



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 349

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 25

celebrada el martes, 30 de octubre de 2001

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| — Relativa a la declaración de obligaciones de servicio público en los tráficos aéreos con la Península desde la Ciudad Autónoma de Melilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000945.) | 11320 |
| — Sobre la adopción de medidas para que se modifiquen todos los estudios y proyectos sobre la alta velocidad en Galicia y se adapten a velocidades medias comerciales de 250 kilómetros/hora en todo su recorrido. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000947.) | 11323 |
| — Relativa a corredores de alta velocidad en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000400.) | 11327 |

	Página
— Sobre mantenimiento de las ayudas a las familias numerosas para el uso de los servicios regulares del transporte aéreo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000943.)	11329
— Relativa a la privatización de la empresa Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S. A. (Aucalsa). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000951.)	11331
— Sobre la prolongación hasta la Seu d'Urgell y Andorra de la línea férrea de Renfe que cubre el trayecto Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdá. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000428.)	11332
— Relativa a la ampliación y mejora de la conexión entre la autopista A-7 y la carretera N-II en Figueres Norte. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000430.)	11335
— Relativa a la firma de un convenio para el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Almería. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000793.)	11336
Comparecencia urgente del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez) para informar sobre el proceso de adjudicación de material móvil de cambio de ancho automático por parte de Renfe, a petición propia. (Número de expediente 212/000619.)	11339

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

PROPOSICIONES NO DE LEY

— **RELATIVA A LA DECLARACIÓN DE OBLIGACIONES DE SERVICIO PÚBLICO EN LOS TRÁFICOS AÉREOS CON LA PENÍNSULA DESDE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE MELILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000945.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías, bienvenidos a esta Comisión. Vamos a dar comienzo a la sesión número 25 de la Comisión de Infraestructuras, que, como saben SS.SS., se divide en dos partes, una primera de debate y votación de proposiciones no de ley y una segunda de comparecencias.

Pasamos a debatir la primera de las proposiciones no de ley, relativa a la declaración de obligaciones de servicio público en los tráfico aéreos con la Península desde la ciudad autónoma de Melilla, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista ha venido manifestando en reiteradas ocasiones a lo largo de los últimos cinco años su preocupación por la política de transporte marítimo y

aéreo entre la ciudad de Melilla y el resto del territorio nacional. Así concretamente presentamos en el día de hoy esta proposición no de ley en cuya exposición de motivos comentamos que en los últimos años el transporte aéreo entre la ciudad autónoma de Melilla y otras ciudades peninsulares se ha visto convulsionado como consecuencia de dos desgraciados accidentes, acaecido uno el 25 de septiembre de 1998, un avión de Pauknair, y con posterioridad, hace muy pocos meses, el 29 de agosto, otro de la compañía Vinter Mediterráneo, circunstancias desgraciadas no imputables naturalmente nada más que al propio hecho vinculado al transporte. Pero ello nos pone de manifiesto que la ciudad autónoma de Melilla tiene que tener garantizado desde el punto de vista gubernamental y desde el punto de vista normativo las comunicaciones aéreas así como las marítimas. Por eso es por lo que nosotros planteamos como propuesta de resolución concretamente, en primer lugar, que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a dar cumplimiento inmediato a la resolución que adoptó el Pleno del Congreso de los Diputados el 20 de mayo de 1997 por la que el Gobierno debía iniciar con la mayor brevedad posible las negociaciones con el Gobierno de la ciudad autónoma de Melilla para la declaración de servicio público en los tráfico aéreos con la Península, conforme a lo previsto en el reglamento comunitario 2408/92 del Consejo. Para ello decimos que se deberá constituir una comisión mixta compuesta por dos representantes del Ministerio de Fomento y otros dos de la ciudad autónoma de Melilla,

que se encargarán de examinar los programas de las compañías aéreas para cada temporada de tráfico establecida por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo, analizarán obligatoriamente la evolución de los servicios en relación con las obligaciones de servicio público y propondrán la adopción de medidas al respecto.

Dicha declaración de servicio público deberá, primero, posibilitar la libre competencia y llevar unos contenidos que posteriormente se deberán reflejar en el concurso público que se publique en el Boletín Oficial del Estado, con la fijación, orientativamente, de un mínimo de cinco rutas que conecten la ciudad autónoma de Melilla con otras ciudades peninsulares, cada una de las cuales se atenderá con la frecuencia diaria que se fije por la comisión mixta. En segundo lugar, las compañías aéreas comunitarias deberán presentar en la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento el programa de operaciones, que abarcará un período mínimo de dos años consecutivos, y en dicho programa se deberían incluir rutas que se deseen operar, horarios, oferta de capacidad, tarifa, tipos de aeronave, con especial referencia al número de asientos y capacidad de carga, y configuración de la cabina de pasajeros. En tercer lugar, por la comisión mixta se han de fijar las tarifas, que se podrán revisar anualmente por el Ministerio de Fomento, sobre la base anual del índice general de precios al consumo; adicionalmente, las compañías aéreas deberán estar obligadas a establecer tarifas reducidas respecto a las establecidas, en los porcentajes que libremente se determinen, para jóvenes menores de 22 años, personas que hayan cumplido los 60 años de edad, equipos federados de la ciudad autónoma de Melilla que hayan de competir en competiciones nacionales en diferentes otros puntos del Estado español y enfermos que necesiten asistencia hospitalaria en centros médicos asistenciales de las capitales peninsulares.

Señorías, ¿por qué hacemos este planteamiento? ¿Este planteamiento surge por un arranque, sin que haya sido analizado, premeditado y rigurosamente estudiado por el Grupo Parlamentario Socialista? ¿Surge de una iniciativa de este diputado que interviene en este momento en representación del Grupo Parlamentario Socialista? No, señorías. Esta iniciativa surge al amparo de lo que establecen las normativas comunitarias y al amparo de decisiones previamente adoptadas por el Gobierno actual, presidido por don José María Aznar. Al respecto queremos poner de manifiesto lo siguiente: Primero, actualmente, y a propuesta del Grupo Parlamentario Socialista en diciembre de 1996, en sesión plenaria y por acuerdo adoptado por el Pleno del Congreso de los Diputados, se han definido en el Estado español once rutas marítimas de interés público para comunicar distintos puertos del Estado español, pero esencialmente pensando en la libre competencia, que es la garantía de las comunicaciones, con los archi-

piélagos de Baleares y Canarias y con las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Esa norma, esa resolución adoptada por el Pleno del Congreso de los Diputados al amparo de normativas comunitarias, condujo en el mes de enero de 1998 a la apertura de un concurso público que duró tres años. Actualmente, terminados esos tres años, está en concurso otro equivalente del que concretamente tengo en mis manos el pliego tipo de precisiones técnicas particulares que han de regir la contratación y la ejecución del servicio de navegación de interés público en la fachada Península y Ceuta y Melilla, que se encuentra en marcha. Por lo anteriormente expuesto, señorías, a efectos de que quede claro y no se pueda mentir, ni deformar, ni malinterpretar, ni transmitir informaciones que no respondan a la realidad, quiero exponer los siguientes conceptos, reitero, para que no se pueda mentir a los ciudadanos de Melilla en el caso concreto al que me estoy refiriendo. En primer lugar, la Comisión Europea ha autorizado al Gobierno español a abrir un concurso de servicio de navegación marítima de interés público en la fachada Península con Ceuta y Melilla. El objeto de la navegación de interés público se recoge en el pliego de condiciones. En segundo lugar, el itinerario del servicio Málaga-Melilla, Almería-Melilla, Algeciras-Ceuta y a continuación una serie de contenidos que figuran en el pliego de condiciones en un concurso público, concurso público que autorizó la Comisión Europea. Segundo, señorías, el Reglamento comunitario número 2408/92, del Consejo, relativo al acceso de las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias dice claramente en el artículo 4, punto primero: Todo Estado miembro, tras consultar a otros Estados miembros interesados y después de haber informado a la Comisión y a las compañías aéreas que operen en ese trayecto, podrá imponer la obligación de servicio público, en relación con servicios aéreos regulares, a un aeropuerto que sirva a una región periférica o en desarrollo situada en su territorio o en una ruta de baja densidad de tráfico que sirva a un aeropuerto regional de su territorio cuando dicha ruta se considere esencial para el desarrollo económico de la región en la que está situado el aeropuerto, en la medida necesaria para garantizar en dicho trayecto una adecuada prestación de servicios aéreos regulares que cumplan determinadas normas en materia de continuidad, regularidad, capacidad y precios que las compañías aéreas no asumirían si únicamente tuvieran en cuenta su interés comercial. La Comisión publicará en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas la existencia de dicha obligación de servicio público. Este es el segundo mensaje, que quiero dejar muy claro y recogido en el «Diario de Sesiones».

Tercer mensaje, señorías: A petición del Gobierno español, presidido por don José María Aznar; como vicepresidente de aquel Consejo de Ministros el señor Álvarez-Cascos, actual ministro de Fomento, y los res-

tantes miembros del Gobierno del Partido Popular, presidido por don José María Aznar, el 26 de agosto de 1998, en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, a petición del Gobierno de España, se publica —repito, en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas— una comunicación de la Comisión en el marco del procedimiento previsto en el apartado 1 del artículo 4 del Reglamento comunitario 2408/92 y lo titula: Imposición de obligaciones de servicio público en determinados servicios aéreos dentro de España. Concretamente dice: El Gobierno español —el Gobierno español de don José María Aznar— ha decidido aplicar las disposiciones del apartado 1 del artículo 4 del Reglamento comunitario 2408, del Consejo, para imponer obligaciones de servicio público en las rutas enumeradas a continuación... Y se refiere a 11 rutas en la comunidad canaria. Diario Oficial de las Comunidades Europeas del 26 de agosto de 1998. Cuarto. Dos días después, el 28 de agosto de 1998, el Gobierno español publica en el Boletín Oficial del Estado una resolución, acuerdo del Consejo de Ministros, declarando obligaciones de servicio público en rutas aéreas las Islas Canarias. Dice, entre otras cosas: El Reglamento comunitario 2408, del Consejo, relativo al acceso a las compañías aéreas de la Comunidad a las rutas aéreas intracomunitarias contempla en el artículo 4.1.a) la posibilidad de que en ciertas circunstancias un Estado miembro de la Unión Europea imponga la obligación de servicio público en relación con servicios aéreos regulares. Y les ruego, señorías, que lean esa disposición recogida en el Boletín Oficial del Estado por decisión del Consejo de Ministros presidido por don José María Aznar.

Termino, señorías, en consecuencia, el Consejo de Ministros presidido por don José María Aznar declaró rutas aéreas de interés público las rutas interiores en la comunidad canaria. Y falta un segundo paso que es abrir el concurso público pertinente. Señorías, el Gobierno español tiene la obligación de garantizar —y más en la etapa de crisis en que vivimos— las comunicaciones entre la ciudad autónoma de Melilla y el resto del Estado español. No vale sólo el hecho de que se subvencione el precio del billete con un 33 por ciento, porque llevamos 30 años disfrutando de ese beneficio en la comunidad canaria, en Baleares, y anteriormente con gobiernos socialistas, y no se pueden tomar decisiones de financiar a una compañía privada para que cubra la ruta, no se le pueden pagar centenares de millones de pesetas en concepto de publicidad porque ponga el escudo de la ciudad autónoma de Melilla o porque haga un dibujito en el fuselaje del avión con el nombre de la ciudad de Melilla. Señorías, tenemos la más absoluta convicción de la bondad de la propuesta, está avalada por la Comisión Europea y avalada por el Consejo de Ministros español y pedimos a todos los grupos parlamentarios que apoyen esta iniciativa por considerarla de capital interés, de fundamental impor-

tancia para los intereses de los ciudadanos que residen en Melilla, para aquellos que quieren visitar la ciudad de Melilla. No se puede tener temor a países limítrofes a los que pueda molestar que el Gobierno de España adopte una decisión que ya adoptó en Canarias. Y espero que el Grupo Parlamentario Popular, en el ejercicio de su responsabilidad, apoye una iniciativa de estas características por cuanto constituye una iniciativa de mucho interés para la ciudad autónoma de Melilla.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Doña Presentación? (**Pausa.**) Tiene la palabra el señor Gutiérrez Molina en nombre del Grupo Popular.

El señor **GUTIÉRREZ MOLINA**: Señor presidente, señorías, quiero en primer lugar agradecer al portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en este caso el señor Segura, su reiterado interés por mi ciudad así como su briosa intervención hace unos instantes. De su briosa intervención quiero destacar dos aspectos fundamentales. Uno, la propia proposición no de ley que presenta, y otro el deseo sutil de poner de manifiesto que el Gobierno del presidente Aznar parece que tiene olvidado, o que no invierte, o que es el culpable —aunque ya se ha curado en salud el señor Segura, cosa que le agradezco— de que los tristes accidentes a que ha hecho mención tengan algo que ver con la declaración o no de obligaciones de servicios públicos en los tráficos aéreos con la Península desde mi ciudad. Hay otra cuestión. A mí me hubiera gustado —y permítame, señor presidente, esta pequeña excursión intelectual, similar a la que hizo el señor Segura hace unos días en mi ciudad— que por lo menos en este debate parlamentario —no lo ha sacado extramuros del mismo, como si estuviéramos en campaña electoral— no hubiera hablado de los millones en que se puede cuantificar lo que él estima la bondad de la proposición no de ley. También me va a permitir, señor presidente, que, en uso de nuestra legítima posición de grupo, sin caer en ninguna ignominia —y lo de la ignominia no lo digo yo, lo decía, ciertamente en unas declaraciones no muy afortunadas, el señor portavoz hace unos pocos días en mi ciudad—, en el uso específico de mis deberes parlamentarios como diputado por Melilla, con independencia o no de que se compartan nuestras posiciones, diga que no quiero que nadie me dé lecciones de defensa de mi ciudad ni de defensa de los intereses del Gobierno de España, al que apoyo en este momento desde el Grupo Parlamentario Popular.

Hecha esta aclaración, porque me parecía pertinente y con independencia del mucho o poco peso específico que los parlamentarios de Melilla tengamos en el Grupo Parlamentario Popular —también en frase infeliz del señor portavoz—, me quiero centrar sencillamente en los aspectos por los que en el Grupo Popular —señor Segura, señor presidente, sin caer en ninguna ignominia sino en el específico sentido de nuestro cri-

terio parlamentario— vamos a votar que no a esta proposición no de ley sobre la declaración de obligaciones de servicio público en los tráficos aéreos de la Península y mi ciudad. Ciertamente, señor presidente, existe una legislación vigente en la materia que comenta el señor Segura. Efectivamente, el artículo 103 de la ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado atribuye al Gobierno y no al Parlamento la decisión en el ámbito administrativo de una determinada posición. El Parlamento podría cambiar esta atribución y procedimiento, pero hay que hacer notar, señor presidente, para no confundir, para no mentir, para no dar verdades a medias, que las medidas o decisiones de carácter singular se corresponden más con el ámbito administrativo de desarrollo de preceptos legales que con el propio ámbito de la ley de los Presupuestos Generales del Estado. Respecto del establecimiento de obligaciones de servicios públicos en los servicios aéreos con y desde mi ciudad, hoy por hoy, considerando los servicios disponibles, señor presidente, sin caer en ninguna ignominia, señor Segura, creemos que no está justificado y mucho menos para mejorar el atractivo comercial de dichas líneas y facilitar el acceso de otras compañías aéreas. Ha hablado y ha mezclado en su discurso dos aspectos fundamentales, la declaración de servicios públicos en tráfico marítimo y esta declaración de servicios públicos en tráfico aéreo. Lo ha dicho el señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista. Cuando se declararon los tráficos marítimos como servicios públicos se tardó tres años en sacar el pliego singular del concurso, que todavía está por fallarse. La forma más pertinente de apoyar a Melilla ya se la dijo al señor Segura el señor ministro de Fomento con motivo de su interpelación en un Pleno reciente. Vamos a repetirlo para dejarlo claro en el «Diario de Sesiones», para dejarlo claro ante la opinión pública, para dejarlo claro ante los ciudadanos de mi ciudad. Señor Segura, el Gobierno del señor Aznar es el que ha aprobado el plan director de Melilla para ampliar la pista del Aeropuerto de Melilla: lo ha hecho en el mes de julio y lo sabe S.S. porque se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado. No le voy a detallar las mejoras pero sí le digo que la pista va a aumentar en 175 metros y que, en cumplimiento del plan director, se va a instalar el sistema para mejorar la aproximación y el vuelo instrumental del aeropuerto de Melilla con el sistema de aproximación suficiente, que mejora todo lo anterior y va a permitir el acceso al aeropuerto de Melilla en horario nocturno, ampliando los horarios de funcionamiento del aeropuerto en las mejores condiciones de seguridad. Señor presidente, es iniciativa adoptada y en marcha por el Gobierno todo el plan director y todas las medidas relativas a actividades aeroportuarias, que sí tienen interés para los ciudadanos de Melilla. Es muy fácil, en el debate parlamentario pero es lamentable poner sutilmente encima de la mesa que el Gobierno descri-

mina a Melilla o que el Gobierno es, por no declarar servicios públicos para nuestros transportes aéreos, el culpable de las carencias en materia de transporte que tiene la ciudad.

Desde el punto de vista de establecer obligaciones de servicio público en cumplimiento de la normativa europea, a la que el señor Segura ha hecho reiterada mención, tengo que decirle que, en contestación a una buena europarlamentaria del Partido Socialista, la señora Cerreira, la Comisión, en respuesta escrita que queda en el «Diario de Sesiones», señor Segura —no solamente S.S. tiene información de las comunidades europeas; permita que el Grupo Popular también la tenga—, dijo que la reglamentación del Consejo, a la que S.S. tantas veces se ha referido en su briosa intervención, autoriza, permite financiar en determinadas opciones a los Estados en servicios públicos. Pero es verdad, y eso hay que decirlo también para no dar una visión sesgada de la realidad, que existe una segunda posibilidad: acordar ayudas sociales a los residentes de algunas regiones para reducir el precio del billete. Eso es lo que se está haciendo y España, como dice la respuesta, aplica ya esta medida a los residentes en Melilla. No se trata de ningún incumplimiento de la normativa europea, señor Segura, sencillamente son distintos planteamientos que los grupos parlamentarios ponemos encima de la mesa. Desde luego, me alegra que el señor Segura, en la mañana de hoy, no haya dado cifras. Me hubiera gustado que dijera cuántas líneas están subvencionadas económicamente, con dinero, con cifras, en el servicio público aéreo de vuelos interinsulares y en el resto del territorio. Que hubiera puesto un ejemplo, no para mayor confusión, sino para mayor información de esta Comisión.

Termino, señor presidente. Con independencia de estos argumentos, quiero reafirmar la intervención del señor ministro en el Pleno correspondiente al mes de septiembre a la que he hecho mención. Por eso el Grupo Popular sienta su posición contraria a admitir la proposición no de ley relativa a la declaración de obligaciones de servicio público en los tráficos aéreos con la península desde mi ciudad, Melilla.

— **SOBRE LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA QUE SE MODIFIQUEN TODOS LOS ESTUDIOS Y PROYECTOS SOBRE LA ALTA VELOCIDAD EN GALICIA Y SE ADAPTEN A VELOCIDADES MEDIAS COMERCIALES DE 250 KILÓMETROS/HORA EN TODO SU RECORRIDO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000947.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de la primera, pasamos a la segunda proposición no de ley, sobre la adopción de medidas para que se modifiquen todos los estudios y proyectos sobre la alta velocidad

en Galicia y se adapten a velocidades medias comerciales de 250 kilómetros hora en todo su recorrido. El autor es el Grupo Parlamentario Socialista y, para su defensa, tiene la palabra el señor Hernández.

Antes de iniciar el debate de esta proposición quiero comunicarles que los portavoces que van a intervenir en la proposición no de ley que figura con el número 8 han pedido que se adelante y se trate como punto 4. Si tienen algún inconveniente, háganlo llegar a la mesa. Si no, actuaríamos de esa manera. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

Señor López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: No tenemos inconveniente, pero hay otra proposición no de ley en la que la ponente del Grupo Popular también tiene problemas, ya que tiene que estar en la Comisión del Pacto de Toledo. Si coincidiera ese momento, pediríamos que se atrasara o se adelantara algún punto. Me estoy refiriendo a la proposición no de ley que figura con el número 5.

El señor **PRESIDENTE**: Si les parece, lo hacemos así.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, yo tengo un inconveniente de tipo general. Tenemos una nota diciendo que puede que alguna de las proposiciones no de ley no se traten por cuestión de horario y, si las últimas pasan delante, puede resultar que las de delante queden fuera del orden del día. En el momento de establecer el orden del día se fijó la condición de que las últimas, si no había tiempo, no entraban. Lo digo en general.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene razón el señor Sedó, por eso la Mesa solicitaba el acuerdo de los portavoces. Si los portavoces están conformes, se hará; si no lo están, no se hará. Repito. Si los portavoces de los grupos —puesto que la Mesa sí es conforme— están conformes en su totalidad, procederíamos a retrasar la número 3, poniendo delante de esta las números 4 y 8. **(El señor Rodríguez Sánchez pide la palabra.)**

Señor Rodríguez Sánchez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: No estoy de acuerdo, porque yo también tengo ocupaciones. **(La señora Urán González pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rodríguez no está conforme.

Por Izquierda Unida, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, a lo mejor con mi intervención facilito las labores de la Comisión. A mí me va a ser imposible de todo punto estar presente cuando se tengan que discutir las dos iniciativas de mi grupo parlamentario, por lo que solicita-

ría la conformidad de todos los grupos para que se aplacen para la próxima sesión de la Comisión de Infraestructuras. Con esto habría dos iniciativas menos a debatir, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Propone que las dos iniciativas de Izquierda Unida se lleven al último lugar.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Al último lugar y que no se discutan.

El señor **PRESIDENTE**: Al estar en último lugar, pasarán a la próxima Comisión.

Como el señor Rodríguez se oponía a los cambios, la única solución que habría sería mantener la tercera, después la cuarta y a continuación la octava. ¿Están de acuerdo con esa solución? **(Asentimiento.)** Dicho y hecho. Para recuerdo de todas SS. SS., y por acuerdo de la Mesa y los portavoces, el orden será el siguiente: 2, 3, 4, 8, 5, 6 y, al final, las dos de Izquierda Unida, que pasarán a la sesión siguiente.

Damos ahora la palabra al señor Hernández, para que defienda la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista que hemos anunciado antes.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señorías, venimos a defender una cuestión vital, importantísima para Galicia: el proyecto de alta velocidad, la modernización que necesita Galicia en el asunto ferroviario. Tenemos una oportunidad única para lograr un consenso aquí, en la Cámara, y votar una especie de pacto ciudadano en el que consigamos los mejores parámetros, las mejores calidades y meter a Galicia en el mapa ferroviario de alta velocidad español y europeo. Debemos darnos cuenta de que el proyecto que se va a llevar a cabo es un proyecto multimillonario, billonario, diría yo, pero sobre todo es irreversible una vez hecho el gasto. Si analizamos con cuidado lo que ha venido pasando en los últimos tiempos, veremos que no podemos ser muy optimistas respecto a lo que puede ocurrir con la alta velocidad en Galicia. La última temporada, con las elecciones gallegas, se ha saldado con una media de tres promesas electorales diarias. El señor Cascos, el señor Fraga, el señor Cuiña, todo el mundo opinó sobre la alta velocidad y llega el momento de cumplir, y de cumplir bien, con las promesas electorales. Cuando el Gobierno español nos señala que el eje atlántico es uno de los elementos más importantes del desarrollo del noroeste nos dice que el ferrocarril es vital para ese eje atlántico. Sin embargo, tal como se van sucediendo las cosas, el alargamiento en el tiempo, la poca calidad y los parámetros con los que nos vamos encontrando nos llevan a que en ese eje atlántico se considere que se pueden perder aproximadamente 12.000 millones de euros si el corredor no se construye. Un estudio de la Universidad de Vigo, encargado precisamente por el eje atlántico, calcula que el enlace mejoraría el producto interior bruto de la euro-región

impulsaría sectores clave como el turismo y contribuiría a vertebrar todo el territorio.

Señorías, el día 22 de julio del presente año el presidente del Gobierno presidió en Santiago la colocación simbólica de la primera travesía del futuro ferrocarril de alta velocidad. El pasado mes, con motivo de las elecciones, el señor ministro de Fomento visita Galicia y también coloca simbólicamente otra travesía de futuro para el ferrocarril gallego. El planteamiento que nos hacemos es de qué ferrocarril se trata, con qué simbología nos están nutriendo a los gallegos. Si hacemos un pequeño cálculo y establecemos en 752 el número de kilómetros que separan Coruña de Madrid, daría para colocar 752.000 travesías simbólicas, que deseamos que sean 752.000 travesías reales de alta velocidad auténtica. Necesitamos pasar del simbolismo a la realidad. Galicia quiere demostrar que puede asumir retos de futuro y retos de modernidad si se imponen los medios que la justicia requiere. ¿Qué se va a hacer? Teóricamente, la respuesta está en el Boletín Oficial del Estado, pero allí nos volvemos a encontrar con que el principal problema de la alta velocidad es la indefinición de esa velocidad. Yo recordé precisamente al señor ministro de Fomento que seguimos sin saber exactamente a qué se llama alta velocidad española. Sabemos cómo se llama la velocidad en los trenes que van a Cataluña, en los trenes que van a ir a Valencia, en los trenes que están yendo a Andalucía bajo ese concepto de alta velocidad española pero no sabemos cómo se llama la alta velocidad que va a ir a Galicia. El primer principio en lógica, lo recuerdo, es el principio de identidad y éste nos lleva a que no puede haber equívocos de ningún tipo en las definiciones de los conceptos. La alta velocidad es la alta velocidad que conocemos en Andalucía y la alta velocidad que conoceremos en Cataluña.

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

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Por otro lado, la profusión de estudios informativos comprobados por este parlamentario no aportan absolutamente nada. Se ha conseguido un mayor embrollo en cuanto a calidades, a parámetros, a trazados y tampoco sabemos cuándo se pondrá en marcha este presupuesto. Sabemos que en Galicia se manejan hasta tres modelos distintos para el AVE; un AVE teóricamente de primera línea entre Santiago y Ourense, un AVE en el eje atlántico con dos velocidades distintas y un eje entre Ourense y Vigo, que según el tiempo y la velocidad será de 110 kilómetros por hora. No nos olvidemos de que la alta velocidad requiere dos elementos básicamente, frecuencias y tiempos de viaje, y no sabemos nada de esto. Si nos enganamos a lo publicado el 22 de junio, con los datos comparativos entre los trenes de alta velocidad de Cataluña, Valencia, Málaga y Córdoba y los que se

estaban dando en Galicia, veríamos que las dispersiones de tiempo eran extraordinarias. Fomento diseñó un modelo que no nos satisface a los gallegos. Por esta razón necesitamos que todos los modelos se unifiquen, que todos los trayectos se unifiquen y consigamos que la distancia mayor entre Coruña, Vigo y Madrid se cubra en un tiempo máximo de tres horas, que ya nos parece excesivo. Veán, señores diputados, un pequeño ejemplo. Para una distancia como por ejemplo Madrid-Barcelona, que son 12 kilómetros menos que desde Lugo o Vigo, en un tren de alta velocidad se necesitan dos horas treinta minutos; desde Lugo hasta Madrid no bajaríamos de las cuatro horas. Este es uno de los pequeños ejemplos con los que nos encontraríamos. La alta velocidad, tal como está publicada, nos llevaría a que el trayecto Madrid-Vigo se cubriera en cuatro horas y media, como mínimo.

Estamos a tiempo, puesto que todo el trayecto está en estudio, podemos recuperar el tiempo perdido; nada es irreversible, podemos modificar lo que queramos. Invitamos al Grupo Popular a que vote a favor de esta proposición no de ley. Si no, estará contra el futuro de Galicia. Nos vamos a encontrar con que el tren de alta velocidad va a llegar 18 años tarde a Galicia y ocho años más tarde que en Cataluña y no se llamará AVE, no será competitivo, no será ambicioso. En resumen, estamos a tiempo de evitar lo que ocurre siempre, que Galicia tiene las mismas infraestructuras que España pero más tarde que España. La proposición no de ley señala claramente que se insta al Gobierno a adoptar las medidas necesarias para que se modifiquen todos los estudios y proyectos sobre la alta velocidad en Galicia y se adapten a velocidades medias comerciales (con lo que quiere decir media comercial) de 250 kilómetros hora en todo su recorrido, de tal modo que el tiempo máximo de viaje entre cualquier ciudad gallega y Madrid no supere las tres horas.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Mixto tiene presentada una enmienda. Para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevísimamente, señor presidente. Dejo para la intervención en la siguiente proposición no de ley la filosofía de fondo que mueve nuestra iniciativa y solamente paso a explicar la enmienda de adición que presentamos a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista. Dicha enmienda va destinada a circunscribir el periodo temporal en que se deben realizar las obras de lo que se llama alta velocidad en Galicia, periodo que pensamos que no debía exceder de 2001/2007, que es cuando se contemplan las grandes infraestructuras en el Estado con el Plan de desarrollo regional, que cuenta con el apoyo de la Unión Europea. Para el Bloque Nacionalista Galego una de las principales preocupaciones es que las obras no se retrasen indefinidamente en el tiempo.

Por eso, pensamos que debía ser el año 2007 a más tardar cuando los viajes de largo recorrido desde Galicia a otras partes del Estado español debían ser operativos a través de infraestructuras de alta velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra don Celso Delgado, en nombre del Grupo Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: La proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista centra en su exposición de motivos tres temas fundamentales. En primer lugar, lo que se refiere al eje Vigo-Oporto; en segundo lugar, las cuestiones relativas a la velocidad y por último la enmienda formulada hace referencia a los plazos de ejecución. A todo ello voy a intentar dar respuesta de manera rápida.

En el eje Vigo-Oporto, aunque el proponente lo desconoce, el día 26 de enero de 2001 tuvo lugar la constitución de la Agrupación europea de interés económico denominada Alta Velocidad España-Portugal, constituida al 50 por ciento por el Ente Público GIF, por parte española y por la empresa estatal de alta velocidad, por parte lusa. El objeto de esta agrupación es realizar los estudios necesarios para la implantación de la línea de alta velocidad en los corredores Porto-Vigo y Madrid-Lisboa-Porto. Esta agrupación, partiendo de los trabajos ya existentes, está acometiendo los estudios necesarios para definir las características de esta conexión de alta velocidad Vigo-Porto, así como sus fórmulas de financiación y la participación de ambos Estados en la misma. Esta conexión se integra en el eje atlántico de alta velocidad ferroviaria, que se prolonga desde Vigo hacia Santiago, A Coruña y Ferrol y desde Porto hasta Lisboa, constituyendo así un corredor de gran potencialidad en la captación de tráfico. Es lo cierto que el objetivo del tiempo de viaje fijado para el trayecto Vigo-Porto es de una hora, siendo el tiempo actual de viaje para recorrer los 178 kilómetros que separan ambas ciudades tres horas. Por tanto, el impulso de la comunicación con Portugal por el eje atlántico es total por parte del Gobierno español. Por lo que se refiere a la voluntad del gobierno portugués me remito a lo acontecido en el día de ayer en la ciudad de Braga, donde el presidente luso recibió al presidente de la Federación Gallega de Municipios y Provincias, señor Cabezas, alcalde de Ourense, así como a otros alcaldes de ciudades importantes de Galicia, y se comprometió, como recogen los medios de comunicación, a que es estratégica la unión de Portugal con Galicia por alta velocidad y que la decisión portuguesa se tomará en la próxima cumbre hispano lusa de noviembre, sin perjuicio de que los estudios, como he mencionado, se están realizando al amparo de los encargos de esta agrupación de interés económico. Si existe esa coincidencia de voluntades entre ambos Estados, y desde luego por parte de España es clarísima, estamos seguros de que este objetivo tan necesario para el desarrollo económi-

co de la euro-región Galicia-norte de Portugal va a concluir.

Respecto de la velocidad, el señor Cerviño, constantemente, en todas sus intervenciones sobre este tema, plantea y se pregunta qué es alta velocidad. La alta velocidad está definida hasta la saciedad por el Real Decreto 1191/2000, de interoperabilidad del sistema ferroviario. Así, tenemos las líneas construidas para la alta velocidad equipadas para velocidades por lo general iguales o superiores a 250 kilómetros por hora, las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad equipadas para velocidades del orden de 200 kilómetros por hora y las líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad de carácter específico debido a dificultades topográficas de relieve o de entorno urbano, cuya velocidad deberá ajustarse caso por caso. Por ejemplo, el AVE, que usted citó, que va hacia Andalucía, a su paso por Puertollano circula obligatoriamente, por ser recorrido urbano, a 80 kilómetros por hora. Es evidente que en Galicia hay dificultades orográficas —a mí particularmente me gusta mucho que en Galicia haya dificultades orográficas, porque si no no sería mi Galicia— y por ello es lógico y natural que los trenes que circulen por allí tengan que adaptarse a ese medio, pero en cualquier caso debo también recordarle que la velocidad media entre Madrid y Sevilla es de 195 kilómetros por hora, que entre Berlín y Hannover es de 156 kilómetros por hora y que entre Lyon y Valence es de 156 kilómetros por hora.

Tiempos de viaje, otra cosa que usted ha mencionado. El compromiso del Gobierno del Partido Popular es que ninguna capital de provincia de Galicia esté comunicada con Madrid en un tiempo superior a 4 horas. En este objetivo es en el que trabajan los estudios informativos que se están realizando y estamos seguros de que es previsible que estos tiempos —el ministro de Fomento lo advirtió— se puedan acortar con respecto a lo inicialmente previsto.

Sobre los plazos de ejecución que apunta la enmienda del señor Rodríguez, el compromiso del Gobierno de España es un compromiso de horizonte 2007 y no es un compromiso propagandístico sino que está documentado en el Boletín Oficial del Estado de 7 de febrero de 2001, que recoge el convenio firmado el 1 de diciembre entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y RENFE. Estamos hablando de compromisos presupuestarios al margen del Gobierno y del signo político que gobierne España. En cualquier caso, resulta chocante, pero que muy chocante que sea justamente el Partido Socialista el que hable de retrasos en la llegada de la alta velocidad a Galicia, porque el plan de transporte ferroviario del señor Pérez Touriño, flamante candidato a la presidencia de la Xunta de Galicia, no contemplaba alta velocidad en Galicia, limitándose a dos conexiones, una hasta León y otra hasta Monforte. Ahí se acababa el tren de alta velocidad en Galicia. Y por lo que se refiere a los tiempos de viaje de aquel

plan, por llamarle así, Madrid-Coruña se plantearía en seis horas y media y Madrid-Vigo en seis horas. Por lo tanto, la conclusión es bien distinta. Durante 13 años los gobiernos socialistas aislaron a Galicia y al noroeste español y desde hace cinco años los gobiernos populares estamos intentando corregir ese retraso ferroviario.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández, díganos si acepta o no la enmienda.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Sí, pero es que yo no he hablado de Portugal.

El señor **PRESIDENTE**: Yo le hablo de la enmienda, no de Portugal.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: La enmienda la vamos a aceptar. No quería reabrir el debate.

El señor **PRESIDENTE**: No es posible, señor Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Pero lo que ha dicho el señor Delgado requiere diez mil matizaciones por lo menos.

El señor **PRESIDENTE**: Se lo agradecemos. Terminamos. Acepta la enmienda y por tanto así será votada.

— **RELATIVA A CORREDORES DE ALTA VELOCIDAD EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000400.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura como número 3 en el orden del día, relativa a los corredores de alta velocidad en Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Nuestra proposición no de ley está guiada por la convicción de que hasta ahora se han dado respuestas más propagandísticas que de actuaciones reales en relación con un plan coherente para el ferrocarril en nuestro país, en Galicia. Se respondió propagandísticamente a una demanda social y política. Así, desde 1998 hemos asistido a la firma de convenios progresivamente entre el Ministerio de Fomento, la Xunta y RENFE, convenios que por fin se sustancian de una manera más concreta en el año 2000 con esa cantidad de 160.000 millones de pesetas a invertir hasta el año 2007. Por lo tanto, ya comprenderán ustedes que entre 1998, fecha del primer convenio, y el año 2000 se estuvo actuando única y exclusivamente para la galería, para tapar muchas bocas e incluso para que no hubiese un debate social

que reclamaba que pasásemos de la propaganda a los hechos. Efectivamente, el dinero asegurado, y en esto no discrepamos, hasta el año 2007 es 160.000 millones de pesetas, pero hay que decir que una parte de ese dinero lo pone la Administración autonómica, caso inaudito en todo el Estado español. Y también hay que decir que en el mes de octubre todos los diputados y diputadas pudieron comprobar cómo el señor Álvarez-Cascos respondía a nuestra pregunta de si el eje atlántico iba a tener doble vía y electrificación con el argumento de que eso era un despilfarro y que los trenes en Estados Unidos viajaban por vía única y sin electrificación y era un país muy avanzado. Celebramos que se haya cambiado el modelo para el eje atlántico y que se vaya a contar con doble vía, pero también hay que decir que quedó claro que la electrificación se colocaría después del año 2007 y con cargo a los Presupuestos Generales del Estado. El modelo, como se ve, es muy deficiente y parcial. Lo que tenemos asegurado es que a partir del año 2007 los trenes entre A Coruña y Vigo podrán circular a velocidades no sabemos si de 120, 130 ó 140 kilómetros por hora, ya que hay cambios sustanciales según el itinerario. Todo lo que hay del resto de la red son estudios informativos, que pasaron de no existir e incluso de no contemplarse infraestructuras de alta velocidad de ningún tipo, a no ser para el eje central de entrada en Galicia por Puebla de Sanabria-Ourense, Ourense-Santiago, a prometerse a todas las ciudades gallegas que van a estar incardinadas en los itinerarios de alta velocidad.

A nosotros lo que nos preocupa en todo caso es una cuestión de mínimos y por eso es por lo presentamos esta proposición no de ley. Primero, que se garantice que todos los corredores de alta velocidad en Galicia van a ser de ancho internacional, de doble vía y con capacidad para mercancías y viajeros. Ni siquiera optamos por el modelo más caro, que sería exclusivamente para viajeros, los itinerarios de alta velocidad. La segunda cuestión es que se comprometan a ejecutar estos proyectos entre los años 2001 y 2006 y no que en relación con el eje atlántico, que vuelvo a repetir que se hace con dinero de Galicia y no es una infraestructura estrictamente de alta velocidad, tengamos que esperar hasta el año 2010 para que esté completo, un eje que está colapsado, obsoleto y que no puede resistir ya el paso de más trenes. En tercer lugar, puesto que se trata de itinerarios de alta velocidad, según el decreto de interoperabilidad, y no de infraestructuras de alta velocidad propiamente dichas, que se haga la entrada a Galicia tanto por Ponferrada, hasta donde llega un itinerario de alta velocidad y se acaba ahí, como por Puebla de Sanabria hasta Ourense-Santiago. Sería la manera de que Galicia quedase incardinada en el resto del Estado español y no solamente con Madrid, porque no sabemos muy bien por qué razón solamente se piensa en las comunicaciones de las ciudades gallegas con la capital del Estado. En cuarto lugar, una cuestión muy

importante es que se electrifique toda la red interior de Galicia, sean o no corredores de alta velocidad, y se nos garantice, como pidió el Parlamento gallego en 1995, que las velocidades medias no sean inferiores en toda la red interior de Galicia a 150 kilómetros por hora. Todo esto está perfectamente tasado, es concreto y definiría el modelo, modelo que el Ministerio de Fomento no acaba de definir. Es nuestra preocupación, porque, encima de no tener una infraestructura de alta velocidad como la tienen otras partes del Estado Español, ni siquiera vamos a tener un ferrocarril convencional aceptable en el siglo XXI. Eso sí que es materia de preocupación y no solamente materia de debate político.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Socialista desea intervenir?

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Sí, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor señor Hernández Cerviño tiene la palabra.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Yo tengo una serie de dudas sobre esta proposición no de ley. En principio, me parece que es un tanto conservadora. Llegaríamos a tener un buen tren de cercanías con ella, un extraordinario tren comparado con lo que existe ahora. Por ejemplo, hace una semana tuve que viajar entre dos zonas de Galicia, escasamente 45 kilómetros, y tardé más de hora y media y luego tuve que coger un taxi para desplazarme a otro sitio, etcétera. Quiero decir que ese modelo hay que reavivarlo como sea. No obstante, en la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego encontramos algunas contradicciones. Por ejemplo, con el punto primero, donde se opta por una alternativa que conlleve vía doble de ancho internacional, estamos de acuerdo, pero en cuanto a la capacidad para el tráfico mixto de mercancías y viajeros sabemos que los experimentos que se han hecho en Medina del Campo no han dado resultado. No entiendo que se puedan mezclar mercancías y viajeros en el mismo trayecto. Estamos de acuerdo con el segundo punto, referido al tiempo. Sin embargo, nos abstenemos en los trayectos que se señalan en el número 3 por considerar que hay otros más competitivos. Y por último, en relación con el punto 4, también estamos de acuerdo con la electrificación de la red interior y con las dobles vías pero no con que la velocidad media sea inferior a 150. Nosotros queremos más velocidad, más potencialidad. Piénsese que por ejemplo en Cataluña la velocidad media de los trenes de cercanías que se están sustituyendo ahora es de 200 kilómetros por hora.

Yo quisiera aclarar, al margen de esto, que esta postura que mantiene el Bloque Nacionalista Galego es positiva en cuanto que se necesita la actividad que hemos señalado antes. Pero también quisiera decir que,

por el contrario, la postura del Partido Popular es conservadora a conciencia. Los tiempos cambian, las circunstancias cambian y las situaciones económicas, sociales, políticas, etcétera, cambian. Yo no creo que a ningún enfermo se le hubiera ocurrido llamar incapaz a un médico después de que el descubrimiento de la penicilina hiciese tambalear los conocimientos anteriores. La penicilina abre nuevos campos, no hay que llamar incapaces a los anteriores. Por esta razón, cuando nosotros hablamos de nuevos modelos de tren aceptamos muchas posiciones que hace años no se podían hacer. Una de ellas, por ejemplo, que hoy día estamos revisando, es el aspecto de la cofinanciación. La cofinanciación nos puede parecer positiva o negativa, pero el hecho de que se cofinancie un proyecto y no se tenga nunca capacidad para ver los parámetros, las calidades y los trazados nos lleva a rechazar ese tipo de cofinanciación. Buscando el aspecto positivo proponemos siempre alternativas que sean de pacto y de consenso y eliminen abusos ecológicos, problemas en zonas industriales, problemas en zonas urbanas, etcétera.

Por esta razón, en esta proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego nos vamos a abstener, por no votar en contra, porque queremos ir a más.

El señor **PRESIDENTE**: Don Celso Delgado tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, el señor Rodríguez alude en su intervención a dos cuestiones iniciales, a que el Partido Popular está dando respuestas propagandísticas a la cuestión ferroviaria en Galicia y a que hay que abrir un debate social. A este respecto quisiera ser muy claro. El debate social lo hemos venido teniendo en relación con el ferrocarril desde hace mucho tiempo, desde hace muchos años y hemos tenido el colofón del debate social el pasado día 21 de octubre, en el que el pueblo gallego, los ciudadanos gallegos, los electores gallegos dieron la credibilidad a aquellas posiciones políticas que tuvieron a bien de un modo democrático. Parece que, por los resultados obtenidos, por voluntad de los electores — repito —, la credibilidad está en el Partido Popular, que es el que gobierna Galicia y por tanto se respaldan los planteamientos en materia de infraestructuras ferroviarias que giraron de manera muy importante en el centro de este debate político. El inteligente ciudadano gallego sabe distinguir lo que es propaganda de lo que es realidad y así lo hizo.

En el caso del ferrocarril, los convenios firmados están en el Boletín Oficial del Estado del 7 de febrero de 2000. Los compromisos presupuestarios, que van mucho más allá de los 160.000 millones de pesetas, a los que aludía el señor Rodríguez, se destinan al acondicionamiento de la alta velocidad del eje atlántico desde La Coruña hasta Vigo en doble vía con travesía

polivalente y electrificada, por importe de 119.168 millones de pesetas, para la red convencional, diversos tramos que están valorados en más de 40.000 millones de pesetas y otros 30.000 millones de pesetas más suman esos 160.000. Hay que añadir nada más y nada menos que 382.199 millones de pesetas que corresponden a lo que acomete en Galicia el Ministerio de Fomento de modo exclusivo, en el eje atlántico el nuevo trazado entre Ferrol y La Coruña y toda la electrificación y la señalización del corredor La Coruña-Santiago-Pontevedra y Vigo. Otros itinerarios también son a cargo del Ministerio de Fomento, como Lubián-Ourense, Ourense-Santiago o Ourense-Vigo y Ourense-Monforte-Lugo. Estamos hablando de cantidades por importe total de 501.367 millones de pesetas, que es la estimación del plan para acondicionar una red total de alta velocidad en Galicia de 705 kilómetros. Todo ello sin contar las inversiones que hay que hacer desde Lubián hasta Madrid para comunicar con esta capital.

La pretensión que se formula en la proposición no de ley, que es reformular todo el planteamiento ferroviario de alta velocidad en Galicia carece desde nuestro punto de vista de sentido, porque está perfectamente diseñada y documentada. Además, están todos los trámites administrativos necesarios para que la construcción sea posible. En unos casos se están realizando los estudios informativos, en otros casos se están realizando proyectos y en otros casos, como mencionaba inicialmente el señor Hernández Cerviño en la anterior proposición, se están ya ejecutando obras concretas en el eje atlántico. Cuando se terminen esos estudios y se terminen esos proyectos conoceremos las características definitivas de velocidad y de trazado. A título indicativo, y siguiendo el decreto de interoperabilidad del sistema ferroviario, está previsto, como ya es conocido por todos, que el corredor del atlántico tenga doble vía electrificada, excepto Coruña-Ferrol que será de vía única; que Ourense-Vigo y Ourense-Lugo sean también vías electrificadas, que Ourense-Santiago sea doble vía electrificada y una vía de nueva realización. Las inversiones están perfectamente planificadas en el Plan de infraestructuras 2000-2007 y es en este horizonte de fechas en el que se trabaja.

Por lo que se refiere a la conexión de alta velocidad por Ponferrada, está prevista una conexión del trayecto León-Ponferrada en la alta velocidad y que estas son las actuaciones que se van a realizar en el horizonte citado, lo cual no excluye ninguna otra posibilidad en el futuro. La no inclusión del trayecto Ponferrada-Monforte en la actualidad en la red de alta velocidad no implica que no se vaya a actuar ni que se esté actuando ya en esta red convencional, de modo que hay asignadas importantes inversiones para que por ahí circulen trenes de viajeros y de mercancías con la suficiente calidad. La denominada red interior de Galicia quedará

formada, además de por algunos de los trayectos de alta velocidad mencionados por las restantes líneas actualmente existentes, en las que no está previsto que se produzcan cambios de prestaciones sustanciales, quedando sin electrificar algunos itinerarios que actualmente pertenecen a la red convencional con la correspondiente asignación de inversiones de manera que sigan funcionando en el futuro como trenes de viajeros y trenes de mercancías.

Concluyo diciendo que vamos a votar en contra de esta proposición no de ley porque el modelo ferroviario de alta velocidad en Galicia está bien planificado, está bien presupuestado y sobre todo goza en Galicia y en España del necesario consenso político y social.

— **SOBRE MANTENIMIENTO DE LAS AYUDAS A LAS FAMILIAS NUMEROSAS PARA EL USO DE LOS SERVICIOS REGULARES DEL TRANSPORTE AÉREO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000943.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, la número 4 en el orden del día, sobre mantenimiento de las ayudas a las familias numerosas para el uso de los servicios regulares del transporte aéreo, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Recuerdo a SS.SS. que, debido al tiempo que hemos consumido en anteriores debates y a la cantidad de iniciativas que tiene esta Comisión, seremos estrictos en el requerimiento de los tiempos a los portavoces.

Dicho esto, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señorías, esta iniciativa tiene su origen esencialmente en la decisión que tomó la compañía Iberia el uno de agosto pasado, cuando envió un fax a todas las agencias de viajes de España en el que les decía: Los descuentos que la compañía Iberia venía aplicando a los miembros de familias numerosas en el transporte aéreo a partir del 1 de agosto de este año ya no se le aplican. Señorías, los ciudadanos residentes en Melilla, en las islas Canarias, en Baleares o en cualquier otro lugar de la Península, ciudadanos pertenecientes a familias numerosas que se desplazasen en vuelos interiores recibían una serie de descuentos que llegaban a un 50 por ciento. Consecuentemente, señorías, una medida que se venía aplicando históricamente a lo largo de los años, en distintas situaciones políticas, en el régimen anterior y en la democracia actual, de pronto, como consecuencia de la privatización de la compañía Iberia, se toma una decisión unilateral por parte de los responsables de la misma y se deja a aquellas personas integrantes de familias numerosas sin la posibilidad de disfrutar de un apoyo del que venían disfrutando. Por eso, señorías,

nosotros pedimos que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a establecer una partida presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año con el objeto de dotar con fondos suficientes un programa de ayuda en los transportes aéreos para las familias numerosas. Y, en segundo lugar, que se suscriba un convenio con las compañías aéreas que operen en España para establecer una rebaja en los precios que deban abonar las familias numerosas en los desplazamientos que realicen entre aeropuertos españoles.

Somos conscientes, señorías, de que la cobertura legal que hoy existe no supone un mandato imperativo a las compañías aéreas de aplicar ese descuento y también que compañías privadas como Air Europa o Spanair no venían aplicando tales descuentos. Solamente la compañía de titularidad pública Iberia y su grupo de empresas. Sin embargo, en los primeros días del mes de abril pasado la compañía Iberia se privatizó y, consiguientemente, manda sobre ella su consejo de administración.

Nosotros no increpamos a las compañías aéreas, simplemente decimos que ellas, en el ejercicio de la responsabilidad de las empresas mercantiles pertinentes, han tomado esa decisión. Nosotros somos conscientes de que Cortes Generales han venido trabajando a lo largo de los últimos años —y está suficientemente fundamentado en la exposición de motivos, que obviamente no vamos a leer— sobre la situación actual de la familia en España, pero entendemos que hay que dar solución a esta situación, y esa es la razón por la que el Grupo Parlamentario Socialista plantea esta proposición no de ley para el mantenimiento de las ayudas a las familias numerosas para el uso de los servicios regulares del transporte aéreo, lo que pasaría por una dotación presupuestaria pertinente y por la suscripción de los respectivos convenios con las compañías transportistas.

El señor **PRESIDENTE**: Doña Reyes Montseny tiene la palabra por el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **MONTSENY MASIP**: Esta proposición no de ley que plantea el Grupo Socialista se refiere a una de esas cuestiones en las que siempre decimos —yo llevo temas sociales— que, en el fondo, no es para menos, todos los grupos parlamentarios estamos de acuerdo. Todo cuanto se pueda hacer a favor de la cohesión social, de la solidaridad y para un mayor aprovechamiento de todos los recursos de cara, en este caso, a las familias numerosas debería ser siempre muy bien acogido, aunque no siempre es posible en los momentos en que se plantea.

Decía el señor Segura —yo me he leído muy bien la exposición de motivos— que se han hecho cosas a lo largo de todas las legislaturas. Yo le tendría que recordar al señor Segura que precisamente ha sido el

Gobierno, con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, el que ha hecho avances importantes en todo lo relativo a cuestiones familiares y también en cuestiones relativas a las familias numerosas. Se estableció ya el concepto de cuántos miembros formaban una familia numerosa. Además, tengo que decir que una ley tan avanzada como ha sido la de la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras se ha hecho en la legislatura pasada, con el actual Gobierno, y creo que esa ha sido una ley importantísima de cara a la protección a la familia. También le quiero recordar al señor Segura que se han establecido nuevas prestaciones familiares de seguridad social por nacimiento de hijo, como dice la exposición de motivos, y parto múltiple, así como la actualización de las cuantías de las asignaciones por hijo a cargo menor de 18 años, cifradas en 2.000 pesetas mensuales. En este momento se está estudiando mejorar prestaciones de seguridad social, en virtud de un acuerdo que hubo entre el Gobierno y las fuerzas sociales, la patronal y la central sindical Comisiones Obreras, y también se va a aplicar en los meses futuros una protección familiar como es la prolongación del subsidio de prestación por orfandad. Que hoy entendamos que no es el momento más idóneo, por las razones que plantearé sucintamente, para poder votar favorablemente la propuesta que nos hace el Grupo Parlamentario Socialista no quiere decir que nosotros no hayamos sido muy sensibles a todas esas causas.

Le tengo que decir señor Segura, con todos los respetos, que ayer conocíamos a través de los medios de comunicación que la compañía Iberia se verá obligada a suprimir algunos vuelos y que ese problema, después de los acontecimientos del pasado mes de septiembre, les llega a otras muchas compañías aéreas del orden internacional, pero también le tengo que decir que el Gobierno ha apostado por la contención del gasto y por el equilibrio presupuestario, para que no haya déficit en ningún ejercicio, para la mejor racionalización y aprovechamiento de los recursos de los Presupuestos Generales del Estado, y esa política socio-económica colectiva, global, es lo que ha hecho que hoy podamos hablar de que ha habido avances importantísimos en nuestra sociedad actual: tres millones y medio de altas nuevas a la Seguridad Social, creación de empleo y ha habido iniciativas privadas que han culminado con creación de empresas. Creo que esa política global es lo que nosotros debemos llevar a cabo y que instar al Gobierno a que dedique unos recursos económicos para hacer viable ese proyecto sería vulnerar las leyes que hemos aprobado en este Parlamento, así como todo lo relativo a la contención del gasto.

Por todo ello, lamentamos no poder apoyar en este momento —se podrá estudiar en otra coyuntura económica— su proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA PRIVATIZACIÓN DE LA EMPRESA AUTOPISTA CONCESIONARIA ASTUR-LEONESA, S. A. (AUCALSA) PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000951.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 8, que, como ustedes recordarán, según acuerdo, se pasó al quinto lugar. Esta proposición no de ley es la relativa a la privatización de la empresa Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A. (Aucalsa), de la que es autor del Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa tiene la palabra doña Ludivina García Arias.

La señora **GARCÍA ARIAS**: Nuestra proposición no de ley se refiere a dos elementos que preocupan a la sociedad asturiana, uno de los cuales es el peaje de la autopista. Nosotros proponemos la eliminación progresiva que en la actualidad se aplica a la que conocemos como autopista del Huerna en la región. En segundo lugar, proponemos el rescate de la concesión de la misma antes de que se proceda a la privatización del sector de las autopistas que viene anunciando el Gobierno del Partido Popular.

Yo quisiera destacar brevemente el problema específico de comunicaciones de la región asturiana con la meseta y la importancia que tiene el mantenimiento de un nivel de comunicaciones ágil y competitivo. En cuanto al peaje, quisiera señalar que tiene un impacto muy importante en la competitividad de la industria, de la agricultura y de los servicios asturianos. Quiero recordar que es una región que está desde hace una serie de años sufriendo una importante reestructuración, con el necesario desarrollo de un sector público dinámico. El coste que supone el itinerario paralelo a la autopista del Huerna, que es el conocido puerto de Pajares, explica que este sea un tema muy sensible y cause mucha preocupación a los transportistas. Muchos de ellos siguen utilizando el itinerario del puerto de Pajares por el coste del peaje y cada vez que se produce una modificación en su precio o en cuanto a la utilización de citado itinerario se convierte en un elemento de preocupación, digamos, explosivo. La región asturiana es muy sensible a este tema porque estamos hablando de economía, pero es que además se trata de una reclamación regional que comparten las organizaciones económicas y la mayor parte de los sectores políticos y sociales de la región asturiana. Por eso el contenido de esta proposición ha sido motivo de debates y de propuestas de resolución del Pleno de la Junta General del Principado. Hace un momento se estaba argumentando con motivo del debate sobre el eje atlántico gallego que la sociedad gallega en las elecciones, se había inclinado implícitamente por unas opciones en cuanto a

comunicaciones. Yo diría que la privatización, el rescate y la reducción del peaje hasta su eliminación en Asturias es también un elemento de consenso de la mayoría de las fuerzas políticas asturianas, no sólo del Partido Socialista. No estamos hablando de la privatización de una empresa en su concepción general sino de la privatización de un elemento integrador, vertebrador del territorio, de una vía de comunicación, de una obligación de interés público del Estado.

En concreto, la autopista del Huerna es un itinerario, y quisiera recalcarlo, de interés general, es casi un elemento de comunicación umbilical de Asturias con el resto de España, con la meseta. Sobre todo en los inviernos y bien entrada la primavera, es el eje de desplazamiento obligatorio, de movilidad obligatoria para los habitantes de Asturias o de aquellos que necesitan desplazarse por diversos motivos a esta región. No sé —espero que sí por su belleza— si el resto de los diputados de esta región conoce el itinerario del puerto de Pajares, cerrado a menudo durante el invierno y bien entrada la primavera, debido a la nieve o a la niebla. Es un itinerario muy tortuoso, impresionante, que no puede ser la alternativa pública de comunicación con la meseta. A título irónico casi instaría a que planteáramos la privatización en un sentido contrario. No sé si el sector privado se interesaría por hacerse cargo del itinerario, de los costes y de los riesgos del seguro que implica la utilización del puerto de Pajares, sin mencionar las cuantiosas inversiones públicas que se han ido destinando a la construcción de la autopista del Huerna.

El señor **PRESIDENTE**: Señora García, debe concluir.

La señora **GARCÍA ARIAS**: Por estas razones, les instamos a apoyar nuestra proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra a continuación don Isidro Fernández Rozada, en nombre del Grupo Popular.

El señor **FERNÁNDEZ ROZADA**: Leí con mucha atención la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista y la exposición de motivos y atendía ahora a las palabras de la portavoz socialista con mucho interés. Digo esto porque resulta curioso que después de hacer un análisis en la exposición de motivos de la situación geográfica de nuestra región, de su aislamiento tradicional, de las condiciones orográficas y de los impedimentos en materia de comunicaciones para la salida a la meseta, con todo ello, durante 14 años de Gobierno del partido de la portavoz proponente, el Partido Socialista, no fueron capaces de enderezar el rumbo de una situación aislada de la región, como indica en la propia exposición de motivos. Resulta curioso que sea precisamente el Grupo Socialista el que pida paralizar inmediatamente el proceso de privatización de Aucalsa y, en segundo lugar, programar con la

empresa concesionaria de la autopista la eliminación progresiva del peaje y el subsiguiente rescate de la concesión, porque han hecho justamente mientras gobernaban todo lo contrario. Eso es querer trasladar la responsabilidad por la inquietud del pueblo asturiano a quien ahora sí, señora García Arias, está asumiendo, el Grupo Popular, a través de las formulaciones del propio Gobierno del señor Aznar, la solución de ambos problemas. A lo largo de los años hemos visto como las etapas del Gobierno del señor González significaron una subida progresiva del coste del peaje en la autopista Campomanes-León. Además, y es conocido por todos, el Grupo Socialista debería tener en cuenta a la hora de plantear estas cuestiones no ponerse colorado cuando sabe que está defendiendo la bajada del coste del peaje y, sin embargo, tenía planteada como autopista de peaje el tramo de Onzonilla-Benavente, 60 kilómetros más, en el plan de carreteras del señor Borrell. No han hecho lo más mínimo por evitar ese peaje en esa carretera y ha tenido que venir el Gobierno de José María Aznar a impedir ese atropello que suponía para los asturianos ser los que más iban a pagar por kilómetro de coste de peaje entre Asturias y la capital de España. Resulta curioso que quienes actúan de una forma y luego piden lo contrario se queden tan frescos ahora precisamente y a los que hemos eliminado el peaje y a los que estamos bajando el coste del mismo de forma ininterrumpida en la actual autopista se nos pida además que debemos tomar medidas drásticas y con la mayor rapidez.

En cuanto al punto primero de paralizar el proceso de privatización de Aucalsa, señora García Arias, el proceso de privatizaciones que se viene desarrollando desde junio de 1996 en España, es una de las medidas previstas en el programa de modernización del sector público empresarial del Estado aprobado por Consejo de Ministros de junio de 1996, como muy bien sabe. Este proceso tiene vocación de totalidad, es decir, afecta al cien por cien de la participación pública en cada empresa, y de globalidad, esto es, todas las empresas que conforman el sector público industrial del Estado son susceptibles de ser privatizadas, con la excepción de HUNOSA, empresa, como muy bien saben SS.SS., sujeta a planes de actuación aprobados en el ámbito comunitario. SEPI tiene en estos momentos participaciones en otras empresas como Red Eléctrica Española, cuyo mantenimiento viene determinado por imperativo legal. Por otra parte, el proceso de privatización tiene carácter tendencial, siendo desarrollado siempre teniendo en cuenta la situación y características de cada empresa, privatizándose las empresas competitivas y viables que se encuentren en condiciones objetivas de pasar al sector privado y aplicando planes de saneamiento y reordenación en aquellas en las que resulte necesario para consolidar sus proyectos industriales, como paso previo a su privatización. Dicho esto, no existe en estos momentos una decisión tomada sobre la

privatización de Aucalsa ni sobre su calendario para llevarla a cabo. En todo caso, cabe subrayar que el hipotético proceso de privatización es independiente de la modificación de la concesión de autopistas de que es titular Aucalsa, en la medida en que esta última se tramitó por el Ministerio de Fomento, de conformidad con los requisitos, presupuestos y procedimientos en previsión de la legislación de autopistas. En cuanto al segundo punto, no vayamos a hacer una crítica y nos encontremos con la misma situación de oposición frontal del Grupo Socialista que en la privatización de Aceralia y luego veamos los resultados tan positivos que ahora ustedes mismos son capaces de ponderar después de haber criticado y haber montado actuaciones en contra de esa privatización.

Respecto a la eliminación del peaje y rescate de la concesión, el Gobierno no tiene intención de liberar de peaje ningún tramo de autopista, toda vez que las autopistas de peaje están reguladas por una normativa que establece unos derechos y obligaciones tanto para la Administración como para el concesionario. Entre estos derechos se incluye el cobro de peaje cuya supresión acarrearía el pago de indemnizaciones por el Estado. Además, al ser la autopista Campomanes-León sólo una de las muchas sobre las que se han formulado propuestas de liberación, el levantamiento de su peaje conllevaría una opción política sobre todo el sector, lo que daría lugar a que dichas indemnizaciones, tanto por daños como por perjuicios, como por asunción de deuda, pudiesen alcanzar valores billonarios. El peaje es uno de los instrumentos fundamentales, tanto en las concesiones de autopistas como en las futuras. Se considera, por un lado, que es el mejor para dar entrada al capital privado en la financiación de las obras públicas, y de otro, conseguir el necesario equilibrio intergeneracional en el reparto de los elevados costes que dichas obras conllevan, al menos, en opinión del propio Ministerio de Fomento. Por ello en estos momentos, señora García Arias, más vale que valoren la situación ponderada, rigurosa y seria, tanto en la disminución del coste del peaje, como en la eliminación del peaje en el tramo León-Benavente, como en las grandes ventajas que se pueden derivar de una liberalización y que se sumen a nuestras propuestas y se dejen de hacer planteamientos tan trasnochados como el que acaban de hacer.

— **SOBRE LA PROLONGACIÓN HASTA LA SEU D'URGELL Y ANDORRA DE LA LÍNEA FÉRREA DE RENFE QUE CUBRE EL TRAYECTO BARCELONA-VIC-RIPOLL-PUIGCERDÁ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000428.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 5, sobre la pro-

longación hasta la Seu d'Urgell y Andorra de la línea férrea de RENFE que cubre el trayecto Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdá, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra doña Teresa Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: La iniciativa que trae a discusión el Grupo Parlamentario Socialista tiene un objetivo muy concreto, que es instar al Gobierno a que estudie la prolongación de la actual línea férrea de Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdá hasta la Seu d'Urgell y Andorra. Me gustaría mucho remarcar que lo que estamos pidiendo es justamente que se haga un estudio para la prolongación. Es evidente que para hablar de lo concreto de este estudio que nosotros le pedimos al Gobierno hay que tener en cuenta el marco general territorial que hace necesario este estudio. En primer lugar, en cuanto al marco geográfico, estamos hablando de unas comarcas que han tenido un déficit estructural en materia de comunicación viaria muy importante. Por ello los gobiernos socialistas consideraron como una prioridad, por ejemplo, la mejora de la carretera N-260, más conocida como el eix pirinenc, que tenía un objetivo ambicioso, como era conectar el Mediterráneo con el Cantábrico, conectando, a su vez, comarcas de montaña, lo cual ha de comportar necesariamente el desarrollo económico y social de esas tierras como así ha sido donde esas mejoras se han producido. Quedaron interrumpidas esas mejoras en el año 1996, cuando los gobiernos del Partido Popular han considerado otras prioridades, seguramente con toda legitimidad, pero gracias a esas prioridades del Partido Popular, por ejemplo en este momento, tenemos pendiente un tramo muy importante de esa carretera, como es Xerrallo-Pont de Suert, que, parece ser, según anuncian los presupuestos de 2002, va a desaparecer incluso de la previsión presupuestaria. En cualquier caso, las mejoras ya introducidas han permitido un incremento de circulación de vehículos pesados y de turismo considerable, es decir, cualquiera podrá reconocer que es innegable el avance que supusieron aquellas inversiones. En el caso concreto de las comarcas a las que afecta la iniciativa que hoy propone el Grupo Socialista, nos encontramos con que el tráfico de camiones y vehículos pesados es considerable y sólo ello haría necesario estudiar la alternativa que hoy solicitamos; pero si contemplamos las cifras que corresponden al tránsito de particulares, veremos que estamos hablando de más de 10 millones de turistas al año. Eso ya por sí sólo daría idea de la congestión que se produce en las carreteras, mayoritariamente en periodos vacacionales o fines de semana, recientemente hemos vivido una situación prácticamente al borde del colapso en el puente del Pilar con colas kilométricas, pero se produce también sin necesidad de que haya ningún evento festivo. A eso hay que añadir que en la zona del Principado de Andorra en la ciudad de la Seu d'Ur-

gell y del entorno, viven de manera permanente unas 90.000 personas, con una relación comercial, cultural y de todo tipo, muy fluida que va acumulando todavía más tráfico. En segundo lugar, en las comunicaciones, como ya he dicho antes, tenemos un déficit considerable en el aspecto viario, pero lo tenemos también por lo que hace al transporte público, ya sea en el ferroviario, que sería el que hoy nos ocupa, o en el aeroportuario, como hemos tenido ocasión de debatir en esta Comisión en otro momento y como sin duda también haremos en el futuro.

Cualquiera que observe esta situación viaria, el colapso que se produce con demasiada frecuencia en esa zona, si lo hace desde el sentido común debe plantearse la búsqueda de la solución a ese problema. Si además se cree en la urgencia de esa búsqueda se debe pensar en aprovechar y optimizar las infraestructuras existentes, mejorándolas y haciéndolas competitivas. Esto es lo que viene a proponer nuestra proposición no de ley aquí. Tenemos una comarca, la del Alt Urgell, cuya capital es la Seu d'Urgell, que se ve colapsada de manera recurrente por la gran afluencia de tráfico de transporte pesado y de turismo. Tenemos también una zona que ejerce de gran polo de atracción, como es el Principado de Andorra, que contribuye por ello de manera significativa al colapso de vehículos. Decíamos antes que estamos hablando de alrededor de 10 millones de turistas al año y yo querría hacer una comparación. Para que se hagan una idea, es una circulación de turistas que es el doble de lo que supone la atracción turística de Lourdes, zona pirenaica bien conocida y que seguramente esté doblemente bien dotada en cuanto a infraestructuras. Cada vez que hemos hablado en esta Comisión o en cualquier ámbito de esta Cámara de las infraestructuras que deben servir para los habitantes del Alt Urgell es evidente que estamos siempre relacionándolo con un servicio que deben prestar a los andorranos y en el mismo sentido, como cada que cada vez que hemos hablado de este tema, hoy queremos dejar claro que estamos de acuerdo en que los gobiernos de los respectivos países colaboren con la Administración autonómica catalana y que todo lo que se haga en esa colaboración contará con nuestro apoyo, pero hoy debemos exigir nosotros al Gobierno español que ponga en marcha las mejoras que una iniciativa como la nuestra podría suponer. Esto ha pasado aquí, por ejemplo, cuando hemos hablado de la reapertura del aeropuerto de la Seu d'Urgell, que sigue encallada en los dimes y diretes de los respectivos gobiernos, quién debe pagar, cuánto pone cada uno y que sirve para propaganda, pero nunca para que se ponga en marcha esa obra. Tenemos al lado, y termino señor presidente, una infraestructura ferroviaria que en este momento llega o sale, según como se mire, de Puigcerdá, que sin duda requiere de mejoras, pero que nos ofrece una plataforma de trabajo para un proyecto de futuro que podría solucionar en gran medida el problema planteado, Eso

es lo que proponemos, que el Gobierno se comprometa a elaborar un estudio para ver la viabilidad de que la línea hoy existente pueda llegar hasta la Seu d'Urgell y Andorra siguiendo el valle del Segre, que no presenta una gran dificultad de orografía. Estamos convencidos de que este estudio será positivo y a partir de ahí podríamos empezar a poner en marcha la mejora de esa infraestructura. La hipótesis de ese ramal ferroviario hasta la Seu d'Urgell es una posibilidad que ya se vino analizando desde el principio cuando se construyó esa obra y también en el plan estratégico de la Seu d'Urgell, como en el plan estratégico del alto Pirineo, se contempla este proyecto entre sus directrices y medidas a adoptar. Parece que nuestra petición es tan sensata que va a contar con el voto favorable del resto de grupos parlamentarios, como no puede ser de otra forma, y sobre todo porque sería una buena manera de enfocar el próximo año 2002, que lo ha declarado la ONU como año internacional de la montaña, y de demostrar una sensibilidad distinta del Gobierno de la que ha demostrado hasta hoy respecto de estas zonas, excepto en épocas electorales, y podríamos aprovechar para lanzar un mensaje para este territorio.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra por el Grupo Catalán de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Voy a ceñirme en concreto al texto de la proposición no de ley porque para hablar del tema de infraestructuras en la zona de Andorra-la Seu d'Urgell necesitaríamos un debate mucho más amplio, que si fuese constructivo sería muy interesante. El trayecto actual de Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdà siempre le ha preocupado a nuestro grupo y por ello hemos propuesto enmiendas en presupuestos, porque comprendemos la dificultad de esta línea, sobre todo en una zona donde casi es imposible poder realizar trabajos de modificación de la infraestructura manteniendo la línea abierta, lo cual ha llevado a que durante mucho tiempo se estén realizando diferentes fases de mejora en la misma. En el presupuesto de 2000 hubo una nueva fase que se ha ido modificando en los últimos años y es de esperar que dentro de poco podamos tener una línea en la zona cercana a Ripoll y Puigcerdà en condiciones; falta bastante, y también está en presupuestos, en la de Barcelona-Vic. Creo que es positiva la propuesta que hoy se nos hace porque en el fondo no se pide más que un estudio sobre la viabilidad de prolongación por una zona que no tiene grandes dificultades orográficas. La prolongación de la línea desde Puigcerdà hasta la Seu d'Urgell por el valle del Segre podría ser una solución positiva a toda la zona de Andorra y de la Seu d'Urgell. Además hace pocos días el señor secretario de Estado —que dentro de un rato estará otra vez con nosotros— nos dijo que en este momento el ministerio tiene contratado el cien por cien de todas las infraestructuras lineales en materia de carreteras y ferroca-

rriles en el plan de infraestructuras, bien a nivel de estudio informativo, bien a nivel de proyectos, y que lo que se quiere evitar es que haya una cartera de proyectos que no se puedan realizar porque no existe desarrollo de los mismos. Por tanto en estos momentos nos parece que debemos apoyar totalmente la petición de un estudio de viabilidad en el que se puede avanzar y también deberá ser apoyado por el Grupo Popular, por cuanto la realización de dicho estudio coincide con las palabras que el secretario de Estado nos decía en su comparecencia de cara a los Presupuestos Generales del Estado. No quiero congratularme anticipadamente, pero quede bien claro que nuestro grupo ve bien que se realice el estudio de viabilidad de la prolongación de esta línea férrea.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Popular desea intervenir? (**Pausa**.) Señor Llorens, tiene la palabra.

El señor **LLORENS TORRES**: En nombre del Grupo Popular, como no podía ser de otra manera, compartimos la preocupación expresada por la portavoz del Grupo Socialista en esta proposición que hoy nos ocupa, la señora Cunillera, y compartida también por el portavoz del Grupo Catalán (Convergència i Unió), porque, cómo no, todos conocemos la actual deficiente comunicación de la comarca del Alt Urgell debido por una parte a las dificultades orográficas y por otra a que la carretera 13 se encuentra en mal estado. La diputada socialista —lo digo porque ella lo ha comentado, aunque no creo que sea objeto de esta proposición— sabe que existen unas conversaciones avanzadas entre el Gobierno de España y el Gobierno de Andorra para la reapertura de un aeropuerto que se cerró mientras gobernaba el partido al que representa la señora diputada. En definitiva, parece que lo quisiera la señora diputada de forma recurrente es que el Gobierno español no defendiera los intereses de España en lo que es una financiación que tiene que ser compartida porque es un aeropuerto de utilización conjunta y, como ya decía antes al comienzo de mi intervención, las comunicaciones de la comarca del Alt Urgell son francamente mejorables. Para información de S.S. —a veces parece que no esté suficientemente informada— le quiero comentar que en estos momentos en el plan de infraestructuras del año 2000-2007 se contempla de forma prioritaria la realización de actuaciones de modernización de la red convencional entre las que se encuentra la línea Barcelona-Puigcerdà. Digo yo que antes de estudiar la viabilidad de la prolongación de una línea, habrá que contemplar la mejora de la existente. Por eso en esta línea se encuentran actualmente en ejecución las obras de integración del ferrocarril en Vic, que se están soterrando, están licitadas las obras de mejora del tramo Vic-Borgonyá y se encuentran en fase de proyecto los trayectos Montcada-Vic, Borgonyá-Ripoll y Ripoll-Puigcerdà. Las obras en esta línea

deben ejecutarse manteniendo el servicio ferroviario, por lo que irán acometiéndose sucesivamente en distintos tramos sin que sea posible simultanear obras en dos de ellos. Por tanto cuando estén realizadas dichas actuaciones será el momento de plantear otras nuevas apoyadas en dicho corredor ferroviario y lamento comunicar en nombre del Grupo Popular que no vamos a apoyar la iniciativa presentada por el Grupo Socialista.

Podría comentar, como siempre, que en catorce años tuvieron ustedes tiempo no sólo de aprobar muchos estudios de viabilidad —ustedes eran los campeones de los estudios de viabilidad que luego no eran capaces de llevar a la práctica—. En ese sentido deberíamos todos felicitarlos porque la ley de estabilidad presupuestaria, que ha reducido un déficit del 6,9 por ciento al cero por ciento, permite destinar recursos que antes iban al pago de la deuda y a los intereses de ésta a las infraestructuras que está haciendo este Gobierno y que están reflejadas en un plan de infraestructuras ambicioso, que yo creo que ustedes deberían apoyar. Por lo tanto, señor presidente, no nos queda por menos que calificar de oportunista esta proposición, no nos lleva a ningún lado. Todos sabemos que es posible el estudio de viabilidad de la prolongación de una línea férrea desde Puigcerdà a Seu d'Urgell, que en estos momentos se encuentra en deficiente estado pero, para eso hacen falta recursos y primero hay que destinarlos a lo que se tiene que mejorar en estos momentos y me parece que nadie en esta sala podría discutir que el plan de infraestructuras del Gobierno en el horizonte de 2007 es lo suficientemente ambicioso como para concentrarnos en él y como para después acometer nuevas empresas.

— **RELATIVA A LA AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA CONEXIÓN ENTRE LA AUTOPISTA A-7 Y LA CARRETERA N-II EN FIGUERES NORTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000430.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 6 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 Figueres norte, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra su portavoz.

La señora **PALMA I MUÑOZ:** El objetivo de esta proposición no de ley es solicitar que se complete la conexión entre la autopista A-7 y la carretera N-II en el sector norte de la ciudad de Figueras. Es un tema histórico que ha sido objeto de diversas peticiones e iniciativas por parte de muchas instituciones de la comarca del Alto Ampurdán y también de las comarcas gerundenses. Sin embargo, hay que decir que este es un tema que sufrimos los ciudadanos de aquella zona desde la cons-

trucción de la propia autopista pero que en estos momentos hay que situarlo en un contexto más amplio, que es en el del desdoblamiento y mejora de la N-II a su paso por las comarcas gerundenses. En los últimos tiempos desgraciadamente ha sido de especial relevancia y protagonismo en nuestra zona siendo calificado como colapso, saturación, siniestralidad, infraestructura caduca y obsoleta, calificaciones en las que han coincidido todas las instituciones gerundenses, por una razón muy sencilla y es que no hay manera en los últimos tiempos de avanzar en el proyecto de mejora y desdoblamiento. Aunque sabemos que es una cuestión que no se va a resolver en cuatro días, desde las instituciones gerundenses existe una gran preocupación por la demora y por la lentitud con que avanza toda la tramitación de este proyecto de mejora. En los últimos días el secretario de Estado de Infraestructuras, el señor Benigno Blanco, en una visita a las comarcas de Girona nos ha hablado de que es necesario seguir unos trámites, que no se puede saltar la legalidad y que esto se va a resolver pero no de forma inmediata. Quiero decir aquí que las instituciones gerundenses, todas ellas —ayuntamientos, consejos comarcales, la Diputación, la Cámara de Comercio, las asociaciones empresariales— se han pronunciado reiteradamente sobre la imperiosa necesidad de mejorar esta infraestructura y lo han hecho de forma conjunta. La semana pasada en una reunión auspiciada por la propia Diputación de Girona los alcaldes de los municipios por los que transcurre la N-II, así como representantes de todos los grupos parlamentarios, excepto los del Partido Popular que excusaron su asistencia —y creemos que no asistieron por otros motivos; hicieron llegar sus excusas a la propia Diputación de Girona—, acordaron impulsar iniciativas conjuntamente. Precisamente por esto, porque las cosas han cambiado en los últimos meses y en aras a no restar protagonismo a las iniciativas consensuadas por las instituciones gerundenses, así como por los grupos políticos con representación parlamentaria, desde el Grupo Socialista y para no provocar una votación que podría parecer desubicada en el contexto actual sobre el tema y a la espera de impulsar estas iniciativas conjuntas y consensuadas, creemos que en un claro ejercicio de responsabilidad política y lejos de protagonismos partidistas lo más adecuado es retirar esta proposición no de ley, no someterla a votación y esperar a que vean la luz precisamente estas iniciativas conjuntas que tenemos previsto impulsar desde el propio territorio.

El señor **PRESIDENTE:** Entiende la Mesa que la proposición ha sido retirada. Por tanto, no cabe debate, salvo que algún portavoz quiera decir algo al respecto.

El señor **DE JUAN I CASADEVALL:** Señor presidente, no voy a entrar en el debate porque ha sido retirada la proposición no de ley y desde el Grupo Popular

queremos valorar positivamente un ejercicio de responsabilidad política. Lo que queremos es censurar que se utilice este texto como pretexto para situarlo fuera de contexto, si se me permite la expresión. Yo creo que la proposición no de ley iba en un sentido muy concreto y lo que ha hecho es generalizar la situación en relación a la N-II, que debo recordar, igual que lo hacían otros diputados de mi grupo, que hoy se está impulsando porque, como muy bien recordó el ministro de Fomento cuando visitó la provincia de Gerona, no se impulsó durante el Gobierno socialista. En aquella época se dedicaron ustedes a aquello que los italianos llaman *il dolcefar niente* y no hicieron nada por el desarrollo y potenciación de nuestras infraestructuras. Por otro lado, quiero contestar una cosa muy concreta, señor presidente, y es que, efectivamente, el Partido Popular no acudió a la reunión convocada por el presidente de la Diputación básicamente porque coincidía con una reunión del Ministerio de Medio Ambiente y porque no se nos comunicó con la debida anticipación. Dicho esto, señor presidente, agradecemos que se retire la proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA FIRMA DE UN CONVENIO PARA EL SOTERRAMIENTO DEL FERROCARRIL EN LA CIUDAD DE ALMERÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000793.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 7 del orden del día, advirtiendo a SS.SS. que será la última, puesto que según el horario previsto, a continuación pasaremos a las votaciones. La última de esta Comisión, no la última de esta legislatura. Veo que el Grupo Parlamentario Mixto se lamenta.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: No, para nada. Estoy encantado.

El señor **PRESIDENTE**: Le agradecemos al Grupo Mixto su encantamiento y esperamos que salga pronto de él.

La proposición número 7 se refiere a la firma de un convenio para el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Almería. Es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, la proposición no de ley que voy a defender en nombre del Grupo Socialista tiene como objeto instar al Gobierno para que se firme un convenio entre Ministerio de Fomento, Junta de Andalucía, Ayuntamiento de Almería y RENFE para el soterramiento o integración urbana del ferrocarril en la ciudad de Almería. Es antigua la aspiración de los ciudadanos almerienses para conse-

guir la integración urbana del ferrocarril en la ciudad. La primera respuesta institucional a esta sentida, larga y vieja aspiración de la sociedad almeriense se tiene en el año 1993, cuando con un Gobierno socialista en el Ayuntamiento de Almería se encarga el estudio para el soterramiento...**(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señor Contreras. Señorías, ruego silencio. Presten atención al señor Contreras, que está comunicando unos temas muy importantes sobre la proposición que estamos debatiendo.

Puede seguir, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: ... documento denominado: propuesta de remodelación del acceso ferroviario de la ciudad de Almería. En el año 1998, con un alcalde del Partido Popular en la ciudad de Almería, se aprueba el Plan General de Ordenación Urbana y el soterramiento de la travesía urbana y de la estación del ferrocarril. A partir de este momento, en el año 1999 coge el testigo de esta aspiración el Ministerio de Fomento y encarga a la consultora Train un estudio sobre las posibilidades y los costes del mencionado soterramiento. En este estudio se dan tres soluciones: a), soterramiento del trazado y de la estación; b), soterramiento del trazado y estación en superficie, y c), estación en superficie y trazado semisoterrado. Los presupuestos de estas tres soluciones son: para la primera, 13.045 millones de pesetas, para la segunda, 8.907 millones de pesetas, y para la solución c) 5.865 millones de pesetas. Bajo este prisma, después de muchas disensiones en los últimos meses, finalmente se llega a un consenso de las distintas fuerzas políticas: Partido Popular, Partido Socialista, Izquierda Unida, sindicatos y en definitiva la mesa de infraestructuras, que es donde están representados los distintos sectores sociales y políticos de la provincia de Almería. Se llega a un consenso y se hace una visita al ministerio; los distintos representantes políticos de Almería tienen una entrevista con el secretario de Estado y se establece una buena línea de acuerdo para avanzar en el tema del soterramiento.

El primer revés surge no desde la perspectiva política —se puede entender que este estudio tenga que estar supeditado al estudio de alternativas sobre la conexión a alta velocidad entre Murcia y Almería— sino a que últimamente no solamente se supedita ese estudio sino que también se incumple lo que tenían que haber sido una reuniones de la comisión técnica. Por tanto estamos en un momento delicado en el que el alcalde manifiesta en unas declaraciones que teme que se pierda el consenso político para el soterramiento por falta de respuesta del Gobierno. Yo creo que ese consenso que se ha alcanzado con el esfuerzo de todos los partidos, de los sindicatos y, en definitiva, de la sociedad almeriense, no se debía poner en peligro. Ese es el sentido que tiene esta proposición no de ley, dar una garantía a la

sociedad almeriense de que estamos todos en la misma sintonía, que se haga el soterramiento, teniendo en cuenta que efectivamente la línea de alta velocidad, no sabemos cuándo, tiene que llegar a Almería. Se está haciendo el estudio de alternativas; por cierto, estudio de alternativas que lleva ya más de tres o cuatro meses de retraso y por tanto también esto despierta inquietud en los ciudadanos. En ese sentido presentamos una proposición no de ley que les voy a leer textualmente para que se comprenda, y le pido al Grupo Popular que entienda que esta no es una proposición no de ley que busque la polémica, sino que trata de mantener el consenso que se produjo en su momento: insta al Gobierno a que se firme un convenio con la Junta de Andalucía y el ayuntamiento, para que se proceda al soterramiento del ferrocarril y se conecte el puerto al ferrocarril. Como han transcurrido algunos meses desde que se presentó esta iniciativa, hemos planteado una nueva. En esta es en la que se viene trabajando y en la que seguro que estamos todos de acuerdo, pero precisamente por estas incertidumbres que han surgido, proponemos una enmienda en la que se añade un segundo punto que dice: fijar un calendario preciso de actuaciones, la forma de financiación y la fecha previsible de inicio de obras. Es imprescindible saber cuál va a ser la forma de financiación porque el único compromiso que asume RENFE es donar los terrenos, 180.000 metros cuadrados, pero una estimación sobre el valor de esos terrenos sitúan su precio en 18.000 millones. En el caso más caro del estudio de Train el soterramiento costará 13.000 millones de pesetas; luego estamos dentro de lo que puede financiarse con las plusvalías que van a generar los terrenos liberados por el soterramiento de vías. Fijar el calendario preciso de actuaciones se refiere a que durante los últimos meses se han hecho compromisos en el sentido de que antes de que acabase el año estaría constituido el estudio y también se habría realizado la firma de ese convenio. Por tanto, lo que pedimos es que eso que se dice en los medios de comunicación tenga un reflejo en sede parlamentaria y sea avalado por el grupo del Partido Popular, mayoritario en esta Cámara y que respalda al Gobierno de la nación.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Matarí tiene la palabra en nombre del Partido Popular.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Con mucha brevedad. Hoy, señor Contreras, nos ha tocado el soterramiento del ferrocarril de la ciudad de Almería y tengo que manifestarle que verdaderamente hoy se ha superado. En su afán por aparentar que gracias a usted se van a realizar todas las infraestructuras de nuestra provincia, llega usted, perdone que le diga, casi al límite de lo absurdo. No sé si convencerá usted a sus compañeros de partido, incluido el alcalde de Almería, pero le puedo garantizar que al conjunto de los almerienses,

por mucho que salga usted en los medios locales, no les puede usted engañar.

Ha contado los hechos, una pequeña historia. Le voy a refrescar la memoria porque no sé si intencionadamente o no está llena de imprecisiones y tiene algunos olvidos que yo voy a subsanar. Habla usted de consenso y yo le digo que con propuestas como ésta el que en este momento pone en riesgo el consenso en la provincia de Almería con el tema del soterramiento es usted. La mayoría de los ciudadanos de Almería saben algunas cosas. Yo se las recuerdo. Saben, por ejemplo, que el interés por el soterramiento ha sido siempre del Partido Popular y lo ha sido siempre por delante del Partido Socialista. Saben que en la legislatura municipal 1991-1995, como usted recordaba, gobernando el Partido Socialista, fue el Grupo Municipal Popular quien, corriendo una propuesta parcial de soterramiento, que sólo incluía hasta la avenida del Mediterráneo, pidió que se incluyera el soterramiento en el Plan de Ordenación Urbana. Saben también que la legislatura 1995-1999, gobernando, efectivamente, el Partido Popular, en el año 1998 se aprobó el Plan General de Ordenación Urbana, plan que incluye el soterramiento; lo dice usted en su exposición y lo ha dicho hoy otra vez, pero se le olvida un pequeño detalle y es que el Grupo Municipal Socialista votó en contra de este plan.

La mayoría de los almerienses saben también que después se siguió trabajando, se encargó un estudio informativo, previa dotación presupuestaria, por cierto, por una enmienda de los diputados del Grupo Popular en el Congreso, y que más recientemente, siguiendo además el procedimiento establecido para otras 26 ciudades en las que también se está estudiando el soterramiento, el 30 de mayo pasado se reunieron en Madrid —no es que lo visitaran, es que vinieron a una reunión— el secretario de Estado de Infraestructuras —previa cita, naturalmente—, el alcalde de Almería y el presidente de la Diputación para cerrar el acuerdo e iniciar los trabajos que permitan el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Almería. Cumpliendo con lo acordado en esa reunión, un mes de después, el 10 de julio, se constituyó en Almería la comisión técnica para el soterramiento con la presencia de la Administración local, Ayuntamiento y Diputación, Administración autonómica y Gobierno de la nación. En esta comisión se plantearon dos objetivos: la integración del ferrocarril y los cambios urbanos en un terreno céntrico de la capital y se constituyeron los dos grupos de trabajo a los que usted ha hecho alusión. Se trataba y se trata, en definitiva, de la constitución de esta comisión técnica para consensuar y optimizar las soluciones ferroviarias urbanas con las administraciones autonómicas y locales.

Señor Contreras, la mayoría de los ciudadanos almerienses saben también que el Ministerio de Fomento estaba redactando el estudio informativo de la línea de alta velocidad entre Murcia y Almería, que iba a estar finalizado en el mes de julio, y ha sido ampliado el con-

trato y por tanto el plazo precisamente para incluir en el mismo la integración del ferrocarril en la ciudad de Almería. Las cosas, señor Contreras, hay que estudiarlas bien y además lo dijo su alcalde en el mes de julio. No tiene mucho sentido convocar reuniones y firmar convenios si no están los datos básicos que hay que discutir. Cuando se tenga la suficiente información —que se va a tener en fechas muy próximas—, cuando se conozcan las conclusiones de ese estudio, que se van a conocer muy pronto, se convocarán esas comisiones de trabajo. En esto, señorías, llegó el señor Contreras con la rebaja. Usted sabe —o debería saberlo, pregúntele al alcalde de Almería, que me parece que es del mismo partido o parecido al suyo— que en el ámbito de esta comisión técnica y una vez concluidos los trabajos emprendidos, es cuando será posible la firma del convenio entre todas las administraciones, ese convenio que usted, con una visión de futuro que para sí habrían querido los almerienses de los ministros de Obras Públicas de los gobiernos del PSOE, propuso en el mes de mayo y que hoy ha reiterado. Le recuerdo, señor Contreras, que la previsión inicial es que a finales de año tendremos esas conclusiones y que empezaremos a estar en condiciones de poder firmar ese convenio. Si esto es así, y lo es porque hasta el propio alcalde, como digo, lo ha manifestado, ¿a cuento de qué viene usted hoy a proponer que se firme un convenio? El convenio se va a firmar —¡faltaría más!—, pero no porque lo proponga usted o su partido en el día de hoy, se va a firmar porque se va a acometer la integración del ferrocarril en Almería y se va a ejecutar la línea de alta velocidad Murcia-Almería, etcétera, porque esa es la decisión política del Partido Popular y del Gobierno del Partido Popular. Para eso algunos, el PP de Almería, llevan trabajando en este asunto desde el año 1993 y otros, el PSOE de Almería, se han apuntado a este carro cuando creían que podía ser una fuente de enfrentamientos con el Gobierno de la nación. Bienvenido —voy terminando, señor presidente—, señor Contreras, a este nuevo carro; incorpórese usted al carro, pero con iniciativas como esta no quiera aparentar que usted o su partido son los que tiran de este proyecto porque resultaría sencillamente patético.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de las proposiciones incluidas en el orden del día, vamos a proceder a efectuar las votaciones. Ruego a los portavoces de los grupos que se tomen un minuto de tiempo para ordenar sus filas. Inmediatamente después procederemos a la votación. **(Pausa.)**

Votamos la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 1, relativa a la declaración de obligaciones de servicio público en los tráficos aéreos con la Península desde la Ciudad Autónoma de Melilla.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación de la proposición que figura con el número 2, sobre la adopción de medidas para que se modifiquen todos los estudios y proyectos sobre la alta velocidad en Galicia y se adapten a velocidades medias comerciales de 250 kilómetros por hora en todo su recorrido. Esta proposición no de ley tenía una enmienda del Grupo Parlamentario Mixto que fue aceptada y, por tanto, se votará con ella.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación de la número 3, relativa a corredores de alta velocidad en Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 4, sobre mantenimiento de las ayudas a las familias numerosas para el uso de los servicios regulares del transporte aéreo, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley número 5, sobre la prolongación hasta la Seu D'Urgell y Andorra de la línea férrea de RENFE que cubre el trayecto Barcelona-Vic-Ripoll-Puigcerdá, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 6, relativa a la ampliación y mejora de la conexión entre la autopista A-7 y la carretera N-II en Figueres Norte, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. **(Varios señores diputados: Ha sido retirada.)** Perdón, señorías, fue retirada por el grupo proponente.

Votamos la número 7, relativa a la firma de un convenio para el soterramiento del ferrocarril en la ciudad de Almería, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, votamos la número 8, relativa a la privatización de la empresa Autopista Concesionaria Astur-Leonesa, S.A. (AUCALSA), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, se suspende la sesión por unos minutos para esperar la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras.

(Pausa.)

COMPARECENCIA URGENTE DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ) PARA INFORMAR SOBRE EL PROCESO DE ADJUDICACIÓN DE MATERIAL MÓVIL DE CAMBIO DE ANCHO AUTOMÁTICO POR PARTE DE RENFE, A PETICIÓN PROPIA. (Número de expediente 212/000619.)

El señor **PRESIDENTE**: Continuamos la sesión de la Comisión de Infraestructuras con la celebración de la comparecencia del secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, a quien damos la bienvenida, para informar sobre el proceso de adjudicación de material móvil de cambio de ancho automático por parte de RENFE. Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Señor presidente, señorías, buenos días. Comparezco una vez más ante SS.SS., a petición del Gobierno, para dar cuenta a la Comisión de la adjudicación por parte de RENFE del contrato para la adquisición de 12 trenes autopropulsados eléctricos de ancho variable que prestarán servicio en las nuevas líneas de alta velocidad para extender los beneficios de éstas más allá de su propio trazado en ancho internacional.

Como recordarán SS.SS., los pasados 4 de abril y 12 de junio comparecí en esta misma Comisión para explicar las adjudicaciones de los dos anteriores contratos de material de alta velocidad. Siguiendo el criterio habitual del Ministerio de Fomento, acudo aquí una vez más para dar cuenta con total transparencia del proceso seguido en este procedimiento de contratación hecho por una empresa pública adscrita al Ministerio de Fomento a través de la Secretaría de Estado, cuya titularidad me honro en ostentar en estos momentos. Asimismo, si me lo permiten SS.SS., aprovecharé para hacer un balance final ante esta Comisión del conjunto de los procedimientos de adquisición por parte de RENFE de este tipo de material móvil durante el año 2001. Tras una exposición inicial, como es obvio, quedaré a disposición de SS.SS. para contestar a cualquier

aclaración o petición de información complementaria que deseen plantearme. Quiero recordarles, pues ya lo dije en anteriores comparecencias sobre esta misma materia, que el Plan de Infraestructuras 2000-2007, presentado por el ministro de Fomento en esta misma Comisión, prevé un ambicioso programa ferroviario, uno de cuyos ejes es la consecución de más de 7.200 kilómetros de líneas de alta velocidad en nuestro país a través de una red nueva que no sustituye sino que se superpone a la convencional existente. La puesta en servicio de estas nuevas infraestructuras de alta velocidad debe ir pareja con la disponibilidad de un material capaz de aprovechar al máximo las prestaciones de tales infraestructuras. Como también dije en anterior comparecencia —lo menciono a título de recuerdo— este material lo hemos distribuido en tres grandes grupos: en primer lugar, los trenes de alta velocidad para servicios de larga distancia a velocidades superiores a los 300 kilómetros/hora, con alta capacidad y elevadas prestaciones; en segundo lugar, los trenes de alta velocidad para servicios de carácter regional, con velocidades de 250/270 kilómetros/hora, que denominamos habitualmente lanzaderas y, por último, los trenes autopropulsados de alta velocidad de ancho variable que permitirán extender en los mercados adecuados, como decía antes, los beneficios de estas nuevas infraestructuras más allá del propio trazado de las líneas de alta velocidad en ancho internacional. Este material, el tercer grupo al que he hecho referencia, cuya velocidad máxima está por el momento en 220 kilómetros/hora y es probable que pueda alcanzar a medio plazo los 240 ó 250 kilómetros/hora, desempeña además un papel fundamental en aquellos casos en que las nuevas infraestructuras entren en servicio en varias fases, por ejemplo en la línea Madrid-Zaragoza-Barcelona, por la necesidad de coexistir temporalmente anchos distintos en el mismo trazado.

Como saben SS.SS., actualmente tenemos en servicio la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla (470 kilómetros) que soporta un tráfico de cinco millones de pasajeros al año y es atendida por 14 trenes para servicios de larga distancia (300 kilómetros/hora), cuatro trenes para servicios de carácter regional tipo lanzadera (250/270 kilómetros/hora) y ocho trenes de ancho variable. Próximamente entrarán en servicio los 480 kilómetros de la alta velocidad de la línea Madrid-Zaragoza-Lleida, que se ampliarían posteriormente con la llegada de la alta velocidad a Barcelona y a la frontera francesa. También a título recordatorio me permito de nuevo relatar ante SS.SS. que durante el año 2001 se han ido adjudicando distintos procedimientos para la adquisición de este material móvil de alta velocidad, que paso a describirles sucintamente. En primer lugar, hubo un procedimiento para el suministro y el mantenimiento integral de trenes de alta velocidad para la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa, el cual tuve ocasión de comentar con detalle ante SS.SS. con motivo de

mi comparecencia en esta misma Comisión el pasado 4 de abril; en segundo lugar, un procedimiento para el suministro y el mantenimiento integral de trenes de alta velocidad para velocidades de 250-270 kilómetros por hora, que fue adjudicado por el consejo de administración de RENFE el pasado 25 de mayo y fue objeto de mi comparecencia en esta misma Comisión el 12 de junio siguiente; y por último, en lo que a material de alta velocidad se refiere, el procedimiento para el suministro de trenes autopropulsados eléctricos de ancho variable, que es el que motiva —la explicación a SS.SS. del desarrollo de este procedimiento— la comparecencia del día de hoy. El objeto de este contrato, como ya tuve ocasión de comentar ante SS.SS. en comparecencias anteriores, es cubrir la demanda generada entre las ciudades directamente atendidas por la nueva línea en ancho IC y las que se relacionan con ésta a través de la red convencional, extendiendo con ello —reitero la expresión que ya he utilizado dos veces— los beneficios de la alta velocidad más allá del propio corredor físico en el que se implanta. El pliego en este caso —lo resalto porque es una diferencia con los dos contratos que motivaron las comparecencias de abril y de junio— no contemplaba el mantenimiento de estos trenes conjuntamente con su adquisición. Los trenes a suministrar, según el pliego un mínimo de ocho, deberán circular —requisito que establecía el pliego— tanto por vías de ancho IC como de ancho ibérico y a velocidades superiores a los 200 kilómetros/hora. Los grupos preseleccionados e invitados a participar en el procedimiento, los únicos que se presentaron de hecho, fueron Patentes Talgo, Daimler-Chrysler Rail System España y Daimler-Chrysler Rail System —este grupo voy a denominarlo a partir de ahora, para no ser tan largo en la enumeración, como consorcio Talgo-Adtranz— y por otra parte Alstom Transporte, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles y Fiat Ferroviaria, a los que denominaré en esta comparecencia a partir de ahora como consorcio Alstom-Caf-Fiat. La fecha límite de presentación de ofertas se fijó a las 12 horas del día 18 de septiembre del año 2000. Comprobada la documentación, ambos grupos, Talgo-Adtranz y Alstom-Caf-Fiat, han participado en el procedimiento por cumplir con los requisitos establecidos en el pliego. Este expediente de contratación es el que fue objeto de adjudicación por parte del consejo de administración de RENFE el pasado 14 de septiembre y es al que me voy a referir a continuación con más detalle. Conforme al régimen jurídico de contratación que le es aplicable y que les detallé en comparecencias anteriores, por lo que no voy a hacer aquí el desglose de las normas de aplicación, RENFE puso en marcha en abril del año 2000 el procedimiento conforme al pliego de condiciones particulares, para la adjudicación del suministro de trenes autopropulsados eléctricos, que consta de 24 cláusulas enumeradas de la cero a la 23 y de cinco anexos numerados en romanos del I al V.

Les expongo a continuación, como he hecho en comparecencias anteriores sobre este tipo de procedimientos, la cronología seguida a lo largo del procedimiento de contratación. El 27 de abril del año 2000 se publica la correspondiente convocatoria en el «Boletín Oficial del Estado» y el 28 de abril en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas». Respondiendo a la convocatoria presentaron solicitudes de participación, una vez concluido el plazo que vencía el 29 de mayo del año 2000, las empresas a las que he hecho referencia: Talgo-Adtranz como consorcio por un lado y Alstom-Caf-Fiat como segundo consorcio. La mesa de apertura de solicitudes de participación, reunida para proceder a la apertura de las presentadas y al examen del cumplimiento de los requisitos exigidos, informó que se consideraban válidas las documentaciones presentadas por ambos grupos concursantes. De todo lo anterior se informó al consejo de administración de RENFE siguiendo la praxis habitual en su sesión del 27 de junio del año 2000. Con fecha 29 de junio se cursan invitaciones para participar en el procedimiento negociado a las agrupaciones admitidas, Talgo-Adtranz y Alstom-Caf-Fiat, indicándoles que desde el día siguiente podían retirar el correspondiente pliego de condiciones particulares. Finalizado el plazo de presentación de ofertas, se constituyó el grupo de recepción y apertura de ofertas, integrado por seis personas, el cual procedió a levantar acta de la recepción formal de las ofertas recibidas y a disponer su custodia con fecha 18 de septiembre del año 2000. Las dos agrupaciones que he citado presentaron definitivamente las correspondientes ofertas conforme a lo previsto en el procedimiento. Por acuerdo de la presidencia de RENFE, de fecha 14 de noviembre de 2000, se dispuso la constitución de la mesa de contratación que debería elaborar la correspondiente propuesta de adjudicación. Según dicho acuerdo, la composición de la mesa de contratación era la misma que en el resto de los procedimientos que he detallado, describiendo los nombres de los integrantes a SS.SS. en comparecencias anteriores, porque la mesa ha sido estrictamente la misma para los tres procedimientos de adjudicación del material móvil de alta velocidad. Con fecha 17 de noviembre del año 2000 tuvo lugar la reunión constitutiva de la mesa de contratación, en la cual se adoptó el acuerdo de habilitar a los servicios de RENFE para que procediesen a la apertura de los sobres de la oferta: del sobre A, que les recuerdo que hace referencia al cumplimiento de los requisitos de solvencia y administrativos, del sobre B, que se refiere a los recursos asignados al proyecto y planes de ejecución, y del C, que incluye la oferta técnica, llevándose a cabo los subsiguientes trabajos de evaluación técnica a partir de ese momento. El 22 de noviembre del año 2000 se reúne el grupo de recepción y apertura para proceder a la apertura de todos los sobres y levantan acta del contenido y del resultado de su examen. En sucesivas reuniones de la mesa, de 4 de diciembre de

2000 y 2 de febrero de 2001, se sigue informando de la evolución de los trabajos desarrollados. El 9 de marzo siguiente se reúne por cuarta vez y se adopta el acuerdo de autorizar la apertura del sobre D, que contiene la oferta económica. Dicha apertura se produjo el día 9 de marzo del año 2001 por el grupo de recepción y apertura de ofertas. El inicio del procedimiento de negociación de las ofertas como fase final —les recuerdo que estamos hablando de un procedimiento negociado— se hace por parte del presidente de RENFE el 3 de septiembre del año 2001, dándose por concluido el siguiente día 7. El 11 de septiembre el presidente de la mesa de contratación dirige —esto ya se lo he comentado en anteriores comparecencias sobre procedimientos similares— sendas cartas a los dos licitadores interesando una ampliación de sus ofertas en el siguiente sentido: adaptación de las ofertas iniciales para un pedido de 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12 trenes y aceptación de la participación de RENFE hasta en el 20 por ciento de la fabricación del material móvil, como se hizo en los dos procedimientos negociados que fueron objeto de comparecencias anteriores de este secretario de Estado. Con fecha 13 de septiembre siguiente se reciben las cartas de contestación de los dos licitadores a las peticiones anteriores. Al día siguiente, 14 de septiembre del año 2001, tiene lugar la octava reunión de la mesa de contratación en la que se acuerda elevar al consejo de administración de RENFE, a través de su presidente, la correspondiente propuesta de adjudicación de los 12 trenes autopropulsados eléctricos de ancho variable en resolución del expediente de contratación. Por escrito del presidente de la mesa de contratación, de fecha 14 de septiembre, se eleva al presidente de RENFE la anterior propuesta. El mismo 14 de septiembre el comité de dirección de RENFE acuerda la elevación de la propuesta anterior al consejo de administración y ese mismo día también se reúne el consejo de administración de RENFE, en sesión extraordinaria, en la que se acuerda aprobar por unanimidad de todos sus integrantes la propuesta elevada por la mesa de contratación al comité de dirección y por éste al propio consejo de RENFE. Finalmente, con fecha 17 de septiembre de 2001, se comunica formalmente a los licitadores el resultado del procedimiento de adjudicación. Hasta aquí la cronología del procedimiento por sus fases y conforme a las normas aplicables que, reitero, son las mismas, salvo el pliego específico de condiciones técnicas para este procedimiento, que en los dos casos anteriores que hemos tenido ocasión de debatir en esta Comisión.

Como he hecho en comparecencias anteriores, van a permitirme SS.SS. que ahora dedique un breve lapso de tiempo a comentar las características fundamentales de las ofertas empresariales presentadas por los dos grupos concursantes: Talgo-Adtranz y Alstom-Caf-Fiat. Las características técnicas esenciales de las ofertas presentadas por cada uno de los dos grupos concursan-

tes son las siguientes. En el caso de Talgo-Adtranz presenta un único modelo de tren con una velocidad punta de 220 kilómetros/hora, una potencia de 3.000 kilovatios y tracción concentrada. No es un tren homologado, sino un proyecto, por lo que en consecuencia no presta en la actualidad servicio comercial en ningún sitio. Se compone su oferta de dos cabezas motrices y ocho remolques intermedios con 244 plazas. En el caso de Alstom-Caf-Fiat, segundo grupo concursante, presenta tres modelos distintos nominados, a efectos de este expediente, básico, variante 1 y variante 2, cuya diferencia fundamental estriba en la caja de los coches, todos con una velocidad punta de 220 kilómetros/hora. La potencia en los tres modelos, el básico y las dos variantes, es de 2.700 kilovatios y todos ellos son de tracción distribuida. Ninguno de los modelos, al igual que pasaba en el caso del primer concursante, es un tren homologado, sino un proyecto, por lo que no prestan en la actualidad servicio comercial en ningún sitio. Los tres modelos —y cuando hablo de modelo me refiero a la oferta básica y a las dos variantes— tienen cuatro coches e incorporan el nuevo sistema de ancho variable Brava en cada uno de sus ocho bogies. Al ser como se ha dicho la caja del tren lo que diferencia a los modelos, las plazas ofertadas varían en cada caso: 225 en la oferta básica, 238 en la que denominamos variante 1 y 214 plazas en la denominada variante 2.

A continuación voy a exponer ante SS.SS., como he hecho en ocasiones anteriores, los criterios para la valoración de las distintas ofertas que establece el pliego de cláusulas particulares y la forma en que tales criterios fueron aplicados por la mesa de contratación. Les recuerdo —son características comunes a concursos anteriores— que la condición número 10, del pliego de cláusulas particulares, establece específicamente cuáles son los criterios de análisis y evaluación que se han de seguir para proceder a la ejecución del contrato, y que son, entre otros, los siguientes: las características técnicas del tren, la correcta adecuación funcional del tren a las necesidades de prestación del servicio comercial y de la atención deseable a los clientes, las características técnicas del mantenimiento de trenes e instalaciones, la fiabilidad y disponibilidad del tren, las referencias en explotación de los trenes y equipos ofertados, los plazos de entrega comprometidos, la oferta económica respecto al precio del tren y la solidez de los planes de ejecución de las distintas fases del proyecto. En relación con tales criterios debe significarse que el pliego los establece con carácter enunciativo y no limitativo y sin orden de prelación, y que a la hora de retirar el correspondiente ejemplar de pliego y de formular sus respectivas ofertas ningún licitador puso objeción alguna al cuadro de criterios de adjudicación.

La mesa de contratación, a la luz de los informes técnicos evacuados, realizó la siguiente ponderación de factores a valorar: características generales, como velocidad, cambio de tensión, composición, dimensiones y

distribución, potencia, capacidad de freno, cambio de ancho, número de plazas, masas, capacidad de tracción y acoplamiento: ponderación del 35 por ciento de los puntos; equipos principales, resistencia de cajas, equipamiento de cabina, variación de presión, equipo de frenos, sistemas de seguridad, equipos auxiliares eléctricos, grados de redundancia, materiales para el interiorismo, aislamientos, rodadura, equipos de potencia, sistemas de control y aire acondicionado: ponderación del 25 por ciento; condiciones de explotación, como el servicio ofrecido, la garantía, el consumo de energía, los tiempos de viaje y el plan de entregas: ponderación del 17 por ciento. Conforme a esa ponderación la puntuación obtenida por las distintas ofertas, desde el punto de vista técnico, fue la siguiente, que desgloso ante sus señorías. Características generales: Talgo-Adtranz, 25 puntos; Caf-Alstom-Fiat: en su oferta básica, 23 puntos; en la variante 1, 23 puntos, y en la variante 2, 23 puntos. Equipos principales: Talgo-Adtranz, 20 puntos; Caf-Alstom-Fiat: en la oferta básica, 20 puntos; en la variante 1, 20 puntos, y en la variante 2, 20 puntos. Condiciones de explotación: Talgo-Adtranz, 13 puntos; la oferta básica de Caf-Alstom-Fiat, 12 puntos; la variante 1 del mismo grupo, 12 puntos, y la variante 2 de este segundo concursante, 11 puntos. Total: Talgo-Adtranz, 58 puntos; la oferta básica de Caf-Alstom-Fiat, 55 puntos; la variante 1, 55 puntos, y la variante 2, 54 puntos. Como en ocasiones anteriores, respecto a los factores industriales —planes de ejecución y recursos industriales— y los factores de referencia —homologaciones y referencias propiamente dichas—, la mesa de contratación decidió considerarlos como requisitos de aptitud o no aptitud de las ofertas y los licitadores, y de acuerdo con el informe técnico decidió que no era motivo de descalificación para ninguno de los grupos ofertantes. Adoptadas estas decisiones, la mesa procede a definir el número definitivo de trenes a adquirir, acordándose que sean doce, por resultar el número óptimo para atender las necesidades de parque de estas características en los próximos años.

Adoptadas las decisiones sobre las valoraciones técnicas, la mesa pasó a valorar la última oferta económica de cada uno de los licitadores, presentada tras la fase negociada del procedimiento. A los distintos ofertantes se les había solicitado —como he recordado anteriormente— una oferta económica para las posibles adjudicaciones entre seis y catorce trenes. Para no aburrir en demasía a SS.SS., les voy a aportar a continuación las ofertas de cada uno de los grupos concursantes para doce trenes, que —como he indicado anteriormente— fue la cantidad finalmente elegida para cada una de las ofertas. Talgo-Adtranz ofreció como precio por tren 2.099.999.968 pesetas, que dado que era una oferta de 244 plazas implicaba un precio por plaza de 8.606.557 pesetas. En cuanto a las ofertas del grupo Caf-Alstom-Fiat, la básica suponía un precio

por tren de 1.614.081.302 pesetas, que dado que se refería a una oferta de 225 plazas suponía un precio por plaza de 7.173.695 pesetas. En cuanto a la variante 1 de este mismo grupo, el precio del tren ascendía a 1.601.885.208 pesetas, que referido a una oferta de 238 plazas significaba un precio por plaza de 6.730.610 pesetas. En cuanto a la variante 2 de la oferta del consorcio Caf-Alstom-Fiat, el precio del tren ascendía a 1.465.907.581 pesetas, que referida a 214 plazas, que era la oferta de esta variante 2, da un precio por plaza de 6.850.035 pesetas. Como deben apreciar SS.SS., hay una diferencia de precios entre los dos grupos concursantes bastante relevante. Del análisis de estas ofertas resulta la siguiente valoración económica para cada uno de estos productos, atribuyendo, como prevé el pliego, 100 puntos a la oferta más ventajosa, y a las demás, los que correspondan proporcionalmente conforme a una regla de tres inversa. Talgo-Adtranz, 78 puntos; la básica de Caf-Alstom-Fiat, 94 puntos; la variante 1 del mismo grupo, 100 puntos, y la variante 2 de este segundo concursante, 98 puntos. La mesa de contratación, como en ocasiones anteriores, valoró los aspectos técnicos y los económicos en una relación 50/50 por ciento, por resultar la que más optimiza para la empresa las bondades técnicas del producto seleccionado y las economías en el precio o, expresado de otro modo y según una expresión que ya he utilizado en esta Comisión más de una vez, conseguir el mejor tren al precio más adecuado. A estos efectos se procedió a elevar a base 100 la puntuación técnica. Sumando las valoraciones técnicas a las que he hecho referencia anteriormente y las económicas que acabo de describir ante SS.SS., la puntuación final a la que llegó la mesa de contratación fue la siguiente: valoración técnica: Talgo-Adtranz, 75 puntos; valoración económica: Talgo-Adtranz, 78 puntos; valoración total: 77 puntos. Oferta básica del consorcio Caf-Alstom-Fiat: valoración técnica, 71 puntos; valoración económica, 94 puntos; valoración total, 83 puntos. Variante 1 de las ofertas del grupo Caf-Alstom-Fiat: valoración técnica, 71 puntos; valoración económica, 100 puntos; valoración total, 86 puntos. En cuanto a la variante 2 del mismo consorcio Caf-Alstom-Fiat: valoración técnica, 70 puntos; valoración económica, 98 puntos; valoración total, 84 puntos.

Conforme a estos criterios, la propuesta de la mesa que se elevó al comité de dirección de RENFE, y que éste avaló para su presentación por el presidente al consejo de administración, fue literalmente, en su parte sustantiva, la siguiente: Elevar al consejo de administración de RENFE, a través de su presidente, la propuesta de adjudicación de 12 trenes autopropulsados eléctricos, en resolución del expediente número 3.0/5.200.0004/3-00000, procedimiento negociado para la adjudicación del suministro de trenes autopropulsados eléctricos, según el siguiente detalle: 12 trenes, variante 1, versión 220 kilómetros/hora, 4 coches

al consorcio Caf-Alstom-Fiat, compuesto por las empresas Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, S.A., Alstom Transporte, S.A. y Fiat Ferroviaria. Dicha propuesta de adjudicación se efectúa sobre la base del pliego de condiciones particulares aplicable y de acuerdo con las ofertas presentadas por los respectivos licitadores y la valoración efectuada. Hasta aquí la cita literal del acuerdo de la mesa. Llegados a este punto, me permito recordar a SS.SS. que la oferta seleccionada incorpora el compromiso expreso —como en las ocasiones anteriores del resto de las adjudicaciones de alta velocidad— de contratar por parte del adjudicatario con RENFE hasta el 20 por ciento del proceso de fabricación de los trenes adjudicados. Como saben SS.SS. y he hecho referencia al principio de mi intervención, el consejo de administración de RENFE, en su reunión del pasado 14 de septiembre, decidió por unanimidad realizar la adjudicación en los términos propuestos por la mesa de contratación y que les he descrito y transcrito.

Hasta aquí la descripción del proceso seguido por RENFE para contratar este material móvil de alta velocidad de ancho variable. Si me lo permiten, y con el afán de concluir rápidamente, haré a continuación una valoración de todo el proceso de contratación durante el año 2001, por parte de RENFE, del material móvil de alta velocidad que he tenido ocasión de ir explicando, adjudicación a adjudicación, en sucesivas comparencias en esta misma Comisión. En esas comparencias anteriores les decía a SS.SS. —y me autocito literalmente— que España apuesta por la competencia en el material ferroviario de alta velocidad con un parque que será, gracias a esta adjudicación y a las que le han precedido, el más plural de Europa en tecnología, fabricantes, tipos de tracción y prestaciones. Aspiramos a ser —les decía— uno de los líderes europeos en alta velocidad por kilómetro de vías, conforme a las previsiones del Plan de Infraestructuras 2000-2007, y en consecuencia debemos promover la tecnología de alta velocidad con pluralidad de fabricantes y técnicas para asegurar un servicio óptimo de calidad al usuario final; fin de la cita. El resultado de las adjudicaciones de material de alta velocidad hechas a lo largo del año 2001 por parte de RENFE es el siguiente. Hemos adjudicado la construcción de 64 trenes de alta velocidad por un importe total de 180.307.902.632 pesetas, sin incluir el mantenimiento; es decir, es la cifra de la inversión para la producción de los trenes y su entrega a RENFE. El resultado es que el adjudicatario, Siemens, ha obtenido el contrato para la fabricación de 16 trenes de alta velocidad, 300/350 kilómetros/hora, con un coste de construcción del conjunto de la serie contratada de 66.865.874.592 pesetas. El grupo Talgo-Adtranz ha obtenido el derecho contractual a la fabricación de 16 trenes, también de los 300-350 kilómetros/hora, con un coste total de producción de la serie contratada de 56.320.002.464 pesetas. Alstom-

Caf como consorcio ha obtenido el contrato para la fabricación de 20 trenes, de 250-270 kilómetros/hora, es decir, lanzaderas, con un coste total de construcción de la serie contratada de 37.899.403.080 pesetas. Por último, en el procedimiento en el que acabo de hacer detallada referencia en esta comparencia, el grupo Caf-Alstom-Fiat ha obtenido el contrato para la fabricación de 12 trenes de ancho variable, con un coste total de construcción de la serie contratada de 19.222.622.496 pesetas. Como datos complementarios respecto a estos procedimientos y por mantener a SS.SS. informadas plenamente al día, puedo decirles que los contratos correspondientes a las dos primeras adjudicaciones se firmaron según la siguiente secuencia temporal. Respecto al contrato de la alta velocidad, 300-350 kilómetros/hora, Talgo-Adtranz firmó el contrato con RENFE el 27 de julio de 2001; Siemens firmó el contrato el 30 de julio de 2001; respecto a las lanzaderas, Alstom-Caf firmó el contrato el 8 de octubre del año 2001 y, respecto al contrato objeto de la presente comparencia, se prevé que su firma por parte del adjudicatario con RENFE se haga a lo largo del próximo mes de noviembre.

Antes de concluir esta comparencia quisiera dejar constancia ante SS.SS. de que los planes industriales presentados a RENFE por los adjudicatarios de los contratos firmados el pasado mes de julio, es decir, los correspondientes a los trenes de 350 kilómetros/hora, incluyen un detallado programa de los lugares donde se va a realizar la fabricación, montaje y puesta a punto del material contratado. Estos planes industriales permiten afirmar que, en coherencia y cumplimiento de lo que ya tuve ocasión de anunciarles a SS.SS. cuando expliqué este procedimiento de adjudicación, el porcentaje de construcción en España de cada una de las series alcanza el 80 por ciento del valor de los trenes en términos económicos y supera el 90 por ciento en cuanto a horas de fabricación y montaje. Dicha construcción se llevará a cabo en los talleres que las empresas Siemens, Talgo-Adtranz, Alstom-Caf y RENFE tienen en España. El montaje final de todos los trenes de ambas series, incluyendo el primero de ellos, se realizará en instalaciones españolas. Recuerdo a SS.SS., a título comparativo, que los cuatro primeros trenes de la serie AVE, de los que actualmente prestan servicio entre Madrid y Sevilla, se recibieron ya fabricados desde Francia. En este caso desde el primero se fabricarán y entregarán en España. Todas las pruebas, homologaciones, etcétera, que se realizarán a los trenes se harán íntegramente en España, entre otras razones, porque nuestro país es ya el primero que va a disponer de infraestructuras y material aptos para servicios comerciales a velocidades máximas superiores a 300 kilómetros/hora. La industria auxiliar española del sector participará, asimismo, en la fabricación de los equipamientos de los trenes y ello no sólo en lo que a elementos mecánicos o eléctricos se refiere sino también a

los componentes y sistemas tecnológicamente avanzados y de última generación, como la electrónica de control y de potencia, las comunicaciones, los sistemas de frenados y señalización, etcétera. Los planes incluyen asimismo la prevista participación de RENFE —como no podía ser menos porque formaba parte del contrato— en la fabricación de los trenes y en su momento en el mantenimiento, el cual se realizará íntegramente en instalaciones españolas. Por otro lado, y aun cuando todavía no ha vencido el plazo para su presentación, puedo asegurar con certeza a SS.SS. que, con la información de que disponemos, los planes de construcción de los trenes lanzaderas, 250-270 kilómetros/hora, cuyo plazo de presentación finaliza el próximo día 8 de enero, y los de ancho variable, objeto de esta comparecencia del día de hoy y cuyo contrato se firmará en el próximo mes de noviembre, aportarán un porcentaje de fabricación nacional similar a los que he citado antes para los planes de construcción ya presentados formalmente a RENFE por los adjudicatarios del primero de los contratos de material móvil de alta velocidad. Como resumen final, a estas alturas del proceso, puedo decir a SS.SS. que en estas contrataciones hemos respetado escrupulosamente las normas de obligatoria aplicación, actuando conforme a los principios de legalidad, transparencia y objetividad. Hemos optimizado los costes para RENFE en esta operación de adquisición de material móvil gracias a las economías conseguidas en los procedimientos negociados. Hemos apostado por la estabilidad en el empleo del personal actual de RENFE, que es preocupación prioritaria para el Ministerio de Fomento. Hemos conseguido un nivel de retorno industrial para España muy relevante en términos de empleo y capacidad tecnológica y hemos introducido la competencia en material ferroviario de alta velocidad en España, tanto en tecnologías como en fabricantes, como en tipos de tracción, como en prestaciones.

Permítame, por último, constatar que las críticas iniciales a este largo proceso de contratación, reflejadas también en esta Comisión en el «Diario de Sesiones» de la sesión del pasado 4 de abril, se han disuelto como un azucarillo ante la evidencia de que aquí no ha existido ni arbitrariedad ni motivaciones no confesables ni fines espurios. Todas las decisiones de adjudicación han sido procedimentalmente intachables, técnicamente fundadas en razones objetivas, económicamente solventes y, en conjunto, equilibradas y razonables para los intereses de RENFE, de los usuarios del ferrocarril y de España.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación vamos a proceder a las intervenciones de los distintos grupos, como es habitual en la Comisión. Para ello tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor secretario de Estado, siempre es positivo que un cargo relevante del

Gobierno comparezca a petición propia ante una comisión específica del Congreso de los Diputados para informar de temas vinculados a la gestión del ministerio. Por consiguiente, sabe usted que siempre este interviniente por el Grupo Socialista le da la bienvenida y el reconocimiento por la decisión de comparecer y por comparecer. Sin embargo, tengo que decirle que esta metodología falla estrepitosamente desde el punto de vista parlamentario. Usted, como secretario de Estado, tiene la responsabilidad de una administración muy amplia y para el seguimiento de las decisiones que toma esa administración periódicamente comparece y da una información. Hoy, a petición del Gobierno, a petición del ministerio, comparece para explicar el proceso de adjudicación del material móvil de cambio de ancho automático por parte de RENFE y procedimentalmente ha leído durante 45 minutos probablemente 25 ó 30 folios. Una vez más falla el método. Es decir, el empobrecimiento del trabajo parlamentario me parece espectacular. No logro entender cómo es posible que esos folios que usted acaba de leer no se distribuyan al menos unos minutos antes de comenzar la comparecencia, como se ha hecho en muchas legislaturas, y no hay más que leer los «Diarios de Sesiones», por parte de ministros y secretarios de Estado de distintos ministerios. Siento una saludable envidia por la situación —me parece a mí— prevalente del portavoz del Grupo Popular en esta Comisión, el señor López-Amor, que ha dispuesto de una copia del documento que usted acaba de leer. Si estoy equivocado, lo rechazaré, pero al mismo tiempo que usted intervenía él tenía la posibilidad de leer lo que usted estaba diciendo. Si no es así que se me corrija, pero si es así, es un trato bastante inelegante hacia los restantes grupos parlamentarios porque no es posible hacer un seguimiento riguroso y serio, con una metodología rigurosa y seria, y más por un grupo parlamentario que no le ha hecho ninguna acusación jamás, en sus comparecencias, de arbitrio o de irregularidad en el proceder. Luego el último comentario que usted hizo de que no ha habido procedimiento espurio ni intenciones de no sé qué índole se referirá a otro grupo; obviamente no se podrá referir a ninguna intervención del portavoz del Grupo Socialista.

He procurado anotar con la mayor celeridad posible hasta que me aburrí, porque esto no es proceder, toda una serie de datos. Consiguientemente, en aras del rigor, lo que sí le voy a indicar es que vamos a solicitar su comparecencia o la del ministro próximamente para, con esa información y otras, la información que queda en el «Diario de Sesiones» que usted acaba de leer y otras que le pediremos por escrito, someterlas a análisis y tener un debate rico, metodológicamente hablando, y riguroso desde el punto de vista parlamentario y técnico, porque se trata de unas adjudicaciones abiertas en el mes de septiembre —me parece recordar— del año 2000, resueltas 12 meses después, en las que participan decenas y decenas de personas que analizan las

ofertas técnicas por un lado, las ofertas económicas por otro, y que obviamente tienen acceso a una información, participan en debates, dialogan con los concursantes, emiten los informes pertinentes y a nosotros, aquí en las Cortes Generales, que somos los que aprobamos los presupuestos generales, los que tenemos la obligación sanamente democrática de hacer un seguimiento a la labor del Gobierno, se nos da una información a la que al día de hoy no hemos tenido acceso y simplemente hemos podido escuchar lo que usted ha leído. Por tanto, para debatir este tema solicitaremos una próxima comparecencia suya, pero ya con las informaciones pertinentes. Entrar a formularle preguntas ligeras, superficialmente enfocadas para que nos aclare las características de los trenes, el número de vagones, las características técnicas de muy diferente índole, como eran las ofertas económicas, no es procedente. Por eso le reitero que es positivo que comparezca, pero que usted se sienta satisfecho con la lectura de un documento y con responder a algunas preguntas que le formule, no creo que sea una información saludablemente democrática. Por eso pediremos la comparecencia suya, o la del ministro, para analizar en su globalidad los aspectos a los que usted acaba de hacer referencia.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor secretario de Estado, quiero agradecerle su comparecencia a petición propia para informarnos de la tercera gran adjudicación de material móvil de la alta velocidad.

Ya que nadie se apunta al carro de las críticas tengo que decir que yo, que fui crítico en su primera intervención, me siento diluido, pero me alegro de sentirme diluido porque, después del resumen que nos da, sería conveniente que el propio ministerio en estos folletos de publicaciones que a veces nos envía en la serie azul —hay otra verde que es del propio ministro— nos hiciese una recopilación impresa, aunque este trabajo se puede hacer con los «Diarios de Sesiones». Aquí falta simplemente la valoración del mantenimiento que afecta bastante a la carga de trabajo de las distintas empresas. No sé en qué forma se puede valorar, quizás en valores unitarios, pero podríamos ver el importe total de todas las operaciones. Yo no dudo de lo que usted nos ha dicho que se ha hecho —y por eso podían quedar diluidas las críticas como un azucarillo— porque todo ha sido con unas normas objetivas y solventes, pero véase que anecdóticamente un productor de un tipo A se lleva la parte de construcción del producto B, y el productor especialista en el producto B, se lleva la parte de la especialidad del tipo A; o sea que están intercambiados. El que tenía gran experiencia en España en el ancho variable ha sido uno de los grupos adjudicatarios de la primera adjudicación y, en cambio, se

llevó lo que era especialidad del que ahora se lleva el ancho variable. Esta es una digresión que puede ser muy buena dentro de la ampliación de competencias de las tecnologías en estos temas y por estar en cabeza de todas estas fabricaciones, pero comprenderá usted que, en su momento, por nuestra parte hubiese ciertas dudas que no existen en este momento porque lo que interesa muchísimo es que todo vaya adelante rápidamente. Lo que nos preocupa son dos cosas: que se puedan cumplir los plazos y las posibles colaboraciones que se puedan realizar entre empresas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Fernando López-Amor.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Quiero pedir disculpas por la afonía que tengo en este momento, por lo que voy a ser breve.

Agradezco la presencia del secretario de Estado, a petición propia, para informarnos de las últimas adjudicaciones que se han producido sobre material ferroviario en el ámbito de su secretaría de Estado. Es un ejemplo democrático de primera magnitud que, al producirse la adjudicación de cualquier contrato importante que depende de la secretaría de Estado, el Gobierno pida de forma inmediata, a petición propia —reitero—, la comparecencia para explicarlo. Al portavoz del Grupo Socialista tengo que decirle que no confunda lo que es una información dada en sede parlamentaria con que tenga la primera información del señor secretario de Estado. Usted olvida que el señor secretario de Estado, sin duda —yo por lo menos puedo presuponerlo—, ha estado trabajando en elaborar esta información, para atendernos a todos como nos merecemos, posiblemente hasta última hora antes de venir a la carrera de San Jerónimo. Por tanto, le agradezco al señor secretario el esfuerzo que le presupongo y el interés verdaderamente democrático de informar a todas SS.SS. de todas las incidencias o vicisitudes que estas diferentes adjudicaciones han tenido a lo largo del tiempo. El secretario de Estado ha venido tres veces a esta Cámara para informar de las diferentes adjudicaciones y a mí esto es lo que me importa, porque del conjunto de todas ellas —y quiero agradecer al señor Sedó, como portavoz de su grupo parlamentario, su intervención— se han ido despejando las iniciales dudas sobre la transparencia y la oportunidad en la adjudicación de los diferentes contratos; por tanto, tengo que sumarme a lo que ha dicho el señor Sedó. La información con mucho más detalle la voy a ver en el «Diario de Sesiones» de hoy, señor Segura, y le puedo asegurar que hace unas imputaciones verdaderamente curiosas. Yo tengo la información que tengo, ni un ápice más ni un ápice menos, pero el discurso que usted dice que yo tengo, me encantaría tenerlo pero no lo tengo. Por tanto, lo que usted tiene es un deseo de tenerlo, que yo no lo tengo, y que el señor

Secretario de Estado ha aceptado. **(El señor Segura Clavell: No he entendido nada.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCIA**: Dicho esto, señor Segura, usted ha empezado hoy muy bien su discurso agradeciendo al señor Secretario de Estado su comparecencia. Le ha dicho que se lo agradece de forma sincera, y estoy seguro de que es así, pero inmediatamente ha hecho usted un regate en corto y ha pasado a criticar el método, la forma y el contenido de una comisión parlamentaria. Esto al señor secretario de Estado no le interesa, con todos mis respetos, y estoy irrogándome opiniones que no son las más. Las discusiones sobre los contenidos y formatos parlamentarios no competen al Gobierno sino a los parlamentarios. Por tanto, señor Segura, como el procedimiento es impecable, lo que usted ha venido a mostrar de forma patente es que desde un partido de la oposición, en lugar de decir: Estamos, señor secretario de Estado, muy conformes con los procedimientos seguidos en la adjudicación, lo que ha hecho es agradecer el detalle formal de su comparecencia y decir: No tenemos información. Yo creo que usted ha podido estudiar las dos actas de las sesiones anteriores y ver que esto no es más que la consecuencia, como muy bien ha dicho el señor Sedó, de lo que ha pasado las otras dos veces. Además usted, como el señor secretario de Estado, podía haber obtenido al menos un mínimo común múltiplo, es decir, aquí no sólo hemos tenido en cuenta el conjunto de la industria nacional e internacional ubicada en nuestro territorio que es capaz de construir material ferroviario, no sólo se han tenido en cuenta las condiciones técnicas, se han tenido en cuenta las condiciones económicas, pero además se ha hecho especial hincapié en los retornos industriales y en que se ensamblen totalmente todos los vagones y máquinas dentro de nuestro territorio, en que Renfe participe muy activamente no sólo en el proceso de consultoría, complicadísimo, de valoración de la oferta, sino también en el de construcción de ese material rodante en nuestro país. Yo creo que todo ello es motivo de felicitación y quiero hacerlo constar porque me parece importantísimo que se haya cuidado de manera expresa que al menos el 90 por ciento de las horas destinadas a la construcción de este material se efectúen en España, con la traducción que eso tiene en el pleno empleo, con la traducción que eso tiene en la tecnología que, evidentemente, se queda ubicada en aquellos que han participado en el proceso de producción. Por tanto, quiero volver a reiterar que para mí es importantísimo, pero sobre todo que desde la sociedad civil no haya habido ninguna voz discordante sobre todos estos procesos. Por tanto, enhorabuena, señor secretario de Estado, trasmítaselo al ministro y yo creo que en este caso vamos por el buen camino.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el secretario de Estado.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Brevemente, porque las cuestiones planteadas son pocas y no me exigirán una intervención demasiado extensa en el tiempo.

Yo creo que no me correspondía a mí, por obvias razones, defender los procedimientos de esta Cámara, pero los formatos de las comparecencias, las normas reglamentarias por las que se rige esta Cámara no las fija el Gobierno, las han fijado SS.SS. a través del Reglamento de la Cámara y los acuerdos sobre su desarrollo que toman las mesas o presidencias de cada una de las comisiones. Yo me atengo escrupulosamente, como no podía ser de otra manera, dicho sea de paso, a los procedimientos establecidos por sus señorías. Pueden ser criticables, mejorables, no compartidos, como todo en esta vida, pero, señor presidente, creo que no es precisamente a un compareciente en nombre del Gobierno al que hay que recriminarle los juicios que uno subjetivamente, como sucede en el caso del señor Segura, haga con carácter negativo a los procedimientos propios de esta Cámara. Las comparecencias son formas de control del Gobierno previstas en el Reglamento, con una praxis en la historia de nuestra democracia muy extendida que responde a los criterios que han marcado SS.SS., no este compareciente y, por otra parte, las comparecencias son verbales. Uno puede apoyarse en textos escritos, en documentos, en papeles. Yo he traído como base un documento, en el que he ido cambiando muchas cosas según leía, podía no cambiarlas, podía añadir o quitar, pero esa es una libertad del compareciente, traérselo todo escrito en documentos sueltos. Algunos de los datos que le he leído no están en el documento escrito, sino en hojas adjuntas con cuadros de información económica, y, por supuesto, en mi despacho quedan toneladas de papel al respecto. Creo que el procedimiento establecido es que comparezcamos aquí, contemos verbalmente —porque ése es el formato de la comparecencia— lo que creamos conveniente y que ustedes nos digan si hay lagunas en la información y soliciten ampliación o hagan los juicios de valoración respecto a la información dada que juzguen pertinentes. Por tanto, calificar, como ha hecho literalmente el señor Segura, de información no democrática o saludablemente poco democrática lo que ha hecho este compareciente me parece un exceso verbal y un exceso conceptual que no se ajusta a la realidad de las cosas. Si solicita nuevas comparecencias, estoy a su disposición, señor Segura, todas las que quiera, cuando quiera y con el formato que quiera, siempre que sea el reglamentario y conforme a los acuerdos de desarrollo del Reglamento que prevean la Mesa y la presidencia de esta Comisión.

En cuanto al señor Sedó, efectivamente, fue crítico, pero yo no espero que el señor Sedó se disuelva, espero que se disuelvan sus críticas; el, como parlamentario sólido, nunca se disolverá, sin duda ninguna. Yo le haré llegar una copia de las distintas comparencias habidas sobre la adjudicación del material móvil de alta velocidad para que las tenga encuadradas, juntitas, una detrás de otra, y pueda ver —le aseguro que lo verá— que hay una absoluta coherencia de criterios, de planteamientos, de metodología de trabajo que yo creo que es lo importante. Como decía antes, nos hemos ajustado, en un proceso que era técnicamente complicado y económicamente relevante, a las normas establecidas con todo rigor en todos los casos y sin hacer excepción.

En cuanto a los costes de mantenimiento, que es la petición concreta que me ha hecho —y bien hecha porque yo di en mi intervención inicial los de fabricación de los trenes—, puedo decirle que en concreto para el primer contrato, el que hace referencia a los trenes de alta velocidad para 350 kilómetros/hora, en la oferta, de la que resultó adjudicataria Siemens, el coste de mantenimiento por tren en 14 años —que es lo que preveía el pliego— ascendía a 3.167.989.440 pesetas y en cuanto a la oferta de la que resultó adjudicataria para el mismo contrato Talgo-Adtranz el coste de mantenimiento por tren también durante los 14 años que preveía el pliego ascendía a 2.836.049.370 pesetas. Dado que el conjunto de los trenes adjudicados fue de 32 y los 14 años a que se extiende el periodo de mantenimiento, el coste de mantenimiento será de 96.064.620.960 pesetas, que, por darle la información completa, si lo sumamos a los costes de fabricación, sale un total de adjudicación de ese contrato, —sumando fabricación y mantenimiento— de 219.250.498.016 pesetas.

En cuanto al segundo de los contratos que incorporaba el mantenimiento, el de las lanzaderas, trenes de velocidad de 250-270 kilómetros/hora, el coste de mantenimiento del tren, también durante los 14 años que preveía el pliego en la oferta adjudicataria, que recuerdo fue la de Alstom-Caf, ascendía a 1.825.522.235 pesetas, que, para el total de los 20 trenes, da un total de mantenimiento durante los 14 años de vigencia de esta obligación contractual de 36.510.444.700 pesetas, que, por dar la información homogénea como en el caso anterior, sumado al coste de fabricación, hace un total de importe económico de este contrato de 74.409.847.780 pesetas. En el tercer contrato, en el de los trenes autopropulsados eléctricos a que he hecho referencia en esta comparencia, como he dicho, no se incorporaba en el pliego el mantenimiento.

Me decía —y hago un breve comentario al respecto— que la sorpresa inicial de los comentarios críticos que S.S. formuló en mi primera comparencia el 4 de abril respondía a que teóricamente el experto en A se llevaba el producto B y el experto en B se llevaba el producto A. Se puede hacer ese juicio, pero quiero

insistirle, como ya he dicho en las tres comparencias, en lo que hemos hecho, que ha sido, conforme a los términos del pliego de contratación y las normas aplicables a RENFE, adjudicar en cada caso, según lo que decía el pliego, al que presentó la mejor oferta técnica y económica. Que respondiese al curriculum teórico de cada una de las empresas no era un criterio de valoración de los pliegos, se trataba de valorar lo que cada empresa ofertaba, desde el punto de vista técnico y económico, en ese concurso en concreto, al margen de que históricamente hubiese trabajado más o menos, porque ése no era un factor de ponderación en ese sector concreto de la tecnología de alta velocidad. Eso puede llevar a sorpresas, entre comillas, pero es lo que nos exigía el pliego y es lo que se exige al ser objetivo en la resolución de estos procedimientos de adjudicación.

En cuanto al comentario final que ha hecho de que se cumplan los plazos, comparto esa preocupación y le puedo dar la garantía de que los servicios de RENFE están muy encima de las empresas adjudicatarias, como es obvio y lógico, para hacer que se cumplan de verdad los plazos, y como garantía suplementaria contamos, como he tenido ocasión de recordarles a S.S. en comparencias anteriores, con unas fuertes penalizaciones en los contratos disuasorias claramente de cualquier retraso en la entrega de los trenes que pudiese tentar a alguno de los adjudicatarios. Por la información que tenemos hasta ahora, se está trabajando bien y dentro de lo previsto en los contratos.

En cuanto a la intervención del señor López-Amor, le agradezco el tono positivo de la misma y quisiera poner el acento en algo en lo que él lo ha puesto y por lo que ha felicitado expresamente al Ministerio, que es este 90 por ciento de horas de fabricación en España que se ha conseguido en los planes de ejecución del contrato que ya han entregado los adjudicatarios del primero de los contratos. Creo que es un factor muy importante, como decía antes, el que se haya conseguido en el proceso de definición de los planes industriales para la realización de los trenes de velocidades de 350 kilómetros/hora que más del 80 por ciento de la fabricación material se haga en España y que más del 90 por ciento del conjunto de las horas de trabajo se hagan en España. Creo que es un valor añadido desde el punto de vista del empleo en España, de la incorporación de nuevas tecnologías y de convertir a nuestro país en puntero en esta materia. Por tanto, le agradezco la felicitación. Yo he felicitado a RENFE también por haber conseguido este objetivo, que creo que preocupaba razonablemente a todos los que tenemos algo que ver con esta materia y que ha tenido un resultado muy satisfactorio.

Para terminar, quiero hacer un breve comentario sobre la última observación hecha por el señor López-Amor, que debo suscribir, en cuanto a que desde la sociedad civil no se han producido críticas al conjunto del proceso, pasada esa sorpresa inicial, en los térmi-

nos del señor Sedó, que produjo la primera adjudicación. Como he dicho al final de mi intervención inicial, el balance ha sido muy equilibrado, muy positivo para España y para el ferrocarril en España, incluidos sus usuarios y, por tanto, entiendo que es razonable que haya esa ausencia de críticas al conjunto de adjudicaciones que se han realizado durante el año 2001. Por tanto, y para acabar esta intervención, creo que debemos estar todos satisfechos en conjunto de lo que se ha conseguido en términos del desarrollo del ferrocarril como medio de transporte de futuro gracias a las tecnologías de alta velocidad, y a partir de ahora aprovechar esta ocasión que se presenta en términos de desarrollo tecnológico, de incorporación de patentes y de creación de empleo en España, para que se vaya notando en los próximos años en vitalidad de nuestra economía y en la mejora de nuestros sistemas de transporte. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Del artículo 34. Obviamente es una broma. Como he sido aludido en reiteradas ocasiones, le solicito un minuto la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Dispone de un minuto.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Treinta segundos. Señor secretario de Estado, no es tema de Reglamento, sino de actitud del compareciente. Nada le impide, al amparo de lo que dice el Reglamento, hacer lo que hacen otros cargos del actual Gobierno en comparencias en otras comisiones y de otros gobiernos en comparencias en otras comisiones o en la misma de Obras Públicas, como se llamaba en otra etapa. Si el compareciente tiene interés en un diálogo rico y positivo, desde luego nada le impide, sino todo lo contrario, se lo impide su propio carácter, su propio estilo, el repartir una síntesis de la intervención para poderla seguir con más rigor. Dado que eso no se produce, yo le aseguro que este debate lo vamos a tener, pero para ello nos van a remitir íntegramente, aunque sea necesario una furgoneta —como medio de transporte, me refiero—, todo el expediente para poderlo analizar y poder tener un debate riguroso. Consiguientemente, no será por falta de interés por parte de este grupo. Obviamente, yo no quiero debatir con el señor López-Amor, pero no he entendido si es verdad o no que él disponía del texto; mientras lo leía el secretario de Estado, él leía un ejemplar; no he entendido si eso era así. Si era así, es un trato de favor que recibe de su propio partido. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor López-Amor, ¿el mismo artículo?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Señor presidente, me veo en la obligación de contestar al señor Segura. Como no lo ha entendido como yo se lo he explicado, ahora le diré que yo no he tenido ese discurso. Por tanto, creo que usted, dada su enorme cortesía parlamentaria, debía retirar esas insinuaciones que ha hecho. Sin duda, yo en su lugar lo haría.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Muy brevemente. Como he dicho antes, compareceremos todas las veces que nos lo solicite el señor Segura, pero reitero que me parece que el formato de la comparencia es absolutamente correcto y lógico. Yo creo que entre personas con los sentidos en estado de funcionamiento normal, la audición es un mecanismo de transmisión de la información perfectamente legítimo para formar un juicio. Y dado que le preocupan tanto las relaciones que podamos tener el señor López-Amor y yo, puedo decirle que yo no le he entregado ninguna copia de mi discurso al señor López-Amor, por si le quedaba alguna duda. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, la Comisión ha terminado.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Me ha hecho una petición.

El señor **PRESIDENTE**: Pues yo le ruego, en beneficio de todos, que se entienda usted en privado con él, que será mucho más interesante. La Comisión ha terminado con la intervención del secretario de Estado. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor Sedó me está pidiendo la palabra, pero la pide usted fuera de tiempo.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Por el artículo 72. Si el señor Segura tiene pendiente una respuesta que puede variar algo su intervención, podría darle la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Le agradezco a usted su benevolente intervención a favor del señor Segura, pero el señor Segura se basta muy bien a sí mismo para todas las intervenciones. Creo que la comparencia ha sido suficientemente ilustrativa y todo el mundo ha tenido tiempo de intervenir.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta minutos del mediodía.

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**

