual yo no dispongo. Por lo tanto, yo le diría al portavoz, en este caso del Grupo Socialista, que hiciera lo posible por encontrar al interviniente.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: En esa tarea estamos, señor presidente. Yo creo que en dos o tres minutos...

El señor **PRESIDENTE**: Yo creo que en el tiempo que tarde en intervenir el proponente que van a ser más de dos o tres minutos, va a tener usted tiempo para buscarla. Lamento que le haya cogido en esa posición.

— **PARA IMPULSAR EL INICIO INMEDIATO DE LAS OBRAS DE DERRIBO DEL PUENTE DE FERROCARRIL SOBRE EL TORRENTE DEL LLUCH EN EL MUNICIPIO DE EL VENDRELL Y DE CONSTRUCCIÓN, POR PARTE DE RENFE, DEL NUEVO PUENTE CON LAS DIMENSIONES ADECUADAS Y CON EL FIN DE EVITAR NUEVAS INUNDACIONES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN DE CONVERGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 161/000319)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Maldonado para, en nombre de su grupo, explicarnos la proposición no de ley número 15 para impulsar el inicio inmediato de las obras de derribo del puente del ferrocarril sobre el torrente del Lluch en el municipio de El Vendrell y de construcción, por parte de Renfe, del nuevo puente con las dimensiones adecuadas y con el fin de evitar nuevas inundaciones.

El señor **MALDONADO GILI**: Voy a tranquilizar al portavoz socialista, porque voy a usar más de dos o tres minutos, muchos más, supongo que incluso seré cortado por la Presidencia porque me alargaré, pero no es en aras de que llegue el compañero o la compañera del Grupo Socialista, sino desde el punto de vista de que es un tema, creemos, de una importancia grande desde el punto de vista social para una demarcación y para un municipio de las comarcas tarragonésas.

El Grupo de Convergència i Unió presentó esta proposición no de ley en su día basados en la preocupación de una situación real que viene de lejos y que vemos que con el paso del tiempo no se soluciona. Permítame, para empezar, que haga un poco de historia, un poco de historia para centrar los hechos y para justificar la necesidad de apremiar al Gobierno para solucionar este tema, para que de alguna forma se entienda el origen de esta proposición no de ley.

El pasado mes de julio tuvieron lugar en El Vendrell, municipio de la comarca del Baix Penedés, unas lluvias torrenciales, lluvias torrenciales que provocaron graves inundaciones, inundaciones que afectaron a muchísimas viviendas, a industrias, a comercios, a vehículos, a infraestructuras, a una cantidad ingente de todo el sector socioeconómico del municipio de El Vendrell. Obra en mi poder una valoración hecha por el Ayuntamiento de El Vendrell, por la Administración local, en la cual se valoran los daños materiales en aproximadamente 4.710 millones de pesetas. Esta cifra

nos da a entender la dimensión del desastre y la intensidad y la importancia de las inundaciones, magnitud esta que hay que circunscribirla a un municipio, a un solo municipio de poco más de 22.000 habitantes. Pero, señorías, la desgracia fue corta, podría haber sido mucho mayor si en lugar de ser de madrugada estas inundaciones hubieran sido durante el día. Hay que tener en cuenta que durante muy poco espacio de tiempo la avenida del agua, la inundación, se llevó por delante naves industriales, locales, vehículos, etcétera. Todo esto, si hubiera sido durante el día, hoy hablaríamos no sólo de daños materiales sino de pérdidas humanas. Esto es lo que preocupa al Grupo Parlamentario Catalán y es lo que nos hace pedir al Gobierno la urgencia en la solución del tema. Es verdad, señorías, que el Ministerio parte de su compromiso lo ha llevado a cabo. Es verdad que se han llevado a cabo algunos de los aspectos a que en su día el Ministerio de Fomento se comprometió. Es verdad que la Generalitat, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento han llevado a cabo algunas de las obras que se tenían que efectuar con urgencia. Es verdad que la Generalitat ha hecho todas las suyas; el Ayuntamiento ha llevado a cabo sus compromisos y el Ministerio ha llevado a cabo parte de ellas. ¿Qué es lo que nos preocupa? Que la parte más importante, que el aspecto básico de este problema, es el que aún está por llevar a cabo.

Nosotros tenemos un documento encima de la mesa, firmado el 14 de junio del año 2000, firmado por el alcalde de El Vendrell, la delegada del Gobierno central y el *conseller* de la Generalitat de Política Territorial, en el cual había unos acuerdos que se tenían que llevar a cabo con trámite de urgencia para evitar que volviera a haber inundaciones de este tipo. Entre otras cosas se hablaba de tres puentes, dos de los cuales se han hecho, dos de los cuales la Generalitat ha llevado a cabo, y el más importante, el que produce el tapón, el que evita que el agua circule por el torrente, es el que no se lleva a cabo. Es un puente por el que transcurre la vía férrea y que, por tanto, es infraestructura propiedad del Ministerio de Fomento y entre el Ministerio de Fomento y RENFE deberían llevarlo a cabo.

Sabemos que se ha hecho un esfuerzo por parte del Ministerio, sabemos que hay voluntad de acometer esta obra, pero el tiempo no perdona. La gente de El Vendrell está inmensamente preocupada, ha habido manifestaciones, ha habido cortes de línea férrea, con participación de todo el abanico democrático de los partidos que forman parte del Ayuntamiento de El Vendrell y diputados, entre ellos el que les habla, reclamando urgentemente la solución a este puente, que es además el que origina las inundaciones. Esas inundaciones, señorías, tuvieron lugar también el año 1995. También hubo un clamor popular pidiendo al Ministerio que se solucionara de una vez por todas este puente. No se hizo. Ahora ha vuelto a haber un problema, ha vuelto a haber una inundación grave y estamos en el mismo sitio.

Nos preocupa que el documento firmado el 14 de junio hablaba de que a lo más tardar en otoño de 2000 estarían acabadas las obras. Desgraciadamente en el otoño de 2000 no está empezada la obra. Desgraciadamente lo más importante de este problema de infraestructura no sólo no está acabado sino que no obra en poder del Ayuntamiento el proyecto. Sabemos que se está trabajando a marchas forzadas, sabemos que el ministro en el Senado se comprometió a llevar a cabo esto, pero nosotros tenemos aquí un documento firmado por tres administraciones, dos de las cuales han cumplido y la tercera aún no ha cumplido lo más importante, que es arreglar este puente.

Señorías, sería muy triste que algún día, mañana, de aquí a un mes, o de aquí a dos, o de aquí a equis meses, tuviéramos que lamentar otra inundación y en este caso más pérdidas materiales, pero más grave sería pérdidas humanas. Tenemos sobre la mesa un gran reto, que es atender a un municipio que durante dos veces ha tenido inundaciones graves que han afectado a centenares y centenares de familias, que hoy están a punto de volver a salir a la calle para reivindicar esta solución, y nosotros no entendemos el porqué no se lleva a cabo. Había un compromiso de acabarlo ya. Ese puente tendría que estar acabado. No sólo no está acabado, sino que no está ni empezado, ni sabemos cuándo se acabará.

Nosotros pedimos no sólo urgir al Gobierno la construcción de este puente, sino que pedimos sobre todo fechas. Necesitamos tranquilizar a los ciudadanos de El Vendrell en cuanto a que puedan ir a su casa, puedan ir a sus domicilios con tranquilidad, y no que se tengan que levantar a media madrugada para ver su municipio inundado. Necesitamos saber cuánto, cómo y, sobre todo, cuándo, y esto es lo que urgimos en esta proposición no de ley: que el Ministerio, de una vez por todas, presente el proyecto, adjudique la obra, la lleve a cabo y, sobre todo, la finalice, porque sería triste, de aquí a un tiempo indeterminado, volver a sentarnos en estas mismas mesas y tener que hablar de nuevos desastres. Tenemos todos una obligación, tenemos todos yo creo que un reto, que es el de hallar el consenso para urgir al Gobierno a que nos solucione un tema en el cual hay vidas humanas en juego.

Yo creo que no habría hecho falta esta explicación, pero quizás desde la distancia puede parecer la proposición no de ley de un simple puente. Es un puente que ha provocado inundaciones graves con daños de más de 4.000 millones pero, sobre todo, con peligro para vidas humanas. Señorías, creo que no hace falta insistir en el tema, sólo pedir consenso, sólo pedir voluntad política para que al Ministerio se le urja acabar lo que se ha empezado, y no se acaba, tal y como se pactó en su día.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular ha presentado una enmienda y para su defensa tiene la palabra don Salvador Sanz.

El señor **SANZ PALACIO**: Señorías, nuestro grupo comparte la preocupación existente como consecuencia de que el pasado mes de junio se produjeran en El Vendrell, como ha dicho el portavoz del Grupo de Convergència i Unió, fuertes tormentas que provocaron inundaciones y daños en estructuras de carreteras y ferrocarril que atraviesan el torrente del Lluch, afortunadamente, sin coste de vidas humanas. Quisiera tranquilizar al portavoz de Convergència i Unió diciéndole que, en cuanto a celeridad y disponibilidad para solucionar el tema, nuestro grupo y el Gobierno están plenamente convencidos y manos a la obra.

Los daños en el puente del ferrocarril obligaron a interrumpir el servicio durante más de 24 horas. A consecuencia de ello, como bien ha dicho el portavoz de Convergència i Unió, la delegada del Gobierno en Cataluña asumió, entre otros, el compromiso de realizar obras en uno de los puentes del ferrocarril que atraviesan el torrente para evitar el efecto tapón que producía.

A estos efectos sería interesante recordar las actuaciones que se han llevado a cabo o se están realizando por las distintas administraciones para evitar los problemas derivados de los aguaceros. Estas actuaciones son las siguientes. En primer lugar, en cuanto a la Dirección General de Carreteras de la Generalitat de Catalunya, las obras correspondientes al puente de la carretera C-31 ya se han ejecutado. En cuanto a la Agencia Catalana del Agua, de la Generalitat de Catalunya, está trabajando, nos consta que lo está haciendo, en las obras de encauzamiento del torrente. En cuanto a la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, está trabajando con la máxima celeridad posible en el puente de la carretera nacional 340. Y en cuanto a la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, está realizando una serie de actuaciones, que son las siguientes: En primer lugar, según la documentación facilitada por RENFE, tales como cálculo de estructuras, topografía, cálculos hidráulicos, etcétera, está ultimando la redacción del proyecto constructivo para sustituir el puente existente sobre el torrente del Lluch en la localidad de El Vendrell. En segundo lugar, a partir de la finalización del proyecto, se procederá a contratar las obras, consistentes en la construcción de dos tableros metálicos de 34,45 metros, apoyados sobre pantallas de pilotes para salvar el talud. Con esta actuación se incrementará significativamente la capacidad de desagüe de la estructura existente sobre el torrente, consiguiéndose con ello además garantizar la evacuación de avenidas de forma satisfactoria.

Este es un tema que ha sido objeto de preocupación por parte de todos los grupos durante los últimos meses y significativamente por parte de Convergència i Unió, ya que el senador Beguer planteó una pregunta en el Senado al ministro del Fomento, a la que éste le contestaba que no es una obra que se pueda hacer por un procedimiento de emergencia, y le dio toda una serie de explicaciones y de razones de la postura del Ministerio que, para no ser reiterativo, nos remitimos a lo

dicho en el «Diario de Sesiones». Para finalizar, el señor ministro de Fomento le subrayaba que en el ánimo de todos está agilizar las obras y apelaba al sentido de la responsabilidad de todos que permitiera aceptar que sin buenos proyectos no se pueden hacer buenas obras, y que proyectos y soluciones definitivas necesitan unos estudios técnicos básicos, que es en lo que en estos momentos está trabajando el Ministerio de Fomento.

Teniendo en cuenta todo esto, estimamos que tal y como está planteada la proposición no de ley no podría ser aprobada por nuestro grupo, y por ello hemos planteado un texto alternativo, en forma de enmienda, que esperamos sea atendida por Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra doña Carmen Miralles por el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: El Grupo Socialista, como no podía ser de otro modo, está totalmente de acuerdo con la propuesta no de ley del Grupo de Convergència i Unió. Nosotros tenemos también algunas iniciativas al respecto. Señor Maldonado, lo que necesitamos son fechas, pero también hechos, y usted estará de acuerdo conmigo. Fechas ya teníamos: en julio teníamos que tener el proyecto encima de la mesa y obras a punto de empezar; noviembre, segunda fecha, teníamos que tener este proyecto encima de la mesa; 12 de diciembre, hoy, tercera fecha, este proyecto aún no está encima de ninguna mesa.

Celebramos esa información tan detallada por parte del portavoz del Partido Popular sobre esos proyectos que tienen encima de algunas mesas. Es necesario que esos proyectos se envíen urgentemente a las administraciones locales y a las administraciones regionales para que todos los podamos ver y celebrar, y también esperamos que esos proyectos empiecen lo antes posible. Estamos ante un problema que ha llevado a una situación grave y que podemos volver a tenerla cuando la meteorología nos sea adversa.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Maldonado nos debe decir si acepta o no la enmienda propuesta por el Grupo Popular.

El señor **MALDONADO GILI**: Sí. Sólo a efectos de fijación de posición diré que aceptaremos la enmienda, de salida. ¿En aras a qué? En aras al consenso y en aras a que se apruebe; lo que nos interesa es que se apruebe. Lo que pasa es que oído al portavoz del Grupo Popular que ha dicho que tal y como nosotros la habíamos presentado no se podía aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Maldonado, está usted corriendo el riesgo de que abramos el debate de nuevo.

El señor **MALDONADO GILI**: No, no, sólo para justificar el motivo de nuestra posición.

El señor **PRESIDENTE**: Ya lo ha justificado usted muy bien diciendo que en aras del consenso.

El señor **MALDONADO GILI**: En aras al consenso, a pesar de que entendemos que es la misma, son las mismas palabras atadas a diferente posicionamiento. Pero sí, sí, aceptamos la enmienda en aras al consenso y a lo que nos interesa, que se apruebe la enmienda, que se urja al Gobierno y que solucionemos de una vez por todas este problema que tenemos en el municipio de El Vendrell.

— **SOBRE REALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA VARIANTE FERROVIARIA DE PAJARES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000169)**

El señor **PRESIDENTE**: Debatido el punto número 15, pasamos a recuperar el orden del día y volvemos al número 13. (**Rumores.**) Hay un clamor popular diciendo no. Pero, señorías, lo correcto sería volver al número 13, que es el punto que corresponde en el orden del día. Si algún portavoz tiene alguna objeción al respecto, que lo haga llegar a la Mesa utilizando el micrófono.

Tiene la palabra doña Ludivina.

La señora **GARCÍA ARIAS**: No es una objeción a la inclusión en este momento del tema que vamos a tratar. Simplemente quería señalar que no se incluyó una enmienda del Grupo Socialista que se presentó ayer por la tarde, todavía en el momento procedimental adecuado, a la iniciativa que estamos discutiendo. Tengo aquí la copia, no sé qué pudo suceder.

El señor **PRESIDENTE**: Señora, ¿a qué iniciativa se está usted refiriendo? Porque en este momento no discutimos ninguna, ¿a qué iniciativa?

La señora **GARCÍA ARIAS**: A la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida sobre la variante.

El señor **PRESIDENTE**: A la número 13, a la que vamos a discutir. O sea, está usted diciéndonos que han presentado una enmienda que no ha sido recogida. Se lo pasaremos a los letrados para que tomen nota al respecto y nos expliquen el porqué no ha sido recogida, pero no figura como tal la enmienda.

Por tanto, iniciamos el debate el punto número 13.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Señor presidente, en todo caso, yo creo que ahora, antes de iniciar este debate, al menos los portavoces, podríamos conocer esa iniciativa sobre la marcha y no esperar a que finalice el debate.

El señor **PRESIDENTE**: Parece razonable la propuesta del Grupo Popular en este sentido y rogamos a

la portavoz del Grupo Socialista que nos haga llegar la enmienda, que la pase a todos los portavoces, incluso podría ser presentada la enmienda en voz durante el debate y, si los demás grupos lo estiman oportuno, llegar a un consenso al respecto.

Mientras se fotocopia de la enmienda, vamos a iniciar el debate de la proposición número 13, sobre realización de las obras de la variante ferroviaria de Pajares, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, y doña Presentación Urán tiene la palabra para su defensa.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señorías, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida plantea esta iniciativa porque, si ustedes recuerdan, en el año 1998, o anteriormente, la fecha no la recuerdo exactamente muy bien, pero sí en la legislatura pasada, se declaró la variante de Pajares de interés general y como una de las obras prioritarias que tenían que adecuar el ferrocarril a las necesidades de una comunidad autónoma como es la Comunidad Autónoma de Asturias y modernizarlo, para realmente conseguir que su enlace con el centro del Estado español, con Madrid en concreto, fuera uno de los enlaces adecuados para el transporte de pasajeros y de mercancías, de modo que esto pudiera también mejorar las conexiones y los accesos ferroviarios hacia el noroeste de España. Además esta línea de ferrocarril, la variante de Pajares, se tendría que hacer sin detrimento de otras inversiones que pudiera hacer el Estado con otros accesos ferroviarios o con otras nuevas líneas ferroviarias, en concreto sin que tuviera que verse perjudicada la variante de Pajares por las inversiones, tanto en el tren de alta velocidad hacia Cataluña o la posibilidad de un tren de alta velocidad hacia Valencia, Alicante, Murcia o cualquier otra zona del país. Sin embargo estamos finalizando el año 2000 y todavía la variante de Pajares continúa paralizada. Cuando no son los estudios de impacto ambiental, son los estudios geotécnicos que se tienen que hacer. Cuando no son problemas de financiación, hay otro tipo de problemas. Es decir, la variante de Pajares, a pesar de su declaración de interés general, sigue estando paralizada en concreto desde el año 1997 en que se le declaró de interés general.

Es importante que las inversiones en ferrocarril, sobre todo las de aquellas comunidades autónomas que tienen unas carencias y unas deficiencias en ferrocarril más agudizadas, sean prioridades para el Gobierno y sean prioritarias para las inversiones que se tienen que hacer a través de los Presupuestos Generales del Estado, sin que por ello tengamos que obviar todos los estudios y todos los informes necesarios para garantizar no solamente la seguridad de la infraestructura sino el mínimo impacto ambiental que se tenga que producir por la nueva infraestructura. Por lo tanto, señorías, nuestro grupo parlamentario, sin obviar las necesidades de que se puedan resolver las alegaciones que se han presentado y que se tenga que realizar el estudio de impacto ambiental y que además se pongan en marcha

los estudios geotécnicos necesarios para poder aumentar la seguridad de la infraestructura y darle el mejor trazado posible, consideramos prioritario que el Gobierno adopte las medidas necesarias para que se empiece a plantear de una manera seria y que realmente se pueda hablar de que se va a empezar la construcción de la variante de Pajares en un tiempo lo suficientemente prudencial para que se pueda llevar a efecto la iniciativa.

Señorías, la proposición no de ley que nosotros presentamos tiene fecha de 30 de mayo y por lo tanto las fechas a las que se hace referencia en esta iniciativa han quedado, por decirlo de alguna manera, obsoletas. Por eso vamos a aceptar la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista, que adecua las fechas al momento actual y data nuestra iniciativa en el momento que le corresponde. Pero por ello queremos hacer hincapié en que hay que dar cumplimiento a una ley. La declaración de interés general de la variante de Pajares, de la variante ferroviaria de Pajares se hizo por ley, que fue aprobada en este Congreso y, por lo tanto, el Gobierno tiene la obligación de dar cumplimiento a esa ley. El Gobierno tiene la obligación de resolver el estudio de impacto ambiental. Y el Gobierno tiene la obligación de resolver y hacer efectivos los estudios necesarios para que se pueda comenzar el proyecto y se pueda pasar lo más rápidamente posible a licitarse la obra.

En definitiva, con esta iniciativa se pretende garantizar que una vez más se le insta al Gobierno a que dé cumplimiento a la ley y a la construcción de una variante que va a mejorar las conexiones ferroviarias del norte español y del noroeste español y que además va a permitir abrir expectativas no solamente económicas sino también sociales y de beneficio social a toda la ciudadanía que se pueda ver beneficiada por ello.

Estamos convencidos de que el cumplimiento de los plazos es necesario, de que no se puede seguir dilatando en el tiempo y que desde luego también es necesario, ya que llegamos tarde para los Presupuestos del año 2001, cuyo debate está prácticamente finalizado, que instemos al Gobierno para que en los Presupuestos del año 2002 se empiece a tener cantidades presupuestarias suficientes, se puedan iniciar los proyectos y pueda llevarse a cabo esta obra.

Señorías, por eso presentamos la iniciativa que hemos defendido. Además, para no tener que intervenir después, ya doy por aceptada la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, doña Presentación. Como siempre, ha sido precisa y breve, lo cual le agradecemos.

Doña Ludivina, no sólo han entendido su enmienda, sino que ya se la han aceptado, así que también le ruego brevedad en su exposición.

La señora **GARCÍA ARIAS:** Voy a ser también muy breve. Estará usted contento, y todos nosotros, porque

la Comisión está desarrollando sus trabajos a alta velocidad.

Efectivamente la Ley 47/1997, curiosamente conocida como ley Aznar, sobre inclusión de la variante de Pajares en el Plan director de infraestructuras, artículo único, señalaba que la realización de las obras denominadas variante de Pajares serán incluidas dentro del Plan director de infraestructuras, dándose a las mismas la mayor prioridad en su fecha de ejecución y configurando así el corredor ferroviario Madrid-Oviedo como línea ferroviaria de velocidad alta. Sin embargo, a lo largo de los últimos meses, del último período, nos encontramos con una situación respecto a la variante en la cual no hay calendario concreto, no hay plazos concretos, no hay consignación presupuestaria. Por lo tanto, la iniciativa de Izquierda Unida nos ha permitido a todos por lo menos plantear este tema aquí, en el Congreso de los Diputados, de donde salió la ley que define su prioridad.

Efectivamente, el señor ministro de Fomento, en sus distintas comparecencias, ante esta Comisión el 15 de junio y en el Senado en septiembre y también en una comparecencia ante los medios de comunicación en Gijón en el mes de julio, se ha limitado a anunciar una enorme inversión, como en otros casos, pero después se ha negado o ha evitado dar plazos y concreciones.

Es cierto que hay problemas de orden geológico y geotécnico. Nosotros estamos preocupados justamente por la lentitud que se está adoptando para la elaboración de estos estudios. Es cierto que hay que realizar 39 sondeos que suman una longitud de 13.845 metros, sondeos también que suman otra longitud de 3.585 metros y otro estudio geotécnico. Sin embargo, no acabamos de entender por qué no se ha iniciado la campaña geotécnica prevista en el estudio informativo previo al proyecto. Y, por cierto, los Presupuestos del Estado no reflejan la cantidad necesaria para ir elaborando esta campaña geotécnica. En el Presupuesto del 2001 apenas se contemplan 447 millones de pesetas, mientras que el estudio informativo del Ministerio de Fomento consigna 4.425 millones para la campaña geotécnica. Nos encontramos, por lo tanto, con un año perdido, a pesar de las declaraciones que han hecho algunos portavoces del Grupo Popular.

Contrasta esta actitud del paso a paso en cuanto a la variante de Pajares, argumentando que hasta que no se resuelva el trámite de impacto medioambiental no se puede licitar ni ejecutar la campaña geotécnica, con el proceso que se lleva a cabo con la variante de Guadarrama, que los socialistas asturianos también consideramos una actividad prioritaria del Ministerio de Fomento y del Estado español. En ese caso ya decidió contratar este año las primeras obras sobre la línea Madrid-Valladolid, que incluye los túneles de Guadarrama, aunque se está todavía a la espera de disponer de declaraciones de impacto medioambiental para iniciar sus obras, que ya están adjudicadas; incluso esa decisión ha sido recurrida por una empresa ante los tribunales, y se dice que se iniciarán el año próximo. Con-

trasta esto también con los compromisos firmados con la comunidad autónoma gallega, en los que se concretan plazos y financiación.

Por lo tanto, hemos presentado una enmienda en la cual tratamos de ajustar los nuevos plazos de construcción de la variante de Pajares y al mismo tiempo decimos que por lo menos nos concentremos aquí, en el Congreso de los Diputados, y lo debería de hacer el Ministerio de Fomento también, en asignar una cantidad suficiente de dinero para que estos estudios, esta campaña geotécnica se pueda ir desarrollando inmediatamente.

Reitero lo que ha señalado la portavoz del Grupo de Izquierda Unida, ya para terminar, señor presidente: que los asturianos necesitamos, al igual que todo el cuadrante noroeste español, equilibrar nuestra ordenación del territorio en los nuevos proyectos de alta velocidad. Por lo tanto, esta es una obra prioritaria.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Fernández Rozada tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Intervengo en nombre de nuestro grupo en torno de la proposición no de ley sobre la realización de las obras de la variante ferroviaria de Pajares.

En primer lugar he de decir que estoy verdaderamente sorprendido como asturiano por la intervención que acabo de oír por parte de la proponente, que demuestra desconocer profundamente todos los avatares que conlleva la puesta en marcha de los trabajos que se vienen realizando en esta prioritaria obra. Me extraña tremendamente, porque el señor Llamazares en modo alguno iba a compartir, al menos delante de mí esta cuestión. Los dos hemos sido portavoces en el Parlamento asturiano y hemos tratado estos temas con asiduidad y, sobre todo, en profundidad y con mucho rigor y seriedad, y no se atrevería a decir que la variante sigue estando paralizada, como ha dicho la portavoz de Izquierda Unida, desde 1997; o no se ha enterado de nada y le han mandado que diga lo que acaba de decir o, de lo contrario, la intencionalidad que persigue es totalmente contraria a lo que expresa en la exposición de motivos de la propia propuesta.

La realización de las obras de la variante representan una prioridad para el Gobierno de España desde siempre, al menos desde que Aznar logra el Gobierno de España en 1996, y anteriormente, estando en la oposición, de igual manera. Ello es así no sólo porque, como indica el texto de la propia iniciativa, tal decisión haya sido incluida en la ley, darle a esta obra la mayor prioridad en su fecha de ejecución, sino porque representa un compromiso político del programa del Gobierno del Partido Popular respecto de los principales corredores ferroviarios, como todas SS.SS. saben. Cumplimiento efectivo de aquella prioridad que se plasma en el programa y compromisos del partido que, hemos de señalar y destacar, se refiere a inversiones. Unas inversiones que impulsa y ejecuta el GIF, creado por este

Gobierno como el instrumento idóneo para hacer realidad aquel conjunto de proyectos por todos deseados y que jamás terminaban de ver la luz.

Hay, pues, en la política del Gobierno del Partido Popular una sustancial diferencia respecto de anteriores Gobiernos: se trata de una política que ejecuta inversiones a través de sus complejos procesos de tramitación administrativa, técnica y presupuestaria. En este sentido, señorías, el Gobierno no sólo no se aparta un ápice de sus intenciones programáticas, sino que tampoco incumple el deber legal de dar a estas obras la mayor prioridad, mayor prioridad y también mayores garantías de correcta y respetuosa ejecución del proyecto. Porque no se hace una obra de esta envergadura sin la adopción de las máximas garantías que permitan hacer realidad en el tiempo, con los costes y preservando lo que sea necesario del proyecto.

Respecto de la simultaneidad o no de la inversión con otras que se hallen en ejecución, SS.SS. conocen, como lo saben todos los asturianos y castellano-leoneses, que el Ministerio ha reconocido su determinación respecto de la que se ha denominado vida propia de la variante ferroviaria de Pajares, de forma que no se vincula su prioridad a la ejecución de la variante de Guadarrama. No cabe pensar, en consecuencia, en estos momentos, más que en superar con el procedimiento y la forma correspondiente los trámites hasta la licitación de las obras y posterior conclusión de las mismas. El 1 de noviembre pasado, en el Boletín Oficial del Estado, se hacía pública la adjudicación del estudio de investigación geotécnica del túnel de base, de 25 kilómetros, del proyecto constructivo de la variante ferroviaria de Pajares. Esta decisión da muestra del interés del Ministerio de Fomento y del Gobierno de la nación de adelantar los trabajos de la variante ferroviaria de Pajares. Calificarla como tomadura de pelo y estrategia de distracción, como ha tenido a gala manifestar el actual coordinador del grupo proponente de la iniciativa, señor Llamazares, autor de esta iniciativa en su condición de diputado por Asturias, es cuando menos una falta de respeto. Y creemos que benévolamente así debe calificarse, porque si el Ministerio busca con esta decisión adelantar plazos, está acertando y contribuyendo en forma muy positiva en la línea reclamada por el grupo proponente de la iniciativa, que lo único que desea (es lógico, también es lo que nosotros queremos) es lo mejor para los ciudadanos del norte, que se van a ver beneficiados con la ejecución de esta inversión. Pero además, al adoptar esta determinación, busca compatibilizar inversión con seguridad y respeto del medio. Esto es lo que debe exigirse a un Gobierno serio. Muchas han sido las voces que se han alzado en las últimas fechas a propósito de la tragedia del funicular austriaco, incluso de la también más reciente del túnel por carretera de Viella. Pues bien, nadie podrá indicar que no se han adoptado en el caso del nuevo paso ferroviario por Pajares todas las cautelas precisas, a las cuales se destina el estudio contratado.

Por lo que concierne al medio natural, también han sido múltiples las voces que se han escuchado de la repercusión que esta inversión va a tener en el Valle del Huerna. Estudiar las alegaciones en este proceso de impacto ambiental y establecer una seria y rigurosa decisión en la declaración correspondiente, han de ser también aspectos fundamentales de la inversión, no en vano somos usufructuarios de los derechos futuros de siguientes generaciones, por los cuales hemos de velar. Declaración, por otra parte, que se halla en su punto final. En definitiva, señorías, el Gobierno del Partido Popular está llevando a cabo todas las actuaciones precisas para que la variante ferroviaria de Pajares sea una realidad en el plazo comprometido por el Ejecutivo. Coadyuvar a que así sea debe ser una labor de todos.

Para finalizar, señor presidente, respecto a la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que ha sido aceptada por la proponente, he de decir que me deja aún más perplejo la intervención de la señora Arias, diputada por Asturias, por cuanto que yo creo que ella en el fondo sabe que lo que acaba de manifestar aquí para que conste en el «Diario de Sesiones» no se corresponde con la realidad de lo ocurrido. La señora Arias ha estado en la política activa —hasta ahora como eurodiputada— y conoce los avatares de la puesta en marcha de esta obra prioritaria, como ella dice. Por eso me extraña que diga que llevamos un año perdido, cuando en catorce años casi de Gobierno socialista no ha querido entrar a formar parte ni siquiera de la plataforma pro variante ferroviaria de Pajares, en la que —asústense— estaban todos los grupos, partidos políticos, sindicatos, asociaciones empresariales, sociales y de todo tipo, incluida la UGT de Asturias, a excepción del PSOE, que desde el año 1982 se ha negado de forma reiterada y continuada hasta 1996, que accedemos nosotros al Gobierno, a hablar de la variante ferroviaria de Pajares. No ha acudido a una sola manifestación, a una sola reunión. Hemos hecho invitaciones al Partido Socialista (Llamazares, que me gustaría que hubiera estado aquí, es testigo de ello), y ante la soledad del partido del Gobierno, nunca ha querido entender, saber, ocuparse o preocuparse de la variante ferroviaria de Pajares. Que hable ahora de un año perdido, después de esos catorce años lamentablemente perdidos en los que podíamos haber avanzado de haberse unido todas las fuerzas políticas, sindicales, sociales y empresariales de la región, me parece cuando menos un desprecio a quienes venimos trabajando por esta obra de la variante ferroviaria de Pajares, que siempre hemos considerado prioritaria. Todo lo que plantea en la enmienda de modificación el Grupo Parlamentario Socialista se está realizando: dar cumplimiento a la ley, desarrollar la campaña geotécnica, licitar y construir el proyecto, comprometerse a consignar proyectos presupuestarios. Eso es lo que está haciendo el Gobierno de España, y eso es lo que no ha querido hacer el PSOE asturiano y el Grupo Socialista votando aquí continuamente en las legislaturas anteriores, desde 1982, en los gobiernos de Felipe González, en contra de cualquier

iniciativa que tuviese como punto de partida el inicio de trabajos para poder desbloquear la situación de la necesaria puesta en marcha de la variante ferroviaria de Pajares.

Por ello nosotros vamos a oponernos a la iniciativa, vamos a oponernos a la aprobación de esa enmienda, porque ya lo estamos haciendo. Nuevamente le decimos al Grupo Parlamentario Socialista que confiese públicamente su error en el pasado y que ahora que se incorpora a esta necesaria vinculación con un trabajo para que esa prioridad de la variante ferroviaria de Pajares sea una realidad se dedique a construir positivamente, a no de forma sistemática, como hace el Gobierno de Areces, el Gobierno socialista en Asturias, a confrontarse permanentemente con una administración, en este caso del Partido Popular, que ha apostado y sigue apostando por Asturias, no sólo en infraestructuras sino en todo lo que concierne al desarrollo de esa región. Por todo ello, señorías, el Grupo Parlamentario Popular se va a oponer porque, como decía, no sólo se está haciendo, sino que desde la llegada del Gobierno de Aznar, que ya lo tenía en su programa, se ha impulsado por el Ministerio de Fomento y últimamente por el asturiano Álvarez-Cascos, que ya lo tenía en su mente y ha tenido que trabajar durante muchas legislaturas como número uno por Asturias para intentar convencer al PSOE de que cambie de posición y colabore positiva y constructivamente en la realización de una gran obra prioritaria para Asturias, como es la variante ferroviaria de Pajares, que hasta ahora nunca lo ha sido para el Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Presentación ya nos ha dicho que tiene intención de aceptar la enmienda. (**Asentimiento.**) Muchas gracias. Aceptada la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

— **SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA ONZANILLA-BENAVENTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000185)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate del punto número 14, último ya de esta sesión, que es una proposición planteada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida sobre la construcción de la autovía Onzanilla-Benavente. Para su defensa tiene la palabra doña Presentación Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Aun a riesgo de que me vuelvan a decir que desconozco la situación y que por lo tanto mi intervención está fuera de la realidad que viven los ciudadanos y ciudadanas de diferentes comunidades autónomas del Estado español, voy a defender esta iniciativa. Como verán SS.SS., todas las que hemos presentado hoy el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida podían haberse resumido en una sola, porque todas tienen que ver con el desarro-

llo de proyectos que mejoran las comunicaciones, tanto por ferrocarril como por carretera, de la zona norte del Estado español.

Señorías, aun a riesgo de que se hagan intervenciones como la anterior, volvemos a tener que repetir que se están demorando o ralentizando, por no decir aplazando, tramos en construcción de diferentes autovías, en este caso la de Onzanilla-Benavente, que tienen el estudio de impacto ambiental desde el año 1994 y que siguen sin tener una consignación presupuestaria suficiente para poder llevarlas a cabo. Además, nuestro grupo parlamentario defiende, y quiere que así sea, que este tramo no sea en parte de peaje, sino un tramo de autovía. Por tanto, señorías, creemos que es necesario acabar la construcción, en concreto del tramo Onzanilla-Benavente, para que pueda haber una buena comunicación desde la capital del Estado español con la zona norte del país. Por ello es necesario que se adjudique el proyecto. A esta iniciativa, que también está presentada en el mes de julio, habría que modificarle las fechas porque no es posible adjudicar el proyecto constructivo de la autovía en el último trimestre del año 2000, ya que no se ha producido. Por eso presento una enmienda *in voce* en la que planteo que la adjudicación y realización del proyecto constructivo de la autovía Onzanilla-Benavente se haga a lo largo del primer trimestre del año 2001. Para ello en el punto tercero habría que hacer una modificación para que se destinen en el período 2002-2003 las consiguientes partidas en los Presupuestos Generales del Estado, al haber quedado obsoletas las fechas por el retraso en el debate de la iniciativa. Como verán SS.SS., seguimos incidiendo en que es necesario que conste en los Presupuestos Generales del Estado la consignación de partidas suficientes para que se puedan iniciar los proyectos y las obras. Es verdad que existe interés y que existen consignaciones presupuestarias para que se puedan llevar a la práctica las obras que figuran en los Presupuestos Generales del Estado, pero yo creo que todos tenemos experiencia suficiente como para saber que la construcción y las adjudicaciones de proyectos no se hacen con 200 ni con 300 millones de pesetas, sino que son muchísimos millones de pesetas más; y no digo que consignent esa cantidad sino que estoy hablando de forma genérica. Sabemos perfectamente que es necesario hacer las consignaciones presupuestarias, y eso lo conoce perfectamente el Gobierno y el partido que lo sustenta en el Congreso de los Diputados.

No nos sirve, señorías, que se nos diga que se están llevando a cabo las iniciativas que nosotros hemos planteado. Nos sirve verlas, no solamente la construcción y la adjudicación de los proyectos, sino la consignación presupuestaria suficiente para realizarlas. No nos sirve que se nos diga que es de interés del Gobierno porque nosotros sabemos que pueden figurar, pero se pueden ralentizar y seguir año tras año planteando la misma situación sin llevarse a cabo la adjudicación del proyecto ni el inicio de las obras. De ello tenemos muchísimos ejemplos. Además, si el Gobierno lo está

haciendo, el que se apruebe en la Cámara serviría únicamente para respaldar la iniciativa que ya el Gobierno tiene puesta en marcha si así es. Realmente lo que estamos haciendo es instar al Gobierno a que la ponga en práctica, porque es un compromiso no sólo suyo sino de los grupos parlamentarios que presentamos la iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Socialista desea intervenir? Doña Amparo Valcarce tiene la palabra.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: En primer lugar, quiero agradecer al Grupo Federal de Izquierda Unida la oportunidad de presentar esta iniciativa que supone traer a esta Cámara y a la Comisión de Infraestructuras del Congreso el debate sobre la conveniencia y la urgencia de impulsar la autovía León-Benavente, más concretamente Onzanilla-Benavente.

Señorías, esta es una infraestructura que comprende sólo 70 kilómetros, pero la N-630 tiene en este momento una altísima densidad de tráfico unida a una elevadísima peligrosidad. El índice de siniestralidad de esta carretera es no sólo preocupante sino que genera verdadera alarma social, y no sólo en León sino también en Asturias y en Zamora. Señorías, estos 70 kilómetros de la N-630 soportan un elevadísimo tráfico de vehículos lentos, también de vehículos agrícolas, y han de salvarse 10 travesías por núcleos rurales que están regulados por importantes limitaciones de velocidad. Sin embargo, esta infraestructura es un auténtico cuello de botella en las comunicaciones entre Madrid y el noroeste de la Península, que no sólo yugula el tráfico del noroeste de España sino que está quebrando el desarrollo económico de esta zona, está imposibilitando el desarrollo de una de las zonas más deprimidas de nuestro país y, sin lugar a dudas, una de las más deprimidas de Castilla y León. Nos importa destacar que el desarrollo social y económico de esta zona está condicionado por la urgencia con la que se desarrolle esta infraestructura.

No es una infraestructura nueva, ya que fue incluida en 1990 en el Plan director de infraestructuras. El 17 de enero de 1992 se firma el protocolo por la Junta de Castilla y León, con Gobierno del Partido Popular, y por el Gobierno de la nación, con Gobierno socialista. El 17 de enero de 1992 las dos administraciones, la de la Junta de Castilla y León y la del Gobierno central, acuerdan impulsar el desarrollo de esta infraestructura con el modelo de autopista. Se pone en marcha, por tanto, el estudio medioambiental y la licitación y adjudicación de esta infraestructura a Ucalca. Esta adjudicación es paralizada por un informe negativo del Consejo de Estado. A partir de 1994, y como consecuencia de este informe negativo, se crea el ambiente y también la opinión generalizada, tanto en Castilla y León como en Asturias, tanto en el Gobierno de la Junta de Castilla y León como en el Gobierno central, de reconsiderar que esta infraestructura fuese autopista de peaje. A partir de ese momento pareció que sería más adecuado que fuese una autovía, una vía de alta capacidad libre de

peaje. Efectivamente, en el año 1997 el Gobierno de la nación, en este caso ya del Partido Popular, toma la decisión, muy acertada en opinión de todos, de que esta infraestructura fuese una autovía libre de peaje. Sin embargo, a partir de este momento no se toman las medidas que posibilitaran el desarrollo de esta autovía. Así, nos encontramos con que a partir del año 1997, y en especial en el año 1998, no hay consignación presupuestaria en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado que hagan posible ni siquiera los estudios previos. Fue verdaderamente motivo de estupor que en los Presupuestos Generales del Estado para 1998 sólo se consignara una partida de 7 millones de pesetas para esta infraestructura. Y esto es lo que ha venido sucediendo, señorías, que una vez tomada la decisión de que esta infraestructura fuese una autovía libre de peaje no se consignaron partidas presupuestarias para su ejecución.

Así, señorías, llegamos a un punto que fue motivo de consternación y alarma, tanto en Castilla y León como en Asturias. En plena campaña de las últimas elecciones generales del 3 de marzo de 2000, el Ministerio de Fomento hace público un avance de lo que va a ser el futuro Plan de infraestructuras que desarrollará el Gobierno del Partido Popular y la consternación vino por el hecho de que la autovía León-Benavente, Onzanilla-Benavente, no estaba consignada en esos proyectos. Aclaraciones más o menos convincentes de algunos representantes del Partido Popular en León señalando que sí que sería autovía y que sí era intención de un Gobierno del Partido Popular desarrollarla, sin embargo, no vinieron confirmadas por el Ministerio de Fomento. El 21 de septiembre, constituido ya el nuevo Gobierno y estando al frente de la cartera de Fomento el señor Álvarez-Cascos, se presenta el Plan de infraestructuras 2000-2007, y también en este momento un nuevo mazazo a este proyecto, ya que se retrasa su ejecución hasta el año 2005. El escándalo que se produce ante un nuevo retraso en una infraestructura que es por todos considerada urgentísima produce más estupor porque contradice las declaraciones que el señor Álvarez-Cascos realiza en Valladolid el 4 de julio de 2000 al responsable de Fomento de la Junta de Castilla y León, el señor Vallvé, en las cuales se comprometía a urgir y poner en marcha toda la maquinaria para que fuese posible la realización de este proyecto a la mayor urgencia posible. Sin embargo, cuando se presentan los Presupuestos Generales del Estado en esta Cámara nos encontramos con la confirmación de lo que el señor Álvarez-Cascos había explicado en el Senado el 21 de septiembre, es decir, que no será posible realizar esta infraestructura antes del año 2005. De modo que para el año 2001 sólo se consignan 1.000 millones de pesetas; para el año 2002, 4.000 millones de pesetas; para el año 2003, 4.000 millones de pesetas y para el año 2004, 6.400 millones de pesetas. Es decir, que sólo se contemplaría la mitad del gasto necesario para desarrollar la León-Benavente en el año 2003, y la mitad del gasto hasta completar los 18.400 millones

precisos vendría en los años posteriores: 2004, 2005, etcétera. Esta situación, que ha provocado verdadero estupor, alarma y preocupación en León y también en Asturias, motiva la comparecencia una vez más del señor Álvarez-Cascos en el Senado, donde dice que las obras podrán iniciarse a finales del próximo año y que estarán en disposición de terminarse en el año 2003. Pero, señorías, los hechos son muy tozudos porque el 29 de septiembre es cierto que el Gobierno de la nación adjudica los estudios de los proyectos de la obra y da de plazo a las empresas adjudicatarias seis meses para realizarla. En consecuencia, estos proyectos no podrán estar disponibles antes de la primavera de 2001, con lo cual se vuelven a confirmar los plazos que el propio ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos, dio en el Senado el 21 de septiembre: la licitación y adjudicación de las obras no podrá realizarse antes de finales de 2001, por lo que es imposible que las obras se inicien antes del año 2002; y todos los estudios de proyectos que ha presentado el Gobierno y que conocemos, todos coinciden en que estas obras se desarrollarán en veinticuatro meses. En consecuencia, esta obra no podrá estar disponible antes del año 2005, salvo que el Gobierno hubiese aceptado la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Señorías, de los 2.660 millones de pesetas presupuestados en el año 2000 no se ejecutó ni una sola peseta. Con los 1.000 millones propuestos para el año 2001 tampoco será posible el inicio de ninguna obra. Por tanto, nosotros lo que pedimos es que el Grupo Parlamentario Popular reconozca que sin el apoyo a una enmienda como la presentada por el Partido Socialista no se podrá anticipar esta obra al año 2003.

Señorías, nosotros votaremos a favor de esta iniciativa de Izquierda Unida porque entendemos que es oportuna a la hora de exigir que esta infraestructura de la autovía León-Benavente se ejecute antes del año 2003, pero para ello es imprescindible una consignación presupuestaria suficiente para afrontar la obra, una obra de la cual depende no sólo el desarrollo de las comunicaciones del noroeste de España sino el desarrollo económico y social del noroeste de Castilla y León.

El señor **PRESIDENTE**: Don Jesús Merino tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **MERINO DELGADO**: Voy a exponer la posición de mi grupo, que lógicamente es contraria tanto a la proposición no de ley de Izquierda Unida como a la enmienda del Grupo Socialista, como ahora expondré.

La proposición no de ley, que es de 26 de julio de este año, demuestra en primer lugar que el Grupo de Izquierda Unida no se lee el Boletín Oficial del Estado, porque si se lo hubiera leído no hubiera presentado esta proposición no de ley, la hubiera retirado inmediatamente. El 4 de julio del año 2000 se publica en el Boletín Oficial del Estado todo lo que se contempla en la proposición no de ley. Se publica el concurso para la

redacción de los proyectos de ejecución de las obras, que son cuatro concursos, cuatro adjudicaciones, cuatro tramos en los que se divide la obra de la autovía sin peaje Onzanilla-Benavente, por un importe total de 930 millones de pesetas, que ya está adjudicada en este momento. Ya la propia introducción de la proposición no de ley es incorrecta y desconoce la realidad porque dice: La autovía Onzanilla-Benavente es el único tramo pendiente para la comunicación en régimen de autovía-autopista de la N-630. Eso no es correcto porque la N-630, que es la Ruta de la Plata, entre Gijón y Sevilla solamente tiene en este momento un tramo de autovía entre Gijón y Oviedo y un tramo de autopista entre Oviedo y León (Oviedo-Onzanilla). Por tanto, no es correcto y no puede decirse que es el único tramo pendiente que queda de la N-630, que prácticamente no tiene ni autovía ni autopista en todo su recorrido, solamente algo más de 150 kilómetros entre León y Gijón; no hay nada más hecho a lo largo de los últimos veinticinco años, no se ha hecho nada más.

La autopista entre León y Oviedo no se hizo en tiempos del Gobierno socialista; se hizo en tiempos de UCD. Por tanto, hay que decir las cosas con rigor, y hay que decir las cosas como hay que decir las cosas (**Rumores.**), si se quiere que después no tengamos que ponernos...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, les ruego que no dialoguen entre sí.

El señor **MERINO DELGADO**: Rogaría al señor presidente que, dado que no he interrumpido a ninguna de las dos intervinientes en su exposición, se me respetara mi turno porque además son datos correctos y rigurosos.

Efectivamente el Gobierno socialista ha hecho un túnel en todo ese tramo, por qué no lo vamos a reconocer, un túnel me parece que de 8.000 millones de pesetas, en cuya inauguración estuvimos; me parece que es el Negrón, uno de los dos túneles que terminó e inauguró el señor Borrell en su día, y en el que estuvimos todos para inaugurarlos, porque hicieran tan pocas infraestructuras en aquellos años de gobierno socialista (**Rumores.**) que había que ir rápidamente a cualquier inauguración que hubiera porque no teníamos muchas ocasiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Valcarce, le ruego que cuando le toque el turno intervenga y mientras tanto deje usted hablar a los demás portavoces.

El señor **MERINO DELGADO**: Después de ver los cuatro tramos en que se ha dividido la obra de la autovía, por un importe de 930 millones de pesetas, eso significa que los proyectos de ejecución de las obras se han adjudicado y, en consecuencia, se ha dado un plazo de seis meses para su desarrollo, su ejecución y su entrega al Ministerio. No conozco hasta ahora ninguna obra de ese calibre, 70 kilómetros de autovía, cuyos contratos para la ejecución de los proyectos se puedan

entregar en dos meses. La representante del Grupo Socialista dice que se puede adelantar mucho la ejecución de esos proyectos. Yo creo que la ejecución de los proyectos de obra no se puede hacer, estos cuatro tramos de setenta y tantos kilómetros, en menos de seis meses. A lo mejor se puede hacer desde el punto de vista chapuza, pero desde el punto de vista técnico no se puede hacer, es imposible.

Pero lo que me importa resaltar aquí es lo que significa. La voluntad política de que la obra podría contratarse y de hecho se va a hacer a lo largo del año 2001 (ésta es la voluntad del Ministerio de Fomento) lo que viene a confirmar que los estudios previos de carácter técnico que en estos últimos años se realizaron (porque para que haya proyectos de ejecución de obra tiene que haber antes estudios informativos) no se habían realizado hasta 1996 (se diga lo que se diga no se habían realizado) y es entonces cuando el ministro de Fomento Arias-Salgado y el vicepresidente señor Álvarez-Cascos inician los estudios informativos previos para trasladar al carácter de autovía lo que en 1992 se había firmado por la Junta de Castilla y León con el ministro Borrell, un convenio por el cual se hacía una autopista de peaje, precisamente porque en aquel momento la Junta entendió que había que hacer lo que fuera con tal de que se hiciese pronto. Bueno, pues ni de peaje ni autovía, no se hizo nada, y desde 1992 hasta 1996 nos estuvimos mareando con el Consejo de Estado y con informes de todo tipo para no hacer nada. Pero no es de 1992, viene de mucho antes. Desde 1982 a 1996 se podían haber hecho veinte autovías como ésa y no se hizo absolutamente nada, catorce años sin nada. A partir de 1992, cuando ya la Junta firma un convenio para hacer una autopista de peaje, es cuando el Ministerio empieza algunos trámites. Pero de pronto se le ocurre que hay que mandar algo al Consejo de Estado, y ahí se vuelve a parar. No se volvió a hacer nada hasta que en 1997 el ministro de Fomento y el señor Álvarez-Cascos, a la sazón vicepresidente del Gobierno, deciden que hay que hacer una autovía, lo ha reconocido la diputada del Grupo Socialista, y se empiezan los estudios previos; después de los estudios previos vienen los proyectos de obra; después de los proyectos de obra viene la licitación de obra, después de la licitación viene la adjudicación. En todos esos trámites, por mucho que se quieran adelantar, no se tardan seis meses ni un año, se tarda bastante más. Lo que pasa es que eso hay que saberlo y querer decirlo y no saberlo y callárselo. En ese sentido se incumplió de forma reiterada. Izquierda Unida nunca presentó ninguna iniciativa, desde 1982 hasta la fecha, salvo ésta, preguntando al Gobierno Socialista cuándo iban a hacer la autovía Onzanilla-Benavente. Nunca presentó Izquierda ninguna iniciativa en este sentido. Pero es que hay que decir una cosa. En este momento la iniciativa llega tarde porque todo lo que se pide en ella está en marcha desde el 4 de julio, veinte días antes de que presenten la iniciativa. Por tanto, se está llegando tarde a una cosa que podían haber pedido desde 1982 y nunca pidieron. En

casi veinte años podían haberlo pedido y nunca lo pidieron. Desde luego sí que hay que decir una cosa: la voluntad política del Gobierno ha quedado clara no en el anterior sólo sino en éste, porque precisamente es muy difícil encontrar en los últimos 40 años en España un ministro de Fomento o de Obras Públicas que haya demostrado tanto interés con dinero, no con promesas, no con planes, no con palabras, sino con dinero, para llevar a ese eje precisamente y a Asturias... **(La señora Valcarce García pronuncia palabras que no se perciben)**, porque es que en Asturias todo el mundo sabe lo que se ha volcado en infraestructuras, no es una cuestión que se quiera aquí inventar. **(Rumores.—La señora Valcarce García pide la palabra.)** Estoy hablando desde Castilla-León, pero porque afecta también a Castilla-León...

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, les ruego no hagan comentarios. Van a tener ustedes todo el día para poder hacer comentarios a partir del momento que termine la sesión. Por tanto, van a tener muchísimo tiempo. **(La señora Valcarce García pide la palabra.)**

No tiene usted la palabra, doña Amparo. Le ruego que hagan los comentarios en el momento procedimental oportuno, que no es este. Por tanto dejen que siga el interviniente lo mismo que los demás intervinientes han tenido su tiempo y han sido respetados. **(Un señor diputado: Eso es una provocación.)**

Puede continuar, señor Merino.

El señor **MERINO DELGADO**: Yo no considero una provocación reconocer que los fondos Miner los ha creado este Gobierno. Los fondos Miner, que han servido para mejorar muchas infraestructuras en Asturias y el norte de León no son precisamente un invento de este Gobierno, están ahí; las autovías o autopistas u otras obras en Asturias o en el norte de León no es una cuestión inventada. Precisamente la diputada del Grupo Socialista, que es de León, sabe, porque lo está viendo todos los días, dónde están las obras de carreteras: en el Bierzo, en el norte de la provincia de León, en el norte de la provincia de Palencia, que vienen a ratificar una voluntad. No quiero citar ya Asturias, porque en Asturias es mucho el dinero que el vicepresidente señor Cascos ha hecho posible en este momento, y yo no quiero entrar en ese detalle; yo me estoy remitiendo a lo que es una infraestructura de comunicación entre Asturias y Castilla y León. **(La señora Valcarce García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Valcarce vuelvo a rogarle... No señora, no tiene usted la palabra. Usted ha hablado todo lo que ha tenido que hablar. Le voy a decir además una cosa, doña Amparo: en todas las proposiciones no de ley se ha hecho una media de 18 minutos, curiosamente me he tomado la molestia de contarlos. En esta estamos sobrepasándolos gracias a que usted ha hecho una intervención de 14 minutos,

mientras los demás han hecho una intervención de cinco o seis la media de los portavoces. Por tanto, no puede usted estar quejosa, nadie le ha interrumpido, nadie le ha impedido que exprese todos los conceptos que ha querido y yo le ruego que haga usted lo mismo con los demás portavoces, porque así estamos llevando la Comisión y así debe ser, como usted convendrá conmigo.

Tiene la palabra, señor Merino, y procure usted terminar.

El señor **MERINO DELGADO**: Si me dejan, yo termino. Lo que pasa es que como me interrumpen, volver a coger el hilo es siempre complicado.

Lo que yo le quiero decir a la representante del Grupo de Izquierda Unida y también a la representante del Grupo Socialista es que no hay nada mejor que los hechos, porque además los hechos son lo más claro, y las cifras son lo más claro, son lo más tozudo a la hora de decir qué se ha hecho y qué se está haciendo ahora. Porque habla la diputada del Grupo Socialista de alarma social. Y yo preguntaría, ¿alarma social desde cuándo, desde 1982 o desde 1996 en esta autovía? Habla de quiebra del desarrollo económico de la zona, ¿desde cuándo, desde 1982 o desde 1996? Porque claro, es que estamos hablando de un período en el que se han dado todos los pasos necesarios desde 1996 hasta aquí para hacer esa autovía y se va hacer y se va a iniciar con 1.000 millones el año que viene, que es una anualidad suficiente para contratar unas obras, y sin embargo en 14 años anteriores no se había hecho nada. Por tanto, ¿la quiebra en el desarrollo social cuándo se había producido, antes de 1996 o a partir del año 1996?

La verdad es que cuando nos encontramos con estas cosas, y después de haber pasado muchos años en las áreas de infraestructuras, precisamente en el Gobierno de Castilla y León, y habiendo sufrido personalmente, porque yo fui uno de los que firmé ese convenio en el año 1992 con varias secretarías de Estado del Gobierno socialista, reconozco que llevábamos muchos años pidiéndole al Gobierno socialista que por favor hiciera algo en esa autovía. Y también reconozco que tuvimos que ponerlo de autopista de peaje para ver si así desbloqueábamos el asunto, porque decía que como autovía no se podía incluir en los Presupuestos Generales del Estado. Y Aucalsa incluso se ofreció para poder desarrollarlo. Y como son hechos tozudos, pudimos después demostrar que ni autopista ni autovía, porque no había voluntad política, porque si no se hubieran hecho por lo menos los proyectos de obra y ni siquiera se hicieron los proyectos de obras. Por tanto, ahora que se hacen los proyectos de obra, ahora que se está ya empezando la fase última de contratación de las obras, que es la que se hará cuando se entreguen esos proyectos de obra en el año 2001, ahora se dice que hay alarma social y quiebra del desarrollo social y económico de esa zona. Y como eso me duele, me duele especialmente porque yo he vivido de cerca durante más de nueve años la presión permanente y continua al Gobier-

no socialista para ver si hacían algo, y no lo hicieron, es por lo que ahora tengo que decir que hay que ser lo suficientemente realistas para ver quién está haciendo los trámites y quién no los hizo en su día, qué es lo que estamos haciendo ahora, qué presupuestos hay. Porque una autopista o una autovía de 75 kilómetros, o de 70, no se puede ejecutar en dos años, como dice la representante del Grupo Socialista, es imposible técnicamente...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, le quedan a usted 30 segundos, ha alcanzado usted los 13 minutos 30 segundos y voy a concederle el mismo tiempo que a la portavoz socialista.

El señor **MERINO DELGADO**: Perdone, señor presidente, pero yo no interrumpí a la diputada. Por tanto, por las interrupciones se vuelve otra vez a iniciar y entonces no acabamos nunca.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Merino, estará usted de acuerdo conmigo que el tema lo ha expresado usted ya con bastante claridad, está bastante debatido y yo le rogaría un especial sentido de la brevedad en este momento.

El señor **MERINO DELGADO**: Pues en ese sentido, y en base a lo que me pide el señor presidente, nos opondremos, tanto a la enmienda del Grupo Socialista como a la proposición no de ley de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Presentación, parece ser que se ha presentado una enmienda in voce. Usted nos debe decir si la acepta o no.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, quien ha presentado la enmienda in voce ha sido precisamente esta portavoz adecuando las fechas; es la única que se ha presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Así lo entiende la Mesa. Señorías, terminado el debate de las proposiciones no de ley, vamos a suspender la Comisión hasta la una en punto de la tarde, en que procederemos a la votación. **(Pausa.)**

Señorías, habida cuenta que hemos dado un plazo suficiente de cortesía después de la hora anunciada para la votación, vamos a proceder al inicio de las votaciones en el orden en que se ha desarrollado la sesión número 8 de la Comisión de Infraestructuras. Iniciamos las votaciones.

Se va a someter a votación la proposición no de ley número 1, sobre medidas para la mejora de las comunicaciones en el área central de Asturias, a la que se incorporó, como les recuerdo a ustedes, una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; votos en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 2, sobre establecimiento de la gratuidad de los tramos de la autopista A-9 Vigo-Rande, Vigo-Morrazo, A Barcala-A Coruña.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Tercera proposición no de ley sobre la redacción de un plan de viabilidad de la línea férrea Lleida-Barcelona vía Manresa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 4 sobre la mejora de los servicios ferroviarios de Manresa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 5 sobre mejora de la línea ferroviaria entre Lleida y Manresa.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 6, por la que se insta al Gobierno a que garantice la prolongación del tren Arco desde Barcelona hasta Cartagena (Murcia).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 7, relativa a la ampliación y mejora de la conexión entre la autopista A-7 y la carretera N-II, en Figueres norte.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, es que en esta proposición había una enmienda aceptada.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, habría que hablar con el portavoz del Grupo Popular, que es el señor Sanz, para que nos explicara qué ha ocurrido a este respecto.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: El Grupo Socialista ha estado de acuerdo en aceptar la enmienda...

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sanz no se encuentra presente en este momento. La verdad es que es una eventualidad lastimosa.

¿Don Fernando López-Amor puede aclararnos la situación al respecto?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Sí, sí, yo creo que hay una enmienda aceptada, efectivamente, por parte del Grupo Popular. Pero yo rogaría que si hay alguien que la tenga que la lea para que se sepa lo que se está votando.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Doña Montserrat Palma tampoco se encuentra presente? **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, se ha producido al parecer un error por parte del Grupo Popular en el sentido de la votación por no encontrarse presente el portavoz que ha intervenido. Una proposición no de ley ya votada no puede volver a votarse, y no queremos introducir ningún precedente. Por lo tanto, si quieren volver a repetir la proposición no de ley en otra ocasión, se puede volver a presentar la proposición, volver a debatir y volver a votar, ya que la votación se ha producido y no podemos reproducir la votación. Así que en este caso quedaría así la proposición e invitamos a que en la próxima convocatoria de esta Comisión se introduzca una proposición no de ley del mismo sentido, con carácter de urgencia, y la volveríamos a votar.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista, en su línea de buena voluntad, lo acepta. Vamos a ver si hay suerte y no se vuelven a producir acontecimientos como estos.

El señor **PRESIDENTE**: Procedemos a continuar con las votaciones. La 8 fue aplazada, como recuerdan sus señorías.

La número 9, es la relativa a la construcción del tramo que conectaría el polígono industrial del Henares, de Guadalajara, con la vía de servicio que está ejecutando la Demarcación de Carreteras del Estado para comunicar los polígonos industriales del Corredor del Henares en la provincia de Guadalajara.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición número 10 ha sido aplazada. La proposición número 11 ha sido retirada. La proposición número 12 ha sido igualmente retirada. Pasamos a la votación de la número 13, sobre realización de las obras de la variante ferroviaria de Pajares.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Hay una enmienda por escrito, del Grupo Socialista, que ha sido aceptada.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señorías, hacen mención a que hay una enmienda que está incorporada. Se vota con la incorporación de la enmienda.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Proposición número 14, sobre la construcción de la autovía Onzanilla-Benavente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; votos en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Proposición número 15, para impulsar el inicio inmediato de las obras de derribo del puente del ferrocarril sobre el torrente del Lluch en el municipio de El Vendrell y de construcción, por parte de Renfe, del nuevo puente con las dimensiones adecuadas y con el fin de evitar nuevas inundaciones.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Hay una enmienda del Grupo Popular que fue aceptada. Se vota con la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, las enmiendas que han sido aceptadas quedan incorporadas al texto, no hace falta repetirlo durante la votación. La Mesa lo sabe y lo deben saber todos los portavoces. Lo que proponemos es que, una vez que termine la Comisión, hagamos un cursillo de portavoces acelerado para que las enmiendas se entiendan desde el principio. Procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, recordándoles lo que decíamos al inicio de esta Comisión sobre el solaz que nos permitiremos mañana, después de la Comisión, se levanta la sesión de la Comisión número 8.

Se levanta la sesión a la una y quince minutos de la tarde.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del martes, 12 de diciembre de 2000, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**
Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid
Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**