



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 477

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 33

celebrada el miércoles, 17 de abril de 2002

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| — Sobre remodelación de la línea férrea entre Teruel y Sagunto (Valencia) con las mismas prestaciones que el tramo entre Teruel y Zaragoza de la misma línea. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/0001094.) | 15388 |
| — Relativa a la línea de ferrocarril Alicante-Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001019.) | 15391 |
| — Relativa a los planes futuros para las filiales de la Empresa Nacional de Autopistas, S. A. (Enausa) en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001288.) | 15393 |

	Página
— Para la mejora del servicio de RENFE entre Manresa y Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000093.)	15396
— Relativa a la eliminación de pasos a nivel en la provincia de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000519.)	15400
— Por la que se insta al Gobierno a adoptar urgentemente las medidas necesarias conducentes al inicio de las obras de desdoblamiento de la carretera N-340 Chiclana-Algeciras (Cádiz). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000941.) ...	15402
— Sobre medidas para promover un mercado de la vivienda adaptado a nuestra estructura social. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001098.)	15405
— Sobre ejecución de las obras necesarias para mejorar el acceso a la autovía de Andalucía de los municipios de la provincia de Córdoba. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001144.)	15406
— Sobre la adecuación de las travesías de Canena, Rus y La Yedra (Baeza) en la provincia de Jaén. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001262.)	15408
— Sobre adopción de las medidas necesarias para facilitar la adquisición de billetes a los usuarios del tren entre Reus y Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001268.)	15410
— Relativa a la terminación del tramo de autovía Adra (Almería)-Motril (Granada) para el año 2005. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001230.) ...	15412

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE REMODELACIÓN DE LA LÍNEA FÉRREA ENTRE TERUEL Y SAGUNTO (VALENCIA) CON LAS MISMAS PRESTACIONES QUE EL TRAMO ENTRE TERUEL Y ZARAGOZA DE LA MISMA LÍNEA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001094)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días. Vamos a dar comienzo a la sesión número 33 de la Comisión de Infraestructuras para debatir las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día.

Advierto a SS.SS. que se ha acordado un cambio en el orden del día realmente enjundioso que voy a volver a repetir y que está aprobado por Mesa y portavoces. El orden de las proposiciones será el siguiente: con el número 1 la que figuraba con el número 1; con el número 2 la que figuraba con el número 6; con el número 3 la que figuraba con el número 12; con el número 4 la que figuraba con el número 2; con el número 5 la que figuraba con el número 3; con el número 6 la que figuraba con el número 5; la 7 se mantiene; la 8 se mantiene; con el número 9 la que figuraba con el número 10;

con el número 10 la que figuraba con el número 11; y con el número 11 la que figuraba con el número 9; y las que figuraban en el orden del día con los números 4 y 13 han sido retiradas por los proponentes.

Mientras ustedes ejercitan su imaginación para entender lo que hemos dicho, vamos a dar comienzo al orden del día con el debate de la número 1, sobre remodelación de la línea férrea entre Teruel y Sagunto (Valencia) con las mismas prestaciones que el tramo entre Teruel y Zaragoza de la misma línea, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y el señor Torres tiene la palabra para su defensa.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: La línea férrea que va desde Sagunto, pasando por Teruel y Zaragoza, por Huesca, hasta Canfranc, y por tanto, atravesando los Pirineos por el puente de Canfranc, es una línea transeuropea reconocida mediante convenio por la Unión Europea y por los Gobiernos español y francés. Por ello cualquier ciudadano puede pensar que será una línea importante en España, sin embargo, nada más lejos de la realidad. La verdad es que el estado de conservación es tan pésimo que se ocasionan constantes descarrilamientos de trenes, con riesgo para las escasísimas personas que se atreven a montarse en esos trenes. Afortunadamente hasta ahora no ha habido desgracias personales porque circulan a muy baja velocidad, dada la situación de pésima conservación de las infraestructuras.

El Gobierno del Partido Popular ha decidido convertir en línea de alta velocidad el tramo entre Teruel y Zaragoza, para que la conexión con el AVE desde Teruel pueda hacerse en Zaragoza, y va, por decirlo así, a abandonar a su suerte el tramo Teruel-Valencia de la misma línea. Un representante de Renfe no hace mucho vino a Teruel a decir que aunque se dijera eso no había ningún problema porque toda la línea desde Sagunto (Valencia) hasta Zaragoza tendría el mismo nivel de prestaciones, pero poquitos días después don Benigno Blanco vino a desmentirlo en su comparecencia aquí, ante la Comisión de Infraestructuras, cuando dijo que en el tramo Teruel-Valencia la línea sería convencional, esto ocurrió el 10 de octubre de 2001.

Dada esa situación, si esto se produce así, nos va a convertir en un fondo de saco ferroviario a Teruel, de tal manera que vamos a tener una línea relativamente buena entre Teruel y Zaragoza pero una línea pésima —intransitable ya lo está ahora— entre Teruel y Valencia. Esto es castigar muy duramente a la ciudad de Teruel y a su entorno, casi a media provincia, porque probablemente el Gobierno no sepa, pero desde luego les aseguro que los militantes y los diputados del Partido Popular de Teruel sí lo saben, como lo sé yo, que la relación comercial y de todo tipo entre Teruel y Valencia es muy fuerte. Teruel es el pulmón natural del Levante español, lo somos porque por desgracia sus bosques se han ido quemando y no tienen prácticamente bosques ni zonas de nieve, que están en Teruel. La relación es enorme, mucho más grande que con Zaragoza, a pesar de que seamos la misma comunidad. Condenarnos, por tanto, al abandono de esa línea, de ese tramo, supone un perjuicio enorme.

Quiero añadir también que Teruel es la única capital de provincia de España que no tiene comunicación directa por ferrocarril con Madrid, se suprimió hace bastantes años. Después de que durante varios años no hubo circulación por un tramo que se suprimió, el Gobierno socialista lo declaró ya suprimido porque transcurrieron 4 ó 5 años sin que pasara un tren por allí en la época de la UCD. Pues bien, ésta es una realidad que, de no corregirse ahora, cuando hay la oportunidad de corregirse, condena a una situación muy difícil a la provincia y a la ciudad de Teruel. Junto a ello, debo decir que, por si fuera poco esto, lo que se nos contesta cuando decimos que no puede declararse como vía convencional porque no podrán pasar los mismos trenes por un tramo que por otro cuando es la misma línea y, por tanto, al final lo que ocurrirá es que entre Teruel y Valencia la línea se va a abandonar y esto no puede ser, lo que se nos dice —repito— es que no pasa nada, que aunque sea convencional tendrá las mismas prestaciones que entre Teruel y Zaragoza cuando todo el mundo sabe que eso no es verdad, porque, si lo fuera, el primer interesado en proclamar que es alta velocidad sería el Gobierno para decir: Mirad lo bien que lo estoy haciendo. Cuando es el propio Gobierno el que dice: No, mire

usted, alta velocidad no convencional, lo que nos está diciendo es mucho peor que lo que nos podemos imaginar, es que esa línea va a desaparecer. Tampoco se pueden aducir luego problemas técnicos como que es que es una línea que tiene muchas pendientes, eso también lo he oído, porque hoy, señorías, y lo sabemos todos, hay soluciones para todos los problemas técnicos.

Finalmente, quiero decirles que esta línea no es una línea cualquiera, sino que tiene una importancia estratégica fundamental. Ustedes sin duda recordarán el desgraciado accidente de Torredembarra hace muy pocas fechas. Más de 10.000 personas se han quedado sin poder viajar por tren porque, naturalmente, hubo que interrumpir la línea en Torredembarra (Tarragona), entre Valencia y Barcelona. Pues bien, esta línea de Sagunto-Teruel-Zaragoza es una diagonal perfecta en el famoso triángulo entre Madrid-Zaragoza-Barcelona-Valencia-Madrid, una diagonal casi perfecta que serviría, si estuviera en buen estado, precisamente para desviar los trenes en estas situaciones y que no hubiera perjuicio grave, habría un retraso pero no un perjuicio grave, para los viajeros.

No tengo más remedio que decir que nos parece un maltrato lo que hace el Gobierno del Partido Popular con Teruel respecto a este tramo de línea, pero a esto podemos añadir la supresión de pasos a nivel. Tengo aquí una respuesta del Gobierno a una pregunta escrita mía donde se me dice que de los 79 pasos a nivel que hay en Teruel no se suprime ninguno, todos están. Cuando se haga la línea de alta velocidad, dicen, entre Teruel y Zaragoza, ya se suprimirán, y los demás, los que no forman parte de la línea de alta velocidad, dicen que están en proyecto, y así llevan dos años. ¡Hombre, por favor!, ¿pero cuánto hay que esperar para hacer un proyecto que suprima un paso a nivel? En Teruel, ni uno, y cuando el ministro dice que en el año 2001 se han suprimido 160 pasos a nivel y que en el año 2002 la previsión es de suprimir 202, debo decir que en Teruel ni uno se ha suprimido y ni uno se va a suprimir en el año 2002, para que quede bastante claro, y cuando dice también que RENFE dedica 150 millones a la supresión de pasos a nivel pues, a Teruel tampoco viene ni una sola peseta a los pasos a nivel.

Finalmente, señorías, por decisión también del Gobierno, Teruel va a ser la única provincia y capital de provincia de todo el triángulo nordeste que se va a quedar sin que pase el AVE por ella, la única, es decir, por todas las de alrededor va a pasar el AVE, tienen AVE, todas, Teruel es la única que queda fuera. Sólo puedo decir que espero no sentir hoy el hastío de oírle de nuevo los discursos de siempre, que parece que los tienen metidos en un casete: Es que el Gobierno socialista no sé qué. El Gobierno socialista fue el único que invirtió en esta línea, el único, entre los años 1990 y 1993; ni el Gobierno de UCD invirtió y el Gobierno del PP tampoco. Fue insuficiente, clarísimamente insuficiente, eso siempre lo digo públicamente, aquí tam-

bién, insuficiente, pero fue el único que invirtió. Pues bien, a ver si terminamos el trabajo que inició ese Gobierno, aunque fuera insuficiente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Popular el señor Bueso tiene la palabra.

El señor **BUESO ZAERA**: Intervengo para oponerme a esta proposición no de ley del Grupo Socialista por las siguientes consideraciones:

El señor Torres olvida que esta línea se desclasificó en 1985 cuando gobernaba precisamente el Partido Socialista —esto hay que decirlo—, y al tener la calificación que tenía, ello impedía inversiones de mejora y permitió solamente determinados trabajos de mantenimiento. No es cierto que la última vez que se realizaron obras de importancia en la misma fuera en los años 1990 y 1993. Desde que está el Gobierno Popular se han realizado distintas inversiones, y recientemente, en la vía Zaragoza-Teruel-Valencia, o sea en todo el tramo, se ha rehabilitado la vía y tratamiento de las infraestructuras de la línea Caminreal-Zaragoza, la renovación de la vía con traviesas bloque y carril de 54 kilos entre los puntos kilométricos 98,300-112,099, formándose una barra larga sin juntas y mejorándose una serie de curvas, permitiendo la velocidad máxima a 120 kilómetros cuando antes era de 90 kilómetros entre Botorrita y otros puntos de la red. Se han sustituido traviesas de madera y carriles de bateo mecanizado entre una serie de puntos y se han realizado tratamientos de juntas, sustitución de traviesas de madera, sustitución de carril en curvas de alineación y perfilado con maquinaria pesada. Ello ha permitido elevar la velocidad máxima, que antes era muy inferior a la que tendría que haber sido, después de haber estado nada más y nada menos que 14 años el Gobierno socialista. Si ahora resulta que la línea está abandonada, ¿qué calificativo habría que haber empleado cuando gobernó el Partido Socialista? No se nos diga que esta línea la desclasificó el Partido Socialista porque, en cambio, el Partido Popular la va a convertir en tren de alta velocidad uniendo Teruel con la capital de Aragón y dejando la unión de Teruel con Sagunto en condiciones óptimas y a la altura de los tiempos. De eso no le quepa al señor Torres ninguna duda. Teruel es una provincia a la que ojalá que los Gobiernos anteriores a 1996 hubieran dado el trato y la atención que le está dando el Gobierno del Partido Popular. Para contrastarlo no hace falta más que ver los Presupuestos Generales del Estado de la pasada legislatura y de la actual que están poniendo en marcha inversiones en infraestructuras.

Respecto de la alta velocidad entre Teruel y Zaragoza, olvida el señor Torres que en el Plan de Transportes Ferroviarios 1987-2000 —Gobierno socialista— Teruel no estaba. No nos venga ahora diciendo el maltrato, el abandono, que se la va a dejar a su suerte, etcé-

tera. En su proposición no de ley no deja, permítaseme la expresión, títtere con cabeza del Gobierno actual, y eso es injusto, tremendamente injusto, porque no se atiene en absoluto a la realidad. El esfuerzo que está realizando el Gobierno de España construyendo la autovía Sagunto-Somport se completará con las actuaciones programadas en todo el corredor ferroviario Sagunto-Teruel-Zaragoza, dentro del Plan de Infraestructuras 2000-2007, acondicionando el tramo Teruel-Zaragoza para la alta velocidad. Hoy no lo ha dicho, pero el señor Torres nos tiene acostumbrados a decir que no ha comenzado y que mucho se teme que sea como la autovía de Teruel a Cuenca, cuando sabe que anteriormente no se hizo absolutamente nada allí y, en cambio, ahora están todos los trabajos ya preparados para que la alta velocidad llegue en la vertebración de lo que es nuestro compromiso según el programa electoral con el que nos presentamos a las elecciones en el año 2000, es decir, la vertebración de la Comunidad Autónoma de Aragón, Teruel-Zaragoza-Huesca.

Eso no quiere decir en absoluto que dejemos ningún fondo de saco y que abandonemos a Teruel a su suerte en el tramo Teruel hacia Valencia, porque no hay que olvidar que para llevar a cabo lo que en este momento es necesario, y no se hizo en 14 años anteriores, RENFE ha licitado la redacción de una serie de proyectos constructivos relativos a la infraestructura de todo el tramo, a la vía, a instalaciones de seguridad y a comunicaciones y a supresión, señor Torres, de pasos a nivel. Se va a renovar íntegramente la vía entre Caparrates y Teruel, se tratarán los puntos singulares de infraestructuras y sustituciones de todos los tramos metálicos existentes por tablero de hormigón entre Sagunto y Teruel, o sea, todo el trazado. Se dotará de instalaciones de seguridad, es decir, enclavamientos electrónicos, señalización eléctrica y Asfa (que es el sistema automático de seguridad al que hacía referencia antes el señor Torres sobre lo que ocurrió en Torredembarra, es decir, es el sistema de seguridad más moderno para que no ocurra aquello de no ser que haya un fallo humano, como ocurrió en aquel caso), así como de radiocomunicación tren-tierra entre Sagunto y Teruel, y todo ello telemandado desde el puesto central de Valencia. Se racionalizarán las estaciones en los recintos ferroviarios y cerramientos urbanos entre Sagunto y Teruel y se tratarán todos los pasos a nivel del tramo Sagunto-Teruel. Una vez redactados estos proyectos, podrá procederse a la licitación y ejecución de las obras correspondientes.

Quiero decirle al señor Torres que la prioridad absoluta y nuestro compromiso es la unión de todas las capitales con Madrid. Teruel no es cierto que va a quedar aislada, el ferrocarril Teruel-Zaragoza va a unir, por medio de la alta velocidad, la provincia de Teruel, a través de Zaragoza, con Barcelona, con Madrid y con el resto del norte de España. No se cierran itinerarios transversales, la red es radial. Los más optimistas, entre

ellos el Partido Socialista, solicitaban inversiones de unos 15.000 millones de pesetas y van a ser cuatro veces más de lo previsto, es decir, más de 60.000 millones de pesetas. Por lo que respecta al tramo Teruel-Sagunto, después de todos los estudios pertinentes y de todos los proyectos en los que en este momento ya se está trabajando, va a haber un gran empujón en las infraestructuras, se va a cambiar toda la infraestructura de la vía en la práctica, modernizándola y al final electrificándola, lo que permitirá alcanzar velocidades que en nada tendrán que envidiar al resto del trazado, con absolutas garantías que permitan la conversión al ancho internacional cuando se estime necesario para el tráfico de pasajeros y mercancías, dada la importancia que para las dos comunidades, Valencia y Aragón, y para España en general, tiene y debe tener el sistema de transportes tanto terrestre como combinado, reforzando así la comunicación entre los importantes centros de desarrollo económico que constituyen el eje del Ebro y el arco mediterráneo y entre éste y las comunidades del norte de España, pues no hay que olvidar —termino, señor presidente— que las comunidades autónomas de Aragón y Valencia han experimentado un notable desarrollo económico y social, situándose ambos territorios entre las regiones más dinámicas y con mayores perspectivas de crecimiento futuro de España.

Por todas estas razones, señorías, vamos a rechazar esa proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA LÍNEA DE FERROCARRIL ALICANTE-MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001019)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figuraba con el número 6 en el orden del día que han recibido ustedes, relativa a la línea de ferrocarril Alicante-Murcia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y el señor González tiene la palabra para su defensa.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Yo creía que esta línea que yo iba a proponer se hacía ya, según el anterior portavoz. En cualquier caso, estamos ante una infraestructura ferroviaria absolutamente desfasada, la línea Alicante-Murcia, cuya última actualización fue en los primeros años de la década de los ochenta, no dispone de electrificación y la mayoría de su recorrido dispone de una única vía, lo que obliga a tener que parar en las estaciones para esperar el cruce, esperas que en algunas ocasiones llegan a los 30 minutos. A la vez, aun pasando cerca, deja sin servicio al aeropuerto de El Altet, aeropuerto que debo recordar tiene más de 6.000.000 de pasajeros, y no da servicio al importante puerto de Alicante. Esto, evidentemente, se debe a la dejadez del Ministerio de Fomento, que se ha olvidado de una importante infraestructura ferroviaria que

une las capitales de Alicante y Murcia vertebrando las comarcas del sur alicantinas con la vecina Murcia. Sé que me va a decir el portavoz del Partido Popular que seguramente esto ya estará previsto en algún plan de esos que se presentan en período electoral y que nunca conoce este Parlamento. Sin embargo, lo que sí que es real, y lo puedo asegurar, es que en los últimos seis años de Gobierno del Partido Popular no se ha invertido en esta línea que estamos haciendo referencia ni una sola peseta, o ni un solo euro, como ustedes quieran. Esto que les digo no es gratuito porque le voy a dar dos datos que no son míos sino que están colgados en la página web de que dispone el Ministerio de Fomento. Mire: Comunidad Autónoma de la Región de Murcia, inversión del Ministerio de Fomento 1989-2000: en 1995 se invirtieron 37.516 millones de pesetas; en 2000, 15.809 millones. Esto es de la página web del ministerio. En la Comunidad Valenciana se invirtieron en 1995 93.909 millones de pesetas por parte del Ministerio de Fomento; en 2000, 62.000 millones de pesetas, menos 10.000 millones, que hay un error como ya se lo dijimos al secretario de Estado, sería 52.000.

La verdad es que esto resume un poco no solo esta infraestructura ferroviaria sino el conjunto de inversiones o la actitud en general del Ministerio de Fomento en los últimos seis años. En primer lugar, debemos recordar, señorías, que esta línea de ferrocarril es usada fundamentalmente como instrumento de movilidad por más de 12.000 viajeros/día y con un incremento anual sostenido en torno al 7 por ciento, llegando en 2001 cerca de los 4 millones de pasajeros. Señorías, esta es una línea de cercanías que tiene mucha importancia para la movilidad de los ciudadanos porque les permite desarrollar sus actividades diarias. Sé que es verdad que es más espectacular hablar del AVE; así, la mayoría de noticias que oímos en los últimos años están relacionadas con ese tipo de transporte ferroviario, pero en general son promesas y nada más que promesas. Quiero decirle dos cosas: aunque les duela, aunque les duela mucho al Grupo Popular y al Partido Popular, todavía hoy, después de seis años de Gobierno, sólo existe una línea de AVE circulando, y hace unos días —parece ser que se olvidó la celebración— se cumplía una década de la puesta en funcionamiento que fue inaugurada por el ministro Borrell. **(El señor Ayala Sánchez: ¡Y barata!).**

En segundo lugar, también entendemos que el Gobierno de España, y sus acólitos de las comunidades autónomas, a los ciudadanos les faltan seriamente al respeto y quiero explicarle por qué. Le voy a contar una cosa que yo creo que era interesante y que está situada en la Comunidad Valenciana. Como sabe S.S., la Comunidad Valenciana es la más endeudada de España, cada ciudadano debemos 1.500 euros, mientras que la media de la deuda de los ciudadanos de las demás autonomías está cifrada... **(El señor Lanzuela Marina: De Andalucía no dice nada.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor. Siga usted, pero siga usted rápidamente, porque le queda un minuto. He notado, don Justo, que es usted muy sensible a las llamadas de los demás, pero de todas maneras yo conmino a los demás a que se callen y le dejen terminar rápido.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Con seguridad, muchísimas gracias, señor presidente, termino muy rápidamente porque esto es muy interesante además.

Le decía que la media de deuda de cada uno de los demás ciudadanos de las otras autonomías de España está en 1.000 euros. Claro, esto de alguna forma descalifica al Gobierno de la Comunidad Valenciana para instar, para presionar al Gobierno de España a que invierta en esta comunidad.

El caso es que el presidente de la comunidad autónoma visitó la ciudad de Elche, una ciudad que usted sabe que tiene más de 200.000 habitantes, situada entre Alicante y Murcia y atravesada por esta línea de ferrocarril que hablamos. Imagínese al señor Zaplana en esta ciudad, una ciudad importantísima donde gobierna el Partido Socialista, comprometiendo inversiones. Él aprovechó: un hospital, la ciudad de la Justicia, en fin, pero claro, dice: Ya que estoy, pues no solamente vamos a mejorar la línea de ferrocarril sino que vamos a hacer el AVE. Además, no se conformaba con el AVE, y dice: El hospital, la ciudad de la Justicia y tres paradas de AVE. Titula: tres paradas de Ave en la ciudad de Elche, en un diario que no es sospechoso de ir en contra del Gobierno, es el diario que ustedes conocen perfectamente. Claro, con todo esto los ciudadanos se quedaron anonadados, pero es que al día siguiente toda la ciudad de Elche apareció buzoneada con este tríptico, que luego repartiré a cada uno si tengo tiempo, y que dice: Este Gobierno ha conseguido que el AVE llegue a Elche. De alguna forma esto contrasta con la realidad que viven los ciudadanos que utilizan la línea Alicante-Murcia. He traído aquí un pequeño reportaje de fotos que es interesante, para que se contraste la bonita foto del AVE que ya ha llegado a Elche, con esta estación de tren, con estos charcos que hay aquí. Esta es la estación real a fecha de unos días, lúgubre, desagradable, tétrica e insegura, pero en fin, señorías, tendremos tres paradas de AVE, toda una ironía de la vida.

Como recordarán SS.SS., el ministro de Fomento acordó en enero de 2001 el corredor mediterráneo con las cuatro comunidades autónomas implicadas. También aquel documento se comprometía a priorizar la adecuación de las líneas convencionales actualmente existentes. Es posible que no tengamos ni un solo euro para el trazado del AVE del corredor mediterráneo, apenas hasta este momento se ha invertido un millón de euros, pero lo que sí es verdad es que están absolutamente olvidadas las líneas convencionales, las líneas de cercanía de la provincia de Alicante y de la provincia de Murcia. Es vergonzoso que los ciudadanos mur-

cianos y alicantinos en el siglo XXI vayamos a tener tres paradas virtuales de AVE, de un AVE también virtual, y sin embargo, sigamos teniendo que ir en trenes con características tercermundistas. Quiero preguntar: ¿Conoce el Grupo Popular el calendario, conoce el Grupo Popular la financiación de esta línea, sabe cuándo se va hacer? Porque sé que está en algún plan, seguro. Terminó, señorías, solicitando el apoyo para esta proposición no de ley, que tiene cuatro puntos fundamentales y que incluye además un tema importantísimo, que sería el soterramiento de las vías de Alicante, en primer lugar, para apoyar el desdoblamiento y la electrificación; en segundo lugar, para la adecuación de su trazado, su acercamiento al puerto alicantino y la intermodalidad en el aeropuerto de Alicante; en tercer lugar, para modernizar las estaciones por donde discurre y, en cuarto lugar, esto servirá para eliminar los pasos a nivel a lo largo de su recorrido, algunos de ellos, lamentablemente, más de una víctima mortal se ha cobrado, debemos recordar el de Callosa de Segura o el de Torrellano y muchos más.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Para fijar la postura de nuestro grupo, evidentemente de rechazo de la proposición no de ley del Grupo Socialista.

Ciertamente cuando leímos la proposición no de ley nos causó perplejidad. Hoy, al oír la exposición del señor González, esa perplejidad se ha aumentado, porque, debido a que se habrá dado cuenta de algunas de las deficiencias de la propia proposición, hoy ya incorpora nuevas peticiones, como son el soterramiento de la vía, que en su proposición no estaba; perplejidad que evidentemente no podría ser superada en su redacción por cuanto parecía que estábamos ante una proposición no de ley de otra legislatura. Investigamos a ver si había repetición, y no, era una proposición no de ley del 5 de octubre de 2001, sobre una línea férrea que yo no voy a tratar de confundir a SS.SS. con la del AVE, pero que difícilmente puede ser analizada y puede ser vista hoy en día, en el mes de abril del año 2002, con la desazón y con el abandono que se ha tratado de señalar.

La pregunta que nos queda aquí es que a ustedes les dan mal la información, se la dan bien pero no se enteran o, con todos mis respetos, ¿no saben ustedes más de la línea entre Alicante y Murcia, solamente lo que han señalado en la proposición no de ley? Términos como olvido y dejadez evidentemente no son los que califican la actuación del Partido Popular, en todo caso se derivan más de ese lenguaje tardoindustrial y postmodernista que se encuentra en su proposición no de ley con lamentos sobre actuaciones del siglo XIX de paralización de líneas, en concreto la de Crevillente-Alicante cuando se puso en funcionamiento la de Alicante-Murcia. ¿Ustedes no han comprobado si fue un Gobierno socialista el

que en su día cerró aquella línea? Porque ustedes son especialistas en esto. Ya en la anterior proposición se ha señalado aquí que el cierre de la línea de Teruel se debió a un decreto del año 1985, el mismo decreto que supuso el cierre de la relación entre Levante y Andalucía, concretamente con la línea Lorca-Almendricos, que también afecta a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y por supuesto a la andaluza, y que ahora el Partido Popular va a restablecer. No se puede decir, señorías, con seriedad que el Partido Popular no está invirtiendo; el Partido Popular es el que está modernizando nuestro país y el que está haciendo obras que se ven y que se palpan por los ciudadanos.

De verdad que las preguntas se las hace este portavoz: ¿Ustedes no saben que desde junio del año 2000 están previstas las actuaciones en dos vías en la conexión Alicante-Murcia, una, el programa del AVE, que evidentemente tendrá sus connotaciones y del que no es momento de hablar aquí, y que el otro es el programa de cercanías, pero con una complementariedad y alternativas entre estos dos programas? ¿No saben que en abril del año 2001 se envió una memoria resumen para la evaluación del impacto ambiental de las mejoras en la línea? ¿No saben que en octubre de 2001 se hicieron las consultas previas a todos los ayuntamientos y a las dos comunidades autónomas afectadas? ¿No saben que la aprobación de la declaración de impacto ambiental de las mejoras en la línea de cercanías de Alicante-Murcia es inminente y que en el próximo mes de mayo se va a hacer la primera contratación? Todo ello con independencia de que la línea del AVE también sigue su ritmo y hay dos declaraciones de impacto medioambiental pendientes, una también, la de La Encina-Elche-Alicante, que va a tener carácter inmediato, y la segunda, la de Elche-Murcia, que va a tener una nueva alternativa, dadas las múltiples alegaciones que se han hecho por parte de los ayuntamientos de la Vega Baja; se está estudiando una nueva alternativa, la llamada supersur, y se va a sacar a información pública en este mismo semestre. Además, para que no diga que divagamos, le voy a concretar las cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala, termine rápidamente, por favor.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, presidente, disculpe pero tengo que contestar a los puntos que se han señalado por el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: En el tiempo que le corresponde.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En el tiempo que corresponde, sí, señor presidente.

Le concreto para demostrarle el anacronismo de su exposición. En el programa que está sometido a declaración de impacto ambiental está la variante con el nuevo trazado y el desdoblamiento entre Alicante y

Elche, que incluye, aunque usted se sorprenda, el paso por el aeropuerto de El Altet y la ubicación de un centro de transporte y un intercambiador modal en el aeropuerto, duplicando el túnel de Elche y no sólo arreglándolo, como usted solicitaba en su propuesta, acondicionando entre Elche y Beniel, con desdoblamientos parciales para aumentar la capacidad y los cruces de circulación, con un nuevo trazado y desdoblamiento de Beniel hasta Murcia, por la variante del Reguerón, y además —lo digo al socaire de algunas declaraciones que han aparecido en prensa— porque nosotros también compramos la prensa, desapareciendo todos los pasos a nivel entre Beniel y Murcia. Insisto en ello porque la señora Marsal, en *La Opinión de Murcia* de ayer martes, 16, dijo que no se suprimía ninguno de los pasos a nivel en el municipio de Murcia y sí en otros municipios. Quiero ayudar a la señora Marsal, representante de su grupo, informándola de que los pasos a nivel están suprimidos en el nuevo trazado y desdoblamiento desde Beniel hasta Murcia por la variante del Reguerón. En el mismo estudio está la electrificación de todo el trayecto y la adecuación de las instalaciones de seguridad de comunicación.

Señorías, entendemos que están claramente acreditadas las actuaciones que se han hecho por el Partido Popular, que todo está en marcha, pero que son imprescindibles los proyectos. Lamentablemente, antes de poner una piedra hay que aprobar un proyecto y antes hay que hacer la declaración de impacto ambiental. En el manual que tienen los diputados sobre como actúa Fomento están las cosas por su orden, hay que repasarlo y hay que recordarlo. Por lo tanto, recobren la coherencia y hagan proposiciones no de ley que tengan base y justificación.

— **RELATIVA A LOS PLANES FUTUROS PARA LAS FILIALES DE LA EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTAS, S.A. (ENAU) EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001288)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición que figuraba en el orden del día con el número 12, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, relativa a los planes futuros para las filiales de la Empresa Nacional de Autopistas (Enausa) en Galicia.

Tiene la palabra el señor Rodríguez para su defensa.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El Consejo de Ministros del 25 de mayo del año 2001 incorporó a la SEPI los títulos representativos de nueve empresas públicas, entre ellas ENA, con el fin de, hablando eufemísticamente, de reestructurarlas, o hablando más claramente, de privatizarlas. De hecho, desde entonces sabemos de los contactos de la propia ENA con grandes constructoras o compañías dedicadas a explotación de

autopistas, como Ferrovial, FCC, Dragados, Acesa, Aumar, e incluso la portuguesa Brisa. Por otra parte, un grupo de Cajas de Ahorro consorciadas también aspira a hacerse con la concesión de estas infraestructuras, para dedicarlas, lógicamente, a un negocio privado suculento.

La relevancia desde el punto de vista económico y político de una empresa como Enausa queda clara con los siguientes datos: en concreto, en el año 2001 los fondos propios fueron 968 millones de euros, el volumen de facturación 144 millones de euros y los beneficios atribuidos de 46,5 millones de euros. Enausa tiene cuatro filiales operativas: la primera de ellas, la más rentable, está en Galicia y es Audasa; la segunda, Aucalsa, que tiene beneficios desde hace dos años y que es la autopista de interrelación entre Asturias y León; la tercera sería las Autoestradas de Galicia, que fueron realizadas con una importante contribución de la Xunta y que son autovías que van entre Vigo y Bayona y A Coruña y Carballo; la última por fin es Autoestradas de Navarra, con el 50 por ciento de participación de la diputación de esta comunidad foral. Los datos son elocuentes. Los beneficios de cada una de estas filiales son los siguientes: la más importante, como dije al principio, era Audasa, con beneficios libres de impuestos de 5.000 millones de pesetas en el año 2001. Le sigue por orden de importancia Autopistas de Navarra, con 2.500 millones, y después ya con cantidades más bajas en concreto Aucalsa, que da beneficios desde hace dos años, y Autoestradas de Galicia, que ronda los 200 millones de beneficios en el año 2001. Si tenemos en cuenta que de la concesión que hoy existe para Audasa alcanza hasta el año 2048, comprenderemos que la gestión privatizada de estas infraestructuras es un plato suculento para las empresas que puedan hacerse con ellas. Nosotros pensamos que los principios de transparencia, publicidad y concurrencia a los que alude el Gobierno en sus respuestas por escrito respecto de este tema, deben conllevar que todas las salidas sean posibles si la Administración central está dispuesta a deshacerse de estas infraestructuras. Sería muy importante debatir a tiempo, precisamente a partir del principio de transparencia, publicidad y concurrencia, lo que defienden las instituciones locales, la Administración autonómica y distintos grupos sociales. En todo caso, para nosotros la infraestructura de Audasa, con Autoestradas de Galicia y por supuesto la futura autovía Santiago-Ourense, en la que está participando también Enausa, son infraestructuras básicamente vertebradoras de Galicia y sería muy importante que se mantuvieran en manos públicas con control por parte de la Administración autonómica para hacer una política de bajada o anulación de peajes, sobre todo en las áreas metropolitanas. Cabe además afirmar que todo el recorrido de esas infraestructuras es en territorio de Galicia. Si no vamos por un tipo de política de esta clase, Galicia se convertirá en una comunidad autónoma donde todas sus autovías son de peaje, a excepción

de la entrada desde la meseta, es decir del acceso a Madrid o desde Madrid. Por eso que presentamos esta proposición no de ley, que tiene cinco puntos que paso a resumir brevísimamente. El primero, mantener como empresa pública a Audasa, Autoestradas de Galicia y la autopista central de Santiago-Ourense. El segundo, en todo caso, consultar con la Xunta cualquier plan futuro de explotación de las filiales de Enausa en Galicia, por ser activos muy importantes en esta comunidad. El tercero sería que, en todo caso, de no querer la Administración central continuar con estas infraestructuras, ofertase la gestión a la Comunidad Autónoma de Galicia, ya que tiene un gran papel vertebrador, una gran rentabilidad económica, a la que ya aludimos, y una función social que podemos reconocer sobre todo aquellos que viajamos por todo el eje atlántico, y por lo tanto, que sea explotada o bien como una empresa pública o bien como una empresa mixta en la que se dé entrada al capital privado, pero siempre con el control de servicio social. El cuarto, garantizar que, en todo caso, en cualquier proceso de privatización se respeten los proyectos y compromisos adquiridos, como la construcción y puesta en servicio del tramo de acceso norte a Ferrol por Fene-Neda y Narón, y la construcción y puesta en servicio del tramo del intercambiador de Rebullón-frontera portuguesa. Por supuesto, otorgar siempre, sea cual sea la salida, un papel relevante a la Comunidad Autónoma de Galicia en el control de la gestión y funcionamiento de estas infraestructuras básicas que tienen un importante valor estratégico desde el punto de vista económico y social para Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

Señor Hernández Cerviño en nombre del Grupo Socialista.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señorías, quería dirigirme en primer lugar a la Mesa para decirle que me parecía sorprendente que no se haya acumulado a ésta la otra proposición no de ley que hay, precisamente sobre la privatización, y que había sido presentada por el Grupo Socialista. Querríamos que no volviera a ocurrir esto y que la próxima vez se tuviera en cuenta.

Entramos en el tema señalando en primer lugar que efectivamente tiene razón el proponente del Bloque Nacionalista Galego sobre este elemento de la privatización. Hace unos 30 años, cuando aparecieron las autopistas de peaje en España, la red se implantó por el corredor mediterráneo, en el valle del Ebro y en algunos otros tramos aislados. Quizá hubiera sido mejor financiarlas con el presupuesto, como en el centro y el norte de Europa, o en Norteamérica, pero en aquella época los ingresos fiscales eran muy bajos y se optó por el peaje como una fórmula de construcción; también hubiera sido mejor una red de iniciativa pública, como en Francia o Italia, pero en España se optó por la

concesión privada, que a mí realmente me puede parecer extraña y que como sistema general el español fue único en el mundo desarrollado. Autopistas de Galicia entra ahora en SEPI, como nos han indicado antes, y ya nos gustaría a nosotros que hubiera la misma prisa en construir otras obras. Aquí estamos asistiendo sólo al peaje, que es un problema que tendríamos que plantear también en esta autopista y posteriormente al sector privado. Sin embargo, en Galicia hay también otras carencias, como por ejemplo la transcantábrica u otras vías que sean gratuitas, incluso la de nueva construcción como la de Santiago-Orense, que no se construyen en este sentido y se construyen también de peaje. También habría que hablar de las prórrogas en las concesiones hasta llegar al límite legal, y ahora nos encontramos con la privatización, es decir, todos los beneficios de la protección estatal para llegar a la actuación sin competencia, y sin ningún riesgo.

Querría señalar también que hay temas pendientes, como he dicho antes. Existen temas, que expondremos cuando hablemos de nuestro modelo contra la privatización, como el que se refiere a que todavía existen hoy día, y querría denunciarlo, las importantes deudas económicas de Audasa y Autoestradas de Galicia con los propietarios expropiados con motivo de la ejecución de las obras de la A-9 Rande-Puxeiros, la autoestrada Puxeiros-Val Miñor y la A-9 el intercambiador Rebullón-frontera portuguesa.

También nos parecen excesivas las limitaciones previstas en la Ley de Autopistas, el régimen de concesión desde el año 1972 y la Ley de Estradas del año 1988, respecto a la prohibición de construir en los terrenos lindantes con el vial si atendemos a su futura naturaleza privada, por lo que nos dijeron. También parece necesaria la aceleración de los expedientes de reversión de los terrenos expropiados y no afectos al dominio público o servicio público para el que lo fueron, a los efectos de evitar cualquier mutación demanial.

Queremos decir, ya para casi prácticamente terminar, que estamos de acuerdo con la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego porque efectivamente debe consultarse, con anterioridad a cualquier acción de este tipo, a la Xunta de Galicia para que se respeten proyectos y compromisos adquiridos de la construcción, de la puesta en servicio, etcétera, y otorgar también a la comunidad autónoma ese papel relevante que reclama la proposición no de ley.

Cuando discutamos la proposición nuestra hablaremos otra vez de este tema. En cualquier caso, ahora votamos que sí, votaremos que sí a esta proposición no de ley.

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

El señor **DELGADO ARCE:** Vamos a contestar punto por punto a las peticiones del Grupo Mixto en su proposición no de ley.

Plantea en primer lugar mantener como empresas públicas a Audasa, Autoestradas de Galicia y la Autopista Central Gallega, y creo que se ha deslizado un ligero error, porque, como bien sabe el señor Rodríguez, la sociedad Autopista Central Gallega no es una empresa pública puesto que la participación del Estado a través de la Empresa Nacional de Autopistas se limita a un 9 por ciento; es una empresa privada a todos los efectos. La incorporación a SEPI de Enausa se llevó a cabo en cumplimiento de una reordenación de participaciones accionariales en el ámbito del Ministerio de Hacienda, y uno de los objetivos de esta reordenación justamente es la realización de los procesos de desinversión en aquellas sociedades que actúan en mercados abiertos y competitivos y que no requieren la presencia de un operador público. Nosotros coincidimos en que las razones que llevaron a la participación del capital público en estas empresas se debieron a circunstancias históricas que hoy han desaparecido, afortunadamente, y no existe, por lo tanto, causa objetiva que justifique la presencia en este sector. Por ello uno de los objetivos de la SEPI es proceder a la desinversión en Enausa en los mismos términos que se ha llevado en otros sectores de empresas participadas por capital público, pero en cualquier caso siguiendo los principios de transparencia, publicidad y concurrencia.

Por lo que se refiere al segundo punto, que solicita se consulte a la Xunta de Galicia sobre cualquier plan futuro de explotación de las filiales de Enausa en Galicia por ser activos muy importantes en esta comunidad, coincidimos en lo último. Evidentemente son activos muy importantes en la comunidad y es lo cierto que la SEPI desarrolla toda su actividad, incluidas sus actuaciones de privatización, con un espíritu de diálogo permanente y con una clara vocación de transparencia y de cooperación con las instancias implicadas y desde luego con las comunidades autónomas. Creemos que el talante que preside las relaciones de SEPI, en concreto de Enausa con la Xunta de Galicia es de colaboración y de diálogo sobre las cuestiones que afectan a ambas instituciones. Respecto a este particular nos gustaría decir algo que es público y notorio, y es que la propia Xunta de Galicia viene reconociendo permanentemente este espíritu de colaboración con Enausa y, asimismo, se ha mostrado de forma pública a favor del proceso de privatización, en el que se ha instado claramente por parte de la Xunta de Galicia la participación de capital gallego. Afortunadamente en este momento se está gestando una alianza de capital gallego en la que se habla de presencia de cajas de ahorros, de grupos empresariales autóctonos y de alianzas también con grupos constructores, que probablemente, cuando se produzca este proceso de privatización, podrán concurrir en muy buenas condiciones para adquirir este capital.

Por lo que se refiere a la empresa Autoestradas de Galicia, hay que recordar que la titularidad de estas autopistas corresponde a la propia Xunta de Galicia, y de acuerdo con esta legislación vigente en materia de autopistas, la construcción, conservación y explotación de este tipo de vías está sujeta a la tutela administrativa del ente concedente, y por lo tanto, a la tutela de la Xunta de Galicia.

En lo que respecta al tercer punto de la iniciativa, que es que se oferte preferentemente la gestión de las infraestructuras a la Xunta de Galicia por su papel vertebrador, hay que decir aquí que corresponde a la SEPI fijar las condiciones en las que se desarrollará el proceso de privatización, y de acuerdo con este proceso de privatización podrán concurrir a la adquisición de las acciones personas jurídicas de distinto tipo. Podría darse el caso de que esta oferta también pudiera afectar a administraciones públicas que tendrían que tomar las decisiones de si participarían o no participarían.

El cuarto punto de la proposición se refiere a que se garantice que en cualquier proceso de privatización de la gestión de las filiales de Enausa en Galicia se respeten los proyectos y compromisos adquiridos. Alude el señor Rodríguez a dos en concreto, los tramos de acceso norte a Ferrol por Fene, Neda y Narón y la concesión y puesta en servicio del tramo del intercambiador del Rebullón-frontera portuguesa. Nuestra posición es clara en ese sentido, las filiales de Enausa en Galicia están prestando un servicio público, está formalizado en un contrato con la Administración concedente de la vía que está regulado por una amplísima legislación, general por una parte y particular por otra para cada concesionario. Es indudable que quien adquiera estas participaciones accionariales vendrá obligado a cumplir los compromisos contraídos y, por lo tanto, el hecho de que se plantee una privatización de estas sociedades concesionarias resulta absolutamente independiente de que se respeten los proyectos y compromisos adquiridos por las mismas, pues la garantía de tales compromisos está ampliamente respaldada por el marco normativo que afecta a estas sociedades.

Por lo que se refiere, y terminaré, al quinto punto, que es otorgar en todo caso a la Comunidad Autónoma de Galicia un papel relevante en el control de la gestión y funcionamiento de estas infraestructuras, ya hemos dicho antes que el papel de la Xunta en relación con las infraestructuras gallegas, y más concretamente en relación con las autopistas, es muy relevante; lo hemos dicho en relación con la titularidad de las propias autopistas A Coruña-Carballo y Puxeiros-Val Miñor, y lo es también en el caso de las otras autopistas de peaje existentes, por cuanto que hoy aunque la titularidad estatal sea del Ministerio de Fomento, éste coordina permanentemente sus actuaciones con las comunidades autónomas en esta materia; después también porque el mantenimiento de las condiciones de calidad y servicio es una característica consustancial al propio contrato de

concesión de la autopista que impone obligaciones en materia de conservación, de continuidad en la prestación del servicio, de cumplimiento de plazos y condiciones y de sistemas de seguridad.

Como conclusión de todo lo anterior, las administraciones públicas, y particularmente la Xunta, van a seguir disponiendo de un papel relevante en el control de la gestión y funcionamiento de estas infraestructuras, pues el mismo se encuentra plenamente recogido en el marco legal que afecta a estas sociedades y no se va a ver alterado debido a un proceso de privatización.

— **PARA LA MEJORA DEL SERVICIO DE RENFE ENTRE MANRESA Y BARCELONA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000093)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 2 en el orden del día, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, correspondiente a la mejora del servicio de Renfe entre Manresa y Barcelona.

El señor Saura tiene la palabra para su defensa.

El señor **SAURA LAPORTA**: Paso a defender, en nombre de Iniciativa per Catalunya-Verds, la proposición no de ley sobre mejora del servicio de Renfe en la línea Barcelona-Lérida por Manresa.

He de decir que el texto inicial, que se presentó ahora hace un año, tiene dos nuevas enmiendas, autoenmiendas, en relación a la nueva situación que se ha producido en esta línea. Quiero decir en primer lugar que esta línea, la línea Barcelona-Lleida por Manresa, es un paso natural para unir Barcelona con buena parte de Cataluña, que une también el norte, oeste o el centro de la Península, que es una línea que atraviesa ciudades importantísimas en Cataluña como Hospitalet, Sabadell, Tarrasa, Manresa, Tárrega y que es una línea que atraviesa siete ciudades que en estos momentos tienen centros de estudios universitarios. Esta propuesta o propuestas en sentido parecido han sido presentadas por otros grupos y por nosotros mismos en la anterior legislatura y en otros trámites parlamentarios atendiendo a la importancia de esta línea y que consideramos que no es una línea que esté en estos momentos en unas condiciones de buen servicio.

Quisiera distinguir en esta línea dos tramos: el tramo Barcelona-Manresa, que si bien este tramo está, por decirlo así, garantizado de futuro en la medida en que está incluido en el plan de cercanías de RENFE, tiene una situación actual impropia del siglo XXI, Barcelona-Manresa son 68 kilómetros y en estos momentos se tarda más de 75 minutos y las frecuencias están situadas en 30 minutos, pero el tramo de línea Manresa-Lleida se ha llegado a calificar por diversos profesionales y medios de comunicación como de tercermundista. Sólo hay un

dato: en el año 1998 ir de Lleida a Hospitalet, que es una ciudad cercana a Barcelona, se tardaba 3 horas y 24 minutos y en estos momentos realizar este trayecto supone 4 horas y 15 minutos. En esta red viaria de Lérida hay tramos en que la velocidad es de 50 kilómetros por hora, y en estos momentos los asesores de RENFE, están proponiendo la supresión de algunas estaciones de Lérida como Bell-Lloc, Calaf, Cervera o Tárrega.

Por todo esto, la iniciativa que planteamos contiene cinco puntos: El primero de ellos es reinstaurar o recuperar los trenes semidirectos entre Manresa y Barcelona, de tal forma que estos 75 minutos se disminuyeran a 1 hora o a 45 minutos. El segundo, que las frecuencias disminuyeran de 30 a 20 minutos, es decir, no estamos pidiendo una utopía sino simplemente un ligero avance. El tercero, que se cumpla la realización en los plazos previstos de una estación nueva en Tarrasa o en Sabadell, conjuntamente con Ferrocarriles de la Generalidad, que permita el acceso en intercambio entre los viajeros del Vallès con el Bages. El cuarto es la necesidad de instar nuevamente, éste fue un acuerdo ya de 1997 que no se ha cumplido, a que el Gobierno realice un plan completo de mejora del servicio de la línea Manresa-Lérida y que contemple que con la nueva entrada del AVE va a haber una doble necesidad: por un lado, que los viajeros de Manresa puedan acceder de forma rápida a Lérida a coger el TGB, pero que también desde Lérida se pueda acceder a Manresa para enlazar con los servicios de cercanía.

El último punto de nuestra proposición no de ley contempla el hecho de que el Parlamento diga al Gobierno que dé marcha atrás en esta política de cierre continuado de estaciones en la provincia de Lérida.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Marcet.

El señor **MARCET I MORERA**: Voy a intervenir brevemente para manifestar, en nombre del Grupo Socialista, nuestro acuerdo con esta proposición no de ley que ha presentado Iniciativa per Catalunya, como no podía ser de otra manera.

Estamos hablando de una línea centenaria, una línea que tiene un gran calado porque fue arrancada, diríamos, de alguna forma en el siglo XIX por la pujante industria de Cataluña en Sabadell y Tarrasa para conectar precisamente Barcelona, a través de Sabadell-Tarrasa-Manresa, con Lleida, con Zaragoza y con Madrid. Este es el origen histórico de esta línea, de una línea que ha ido teniendo diversos momentos a lo largo de su historia, que ha ido desplazando parte de sus recorridos por la línea de Barcelona-Tarragona-Lleida hacia Zaragoza y Madrid, pero que mantiene evidentemente unas conexiones con unos núcleos importantes desde el punto de vista poblacional, desde el punto de vista industrial y

desde el punto de vista económico, a todos los efectos. Tiene diversos tramos esta línea. Uno es el tramo más directamente vinculado con las cercanías, es decir, el tramo Barcelona-Sabadell-Tarrasa, que funciona razonablemente a pesar de algunos déficit y algunas demandas que tanto Sabadell y Tarrasa tienen sobre mejora en sus instalaciones, en sus estaciones, de ampliación de algunas de las zonas de una línea de cercanías, de mejora en la conexión con sus ciudadanos. Otro es el tramo intermedio entre Tarrasa y Manresa, que es el que en este momento puede preocupar más, junto con el tramo Manresa-Lleida; puede preocupar más, como comentaba el señor Saura, por el hecho de que Manresa, que es una ciudad importante en el núcleo central de Cataluña, esté tan mal conectada y con pocos servicios con toda la red de cercanías, lo cual no parece razonable, máxime cuando se han hecho esfuerzos notables en mejorar la red arterial de carreteras y el servicio público de transportes por ferrocarril, y porque existiendo, como existe, esta línea y que podía estar mejor dotada, debería hacerse, y lo mismo ocurre con Lleida, tanto para la conexión hacia la futura alta velocidad como para la conexión alternativa de Lleida hacia Barcelona vía Manresa. Además, como señalaba y se señala perfectamente también en la proposición no de ley de Iniciativa per Catalunya, esto puede permitir unas conexiones nodales con los ferrocarriles de la Generalitat en Sabadell o en Tarrasa, o en los dos sitios; dependerá un poco de cómo se acabe configurando el plan de infraestructuras en estas dos grandes ciudades, tanto por parte de Renfe como por parte de Ferrocarrils de la Generalitat, y sobre todo porque es una línea que vamos a tener que conectar con otra que algún día esperemos que el Gobierno del PP ponga en funcionamiento, la línea Papiol-Mollet, que llevamos años empujando para que se ponga en funcionamiento al servicio de los viajeros y no hay forma, a pesar de reiterados compromisos teóricos y presupuestarios, porque esta es una línea transversal que puede conectar otro núcleo de gran importancia de Cataluña, el Baix Llobregat, con el Vallès, y por tanto en esta línea que la cruza sería importante configurar una conexión nodal que le conectaría con el AVE que va a transcurrir también por esta zona del Vallès.

Entiendo, señor presidente, que muchos de los que están en esta Comisión no saben mucho de lo que estamos hablando. Los que somos de aquella zona conocemos perfectamente de cuánta población estamos hablando, centenares de miles de habitantes, no unas docenas de habitantes; estamos hablando del Valles occidental, que tiene 600.000 ó 700.000 habitantes, estamos hablando de otros 100.000 ó 200.000 habitantes por su conexión con el Baix Llobregat, estamos hablando de millones de habitantes de toda la conurbación barcelonesa si lo miramos desde este amplio punto de vista, y por tanto estamos hablando de una zona importante en población y sobre todo en actividad económica. Por consiguiente, es de justicia apoyar esta

proposición no de ley porque está bien orientada y está bien enfocada en sus peticiones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Grau en nombre del Grupo Catalán.

El señor **GRAU BULDÚ**: Nuestro grupo quiere intervenir también en esta proposición presentada por el señor Saura, del Grupo Mixto, para apoyarla porque realmente nos satisface que diferentes grupos presenten proposiciones sobre esta línea ferroviaria de Lleida-Barcelona, que de alguna forma ha sido la gran olvidada por parte de las administraciones de los últimos gobiernos, pues si nos remontamos a los años 1985-1990 era una línea que se salvó gracias a una plataforma reivindicativa de todos los ayuntamientos de la provincia de Lleida para preservar su cierre y que la línea fuera una realidad. Se han conseguido inversiones importantes para Lleida y Cervera, que se inauguró el año pasado del orden de 1.000 millones de pesetas, y queda pendiente el tramo Cervera-Manresa para tener esta línea conectada en su totalidad. Y digo en su totalidad porque la definición que nos gustaría hacer para la gente de Lleida sobre este tema es que es una línea entre Lleida y Barcelona que formara parte del contexto de la vía entre Barcelona y Madrid como alternativa, que lo ha sido cuando ha habido un accidente o un problema entre Lleida-Picamoixons o Borjas Blancas y se prefirió utilizar la vía de Albacete para que el Talgo llegara desde Barcelona a Madrid. Tampoco ha sido posible utilizar esta línea con trenes de mercancías porque con la velocidad de 35 kilómetros por hora que se exige en muchísimos tramos entre Cervera y Manresa se ha llegado a quemar máquinas. Esto tiene que definir el parámetro principal de lo que es esta vía.

En segundo lugar, entendemos la gente de Lleida que es un tren de cercanías entre Lleida y Cervera y, como ha manifestado el proponente señor Saura, realmente es una interconexión entre la Universidad de Lleida, la Universidad Nacional a Distancia de Cervera y centros educativos como la Escuela de Artes y Oficios, que es la única en la provincia, que movería más de 400 ó 500 personas diariamente y que sería de gran utilidad. La velocidad actualmente ha mejorado. En estos momentos es necesario mejorar los horarios para en primer lugar coordinar a los ciudadanos de las capitales comarcales y de la Universidad de Lleida, también de los servicios que se dan en el hospital de Arnau de Vilanova y los centros de la Seguridad Social; y en segundo lugar, como dice el portavoz socialista, porque es una conurbación urbana muy importante entre Tarrasa, Sabadell y Barcelona, y si se me permite también entre Manresa y Barcelona, por lo cual tiene la doble vertiente de tren de cercanías y de tren regional. Se encuentra cortado entre Cervera y Manresa porque le falta el acceso a la conexión y en el primer punto de esta proposición tendríamos que pensar que en vez de las 4.15

ó 4.30 horas que se tarda desde Lleida a Hospitalet en estos momentos, el objetivo fuera de 2.30 horas para hacer este trayecto.

Nosotros proponemos al Grupo Mixto, recogiendo todas sus propuestas, que el primer punto se refiera a lo principal de la enmienda que presentamos y en lo que en principio todos los grupos tenemos que estar de acuerdo. El Grupo Popular ya ha recuperado las inversiones en el tramo Lleida-Cervera y el señor ministro, en respuesta a este diputado, le informó que había un proyecto de estudio del tramo Cervera-Manresa. Manteniendo este principio de unidad de actuación o de coordinación, nosotros proponemos al Grupo Mixto un primer punto diseñando un proyecto de línea de ferrocarril para el tramo Lleida-Barcelona, vía Manresa, que contemple los siguientes parámetros: 1.a) ser una línea ferroviaria alternativa para los trenes Barcelona-Madrid; 1.b) ser una línea regional entre Barcelona y Lleida; 1.c) ser una línea regional de cercanías entre Manresa y Barcelona; 1.d) ser una línea regional de cercanías entre Cervera y Lleida; y 1.e), puesto que hay propuestas presentadas a esta Cámara en este sentido, las posibilidades de interconexión para otras líneas vía Tarrasa o Manresa, porque se estipula una conurbación de una línea central de Cataluña con varias posibilidades. Estamos de acuerdo en los puntos siguientes de la propuesta y queremos añadir un quinto, al que también alude el proponente, y es que, como ha aparecido en la prensa recientemente, tanto Cervera como Tárrega, Bellpuig, Mollerussa y Bell-Lloc van a ser estaciones que tendrán un edificio con una máquina automática expendedora de billetes que mantendrán la parada del tren pero no tendrán participación en los equipamientos ciudadanos. Por eso entendemos ...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Grau, por favor, debe terminar.

El señor **GRAU BULDÚ**: Terminó diciendo que no se lleve a cabo la paralización en tanto en cuanto este estudio que nos ha propuesto el ministerio estuviera en marcha y tuviéramos una solución.

Señor presidente, muchas gracias por su benevolencia.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, esta proposición no de ley se debate con tres autoenmiendas del proponente señor Saura, ahora el señor Grau propone una enmienda *in voce* que le rogamos dirija a la Mesa por escrito, y posteriormente en su última intervención el señor Saura decidirá qué hace con ella. De momento tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, la señora Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Ante todo doy las gracias al Grupo Mixto por el interés que ha demostrado por las comunicaciones en Cataluña, más concretamente las referentes a Barcelona-Manresa, como

refleja la proposición no de ley que debatimos hoy así como las enmiendas de adición, pero esta misma preocupación es la que ha movido al Ministerio de Fomento con anterioridad a actuar y a ocuparse de estas comunicaciones ferroviarias.

La preocupación del Ministerio de Fomento por el transporte público en Cataluña la demuestra con el documento consensuado por las diferentes administraciones del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 y así conseguir aumentar el volumen de desplazamiento en transporte público colectivo y ganar cuota por parte del transporte público frente al uso del vehículo privado. Con el PDI se intenta garantizar una mejora económica y social de las inversiones públicas destinadas al sistema metropolitano del transporte mediante su planificación integral y adecuar el modo de transporte al volumen previsto de la demanda, por lo que el PDI tiene como objetivos, por un lado, dar respuesta a la movilidad cotidiana del elevado número y, por otro lado, el tratamiento global en toda la región metropolitana de Barcelona, así como hacer del transporte público colectivo un sistema de transporte que reduzca el consumo de energía y la contaminación atmosférica y acústica, teniendo en cuenta que el transporte público es mucho más eficiente en términos de ocupación del suelo, consumo de energía y emisión de contaminantes.

A continuación voy a exponer la postura de nuestro grupo separadamente con arreglo al orden de los puntos expuestos en el texto del Grupo Mixto. Con referencia al punto primero, sobre la presentación de un proyecto en el plazo de cuatro meses para la programación de trenes regionales semidirectos entre Manresa y Barcelona, esta puesta en servicio ya se está realizando en aquellas líneas cuya capacidad actual lo permite, como es la línea 2-sur de Vilanova-Sant Vicenç. En el caso concreto de la línea 4-norte se mantiene la imposibilidad de programar este tipo de trenes directos desde Manresa a Barcelona, dado que no se dispone de huecos horarios en la malla de circulación de esta línea y sigue existiendo una alta densidad de circulaciones en horas puntas entre Tarrasa y Barcelona, lo que impide en estos momentos que tengan trenes directos sin que se vea afectada la frecuencia y la cadencia de ese servicio. En la actualidad, la alta densidad de circulación que existe en horas punta entre Tarrasa y Barcelona nos impide insertar entre ellas, como anteriormente he dicho, trenes directos sin afectar la cadencia y las frecuencias. Además, a partir del año en curso los accesos a Barcelona se van a ver condicionados por las obras previstas del AVE, lo cual supondrá una serie de limitaciones en la programación de la oferta actual de los servicios que tenemos.

Referente al punto segundo, el aumento de las frecuencias de trenes de Manresa a Barcelona, en la actualidad existen unas frecuencias de 20 minutos en unas horas puntas, que son de 6,30 a 8,30 y de 18,00 a 20,00 horas desde Barcelona, que resultan ajustadas para absorber la demanda actual. En total existen, entre cir-

culaciones diarias de salida y entrada, 66 trenes de viajeros, lo que supuso 4.385 viajeros en el año 2001 y 4.429 en el año 2000. Así queda reflejado en un estudio sobre la demanda de viajeros en las estaciones de cercanías realizado en el pasado mes de noviembre, con lo cual el número de viajeros en el año 2001 es inferior al del año 2000.

En relación con el plan de mejora del servicio de la línea Manresa-Lleida, nos gustaría informar que el pasado 11 de abril comenzaron las obras de rehabilitación de Cervera-Mollerussa, que permitirá realizar mejores tiempos de viaje que en la actualidad. La infraestructura del tramo Manresa-Cervera se encuentra en un estado muy deficiente, como han comentado anteriormente los ponentes, limitada la velocidad a 50 kilómetros desde el punto kilométrico 267 al 281 y, para mayor abundamiento de lo que han dicho los anteriores ponentes, se reduce en según qué tramos hasta 30 kilómetros.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rodríguez, debe concretar rápidamente.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Nos gustaría hacer una referencia a las infraestructuras carreteras. Hemos de ser conscientes de que hay un buen estado de conservación estructural de la autovía, con lo cual en estos momentos se hace la competencia a RENFE y hasta que no se subsanen estas reparaciones que se están haciendo en la vía se puede utilizar alternativamente la autovía. Por tanto, hasta que no se disponga de esta infraestructura que permita tener un servicio en unas condiciones mínimas de competitividad, por parte del ministerio no se verá factible modificar los servicios existentes en este momento.

Actualmente el Ministerio de Fomento está ejecutando por fases las obras de mejora de la infraestructura Lleida-Manresa. Me gustaría hacer (y ya acabo, señor presidente) una breve lectura de las actuaciones que tiene previsto o está llevando en estos momentos el Ministerio de Fomento en la línea férrea Lleida-Manresa, que son las siguientes: Lleida-Mollerussa: Renfe ha realizado obras de rehabilitación de la vía en 13 kilómetros por un importe de 1.000.014 euros, y completará progresivamente esta actuación estando previsto para ello una inversión adicional de 1.000.080 euros; Mollerussa-Tárrega-Cervera: las obras para la mejora de este tramo finalizaron en diciembre del año 2001 y la inversión ejecutada fue de 6.300.000 euros; Cervera-Calaf: se encuentra en redacción el proyecto constructivo para la mejora de este tramo, adjudicada el 23 de octubre del año 2001 por un importe de 0,30 millones de euros; Calaf-Terrasa: el proyecto para la mejora de este tramo se licitará una vez que se inicien las obras del tramo anterior, ya que para poder mantener este servicio ferroviario en la línea sin penalización del exceso de explotación no pueden simultanearse las obras de los diferentes tramos; y por último, Tarrasa-Manresa: están en ejecución por

RENFE las obras de sustitución de las traviesas y los carriles por un importe de 0,54 millones de euros.

He querido leer esto para que se vea que se está trabajando sobre esta línea y, como última cuestión, quiero decir que desde que gobierna el Partido Popular a Cataluña han llegado las mayores inversiones en infraestructuras. Tenemos que recordar que hay líneas, como muy bien han dicho los otros ponentes, que en el año 1980 ya estaban para cerrar y el Ministerio de Fomento las ha rehabilitado. Lo que pasa es que poner en marcha todas estas nuevas obras comporta en estos momentos tener unas incomodidades que poco a poco se irán subsanando y en cuestión de unos cuatro o cinco años tendremos la red ferroviaria en condiciones. Por cierto, nuestro grupo votará en contra de la presente proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el señor Saura para que nos diga si mantiene sus autoenmiendas y si acepta la enmienda *in voce* del señor Grau.

El señor **SAURA LAPORTA**: Solamente me voy a referir a las enmiendas, señor presidente.

Evidentemente, mantengo las autoenmiendas e incorporaría en el punto primero la enmienda adicional que ha propuesto el señor Grau. Por tanto, se votaría el primer punto con la enmienda adicional del señor Grau y a continuación el texto como está.

— **RELATIVA A LA ELIMINACIÓN DE PASOS A NIVEL EN LA PROVINCIA DE MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/000519)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición número 5, que era la 3 del orden antiguo, sobre la eliminación de pasos a nivel en la provincia de Málaga, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y el señor Heredia tiene la palabra para su defensa.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señorías, a los socialistas nos preocupa el elevado número de pasos a nivel que existen en la provincia de Málaga; concretamente hay 167 pasos a nivel en nuestra provincia. Por esta razón no entendemos que el Gobierno del PP no tenga previsto gastar durante el presente año un solo euro en eliminar algunos de estos pasos. Según una reciente respuesta facilitada por el Gobierno, que tiene fecha de salida 27 de marzo, es decir es bastante actual, el Gobierno tiene previsto invertir más de 20 millones de euros en nuestro país en supresión de pasos a nivel, concretamente en 17 provincias, entre las que casualmente no se encuentra la provincia de Málaga, algo verdaderamente incomprensible. Este sectarismo inversor del Partido Popular contrasta con el estado en que

se encuentran los pasos a nivel de la provincia de Málaga. Fíjese usted, señor Blancas, 70 de estos pasos no tienen guarda, 76 no cuentan con barreras de cierre y otros 75 son atendidos por particulares y tienen un sistema de cierre anticuado y poco seguro; sólo 21 disponen de un dispositivo automático.

Los socialistas, ante los numerosos pasos a nivel existentes en nuestra provincia, pero sobre todo ante el hecho de que casi la mitad de ellos no cuente con un sistema de cierre y estén insuficientemente señalizados, no podemos permitir al Ministerio de Fomento que continúe sin apostar decididamente por suprimir los pasos a nivel de nuestra provincia. Además, a los socialistas nos parece llamativo que por cada paso a nivel que se ha eliminado en los últimos seis años, desde que Aznar llegó a La Moncloa, se han suprimido 81 a nivel nacional —por cada uno de la provincia de Málaga 81 a nivel nacional—, lo que demuestra claramente la dejadez y la despreocupación del PP por este tema en Málaga. Hasta la fecha en esta materia en nuestra provincia se ha limitado el Partido Popular a realizar muchos anuncios, pero la realidad es que desde 1996 hasta 2001 sólo se han suprimido 15 pasos a nivel. Según los datos aportados por el propio Gobierno se han suprimido tres pasos en 1998, tres en 1999, seis en el año 2000 y tres más en el año 2001, por tanto 15 pasos a nivel en seis años. Sin embargo, esta cifra es considerablemente pequeña sobre todo si tenemos en cuenta que a nivel nacional en este mismo tiempo se han suprimido 1.212 pasos.

Los pasos a nivel constituyen un peligro potencial para las personas que se ven obligadas a atravesarlos a diario, un peligro que ha costado la vida a 40 andaluces en los últimos diez años. Si bien es cierto que en el último período no se ha registrado un gran número de accidentes en nuestra provincia, la presencia de estos pasos ha sido objeto de denuncias y de quejas por parte de los vecinos que se encuentran obligados a circular por ellos para dirigirse a sus hogares o fincas rurales. Los socialistas demandamos al PP que de una vez por todas se tome en serio el tema de los pasos a nivel, y en este sentido exigimos un compromiso para eliminar aquellos puntos con más riesgos en Málaga, en nuestra provincia. En este sentido le recuerdo al PP que el señor Álvarez-Cascos, el 17 de enero de 2001, se comprometió en el Congreso de los Diputados a ejecutar un plan de choque para suprimir en cuatro años, hasta el año 2004, los 792 pasos a nivel más peligrosos que existen en la red ferroviaria española. Pero no terminó aquí su compromiso, ya que dentro del mismo plan de choque, y también con fecha 2004, Fomento anunció que se dotaría de semáforos y barreras a otras 800 intersecciones que sin suponer un riesgo tan elevado como las anteriores se consideraran igualmente peligrosas.

Como digo, el 17 de enero el señor Cascos asumió ese compromiso. Pues se ha tardado un año en trasladar a la Junta de Andalucía ese convenio de colabora-

ción entre el Ministerio de Fomento y la Junta, por lo que parece que ese anuncio y ese interés que tenía el señor Álvarez-Cascos en el año 2001 no era tanto.

En otra respuesta parlamentaria del Gobierno, con fecha de salida 12 de marzo, se dice que el Gobierno tiene previsto eliminar 90 pasos a nivel de los 167 existentes en nuestra provincia, pero a los socialistas nos surgen dos dudas. La primera es cuándo se van a eliminar esos pasos a nivel. Tengo aquí una relación que me ha dado el Gobierno donde viene paso a paso —valga la redundancia— todos y cada uno de los pasos a nivel, y se habla de que todos esos pasos están en redacción de proyecto, pero la inmensa mayoría se encuentra en estudio de viabilidad. El señor Blancas conoce perfectamente que los socialistas venimos denunciando desde hace tiempo que el Partido Popular en la provincia de Málaga nos tiene acostumbrados a hacer muchos estudios, muchos proyectos (están todo el día estudiando) pero la verdad es que las realidades continúan sin verse por ningún lado. Por tanto, lo primero que planteamos es qué plazos se tendrían previstos para eliminar esos 90 pasos a nivel.

La otra duda que nos surge es qué va a ocurrir con los restantes 77 que existen en la provincia de Málaga, y por este motivo los socialistas traemos hoy aquí, a esta Comisión de Infraestructuras, esta proposición no de ley en la que instamos al Gobierno, en primer lugar, a que se comprometa a eliminar los 90 pasos a nivel que tiene previstos hasta el año 2004 y a mejorar la señalización de los 77 restantes; y en segundo lugar, que se comprometa a destinar durante el presente año (la proposición no de ley decía el año 2001, pero por actualizar la iniciativa —sería una enmienda *in voce*,— diría en el año 2002) al menos 20 pasos a nivel en la provincia de Málaga y a mejorar la señalización de otros tantos. En la voluntad que tiene este partido político de tratar de llegar a un acuerdo, a un consenso con el Partido Popular, estaríamos dispuestos a mantener únicamente la segunda parte en la que el Gobierno se comprometiera durante el presente año a destinar una partida económica que permitiese eliminar en la provincia de Málaga al menos 20 pasos a nivel en el año 2002 y a mejorar la señalización de otros 20.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Señor Centella, en nombre del Grupo de Izquierda Unida.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Muy brevemente quiero mostrar nuestro apoyo a esta iniciativa, como no puede ser menos, porque viene a afrontar una de las situaciones problemáticas de la provincia de Málaga y de otras provincias, resaltando que no podemos estar esperando a que ocurra alguna desgracia para luego alarmarnos y hacer a la carrera lo que no se ha hecho durante años.

La existencia de pasos a nivel es algo trasnochado, anacrónico ya en un siglo con unos niveles de desarrollo ferroviario que tenían que haber hecho prácticamente inexistentes estas situaciones. Creemos que el AVE no puede ser esa capa que todo lo tapa y que mientras se hacen grandes alardes sobre el mismo persistan situaciones de otra época. No estamos hablando de un paso a nivel aislado sino de un número muy importante que necesita de una vez por todas que se afronte su solución, pues no puede seguir demorándose de un año para otro porque, repito, suponen un serio peligro. Yo no espero a que si ocurre una desgracia tengamos que lamentarnos de que hoy aquí este Parlamento no haya estado a las alturas de las circunstancias, pero esa es la realidad. No hace mucho se dio un desgraciado accidente y cundió la alarma social. La mejor forma de evitar esta situación es tomando medidas a tiempo. Aparte del riesgo, del evidente peligro que suponen muchos de los pasos a nivel, también es un elemento anacrónico en el desarrollo del mundo rural. Por eso no puede haber argumento que la falta de presupuesto para la eliminación de este tipo de barreras; y como tampoco estamos hablando de presupuestos desorbitados, no queda ningún argumento más que la desidia o la falta de interés del Gobierno para afrontar esta situación. La misión del Parlamento no es ni más ni menos que situar al Gobierno ante su responsabilidad, y por eso creemos que la mejor labor que puede hacer es aprobar esta iniciativa.

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

El señor **BLANCAS LLAMAS**: Votaremos en contra de la iniciativa del Grupo Socialista; lo digo para que no se me olvide. Parece ser que la historia del ferrocarril comienza en Málaga, como en todas las provincias españolas, curiosamente el año 1996. El señor Borrell, ministro de Obras Públicas, Medio Ambiente y Transportes hasta el año 1996, en su plan de infraestructuras del quinquenio 1995-2000 curiosamente no previó nada para Málaga, que quedó obviada, borrada. Al señor Heredia, que a lo mejor cuando no era diputado no leía tanto ni preguntaba tanto, como ahora, le invito a que se lea este plan de infraestructuras, tomo primero, página 107 —yo me lo leí— que decía claramente que no se le daba a Málaga ni a Granada el AVE y que las vías convencionales merecerían por parte de su ministerio un arreglo suficiente para la viabilidad de los trenes y la mayor rapidez, pero nada más.

Señor Heredia, hay que ser honesto y serio. El día 12 de este mes el Consejo de Ministros aprobó el vigésimo primer tramo del AVE Córdoba-Málaga. Esto hay que decirlo. Usted me dirá que siempre estamos con lo mismo, pero hay que repetírselo a los andaluces y a los españoles para que sepan que esa obra, que supone una inversión de cerca de 250.000 millones, tiene ya adjudicados, licitados y autorizados nada menos que 150

kilómetros y medio y quedan pendientes 4 kilómetros y medio, el acceso del Arroyo de las Cañas al centro de Málaga; eso es lo que queda pendiente por autorizar por parte del Consejo de Ministros. Usted sabe lo que hay en ejecución, en ello no quiero detenerme, ahí está el plan de infraestructuras y las obras que se van realizando en el AVE Córdoba-Málaga.

Entrando en el tema de los pasos a nivel, que a mí me preocupa exactamente igual que a ustedes, exactamente igual, no digo más, quiero recordarle que el ministro de Fomento en su comparecencia en esta Comisión el día 15 de junio del año 2000 decía que se impulsará la eliminación de los pasos a nivel existentes en colaboración con otras administraciones. Lo que pasa es que ustedes lo adjudican todo al Estado. Ahora lo detallaré porque parece ser que hay algunos informes interesantes. El 17 de enero del año 2000 el ministro dijo en esta Comisión que se impulsaría la supresión de 792 pasos a nivel. Ayer tarde oíamos decir al portavoz del Grupo Popular que se habían realizado 160 supresiones de pasos a nivel en toda España, no digo en Málaga, en el año 2001 y que 202 estaban previstos para el año 2002. Quiero decirle con esto que cuando el ministro Álvarez-Cascos habla —y creo que es de fiar su palabra— hasta ahora está cumpliendo lo que está diciendo, y habló de la supresión de aquellos pasos donde el producto de circulación ferroviaria por la intensidad media de vehículos sea igual o superior a 1.500; le digo esto como dato matemático como se dice en los términos ferroviarios de Renfe, a por equis es igual a 1.500.

Este producto final de 1.500 se ha ajustado a través del Real Decreto 780/2001, de 6 de julio, por el que se modificó el Reglamento de transportes, artículos 231 y 287, en los que se reflejaba que no se podía hacer coincidir un cruce de carreteras con uno ferroviario y que habría que alejarlos de instalaciones hospitalarias, etcétera; en fin, todo lo que conlleva para evitar pasos a nivel peligrosos por ferrocarril y carretera. Por otro lado, la adaptación a alta velocidad de los trayectos actuales que están en obra supondrá la supresión de los pasos a nivel, como bien usted sabe.

Y ciñendome a Málaga, a los números que usted ha dicho exactamente (en su proposición hablaba de 175 pero ha rectificado correctamente, son 167 los pasos a nivel que hay), quiero decirle que 32 de estos pasos están en la línea Bobadilla-Granada convenida con la Junta de Andalucía, por lo que su actuación corresponde a la Junta de Andalucía. De los 135 restantes tres están en el ramal Málaga capital, la estación puerto de Málaga que tiene un tránsito insignificante, y es competencia municipal; 18 pasos cuentan con protección tipo C, que tiene barrera automática; cinco son de tipo F, que son peatonales; 56 son de jurisdicción particular y 53 cuentan con protección tipo A, que son señales fijas. En concreto en la provincia de Málaga quedan siete pasos de supresión obligatoria sin una actuación definida en estos momentos por los siguientes motivos:

Tres corresponden al Ayuntamiento de Málaga, el acceso al puerto donde apenas circulan los trenes, son seis diarios, y el tráfico fluido lo soporta la carretera, concretamente la calle Ayala que usted y yo transitamos frecuentemente; dos de estos pasos de supresión obligatoria se da un fuerte descenso con la entrada en vigor de la alta velocidad Córdoba-Málaga, y por tanto resultarán excluidos de la supresión obligatoria; y otros dos se incluirán previsiblemente en el acuerdo que usted ha reseñado del Ministerio de Fomento y la comunidad autónoma, cuyo texto se ha remitido recientemente para su aprobación por la Junta de Andalucía.

Quiero darle algunos datos sobre la jurisdicción, palabra que yo he dicho y al parecer ha quedado un poco rara y oscura; voy a decirle qué es esto de la jurisdicción.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blancas, ha de concluir ya.

El señor **BLANCAS LLAMAS**: Termino, señor presidente, y le agradezco su benevolencia.

Los pasos a nivel de obligatoria supresión, según la jurisdicción, corresponden a Andalucía. Son 103 pasos a nivel de los cuales corresponden al Estado dos de supresión obligatoria y el resto a la jurisdicción autonómica, diputaciones provinciales y ayuntamientos o entidades locales. Estos datos no me los he inventado yo, los ha dado, y muy bien hecho por cierto, el Defensor del Pueblo de la Junta de Andalucía y a mí me han sorprendido. Si quiere yo ahora se los entrego con mucho gusto. En cuanto a la siniestralidad, usted bien ha dicho que ha descendido. En el quinquenio 1990-1996 curiosamente hubo 86 accidentes con 40 fallecidos y 28 heridos, y de 1997 hasta 2000 hubo 17 accidentes con 14 fallecidos y nueve heridos. Sensiblemente se ha mejorado quizá por la vía o por los trenes que circulan, no lo sé. Yo lo que les pido es que ustedes, que son mayoritarios en el Parlamento andaluz, insten a la Junta de Andalucía para que invierta en pasos a nivel de su competencia y seguro que en Andalucía y en Málaga circularemos por las vías ferroviarias con mucha mayor seguridad.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A ADOPTAR URGENTEMENTE LAS MEDIDAS NECESARIAS CONDUCENTES AL INICIO DE LAS OBRAS DE DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-340 CHICLANA-ALGECIRAS (CÁDIZ). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/000941)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición que figuraba en el orden del día con el número 5, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a adoptar

urgentemente las medidas necesarias conducentes al inicio de las obras de desdoblamiento de la carretera N-340 Chiclana-Algeciras. El señor De la Encina tiene la palabra en nombre del Grupo Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Voy a empezar enlazando con las palabras del último interviniente del Partido Popular, porque esta es una de esas historias en las que la cantinela del Gobierno del Partido Popular se reitera allá donde ponemos el oído: Como el Gobierno socialista no hizo, pues nosotros ahora nos vamos a encargar de hacer. Pero luego no hacen. Tan cierto es que tienen delante el Plan de Infraestructuras 2000-2007 en el que se puede ver perfectamente que desde la frontera con Francia hasta Cádiz está contemplado todo como autovía menos precisamente este pequeño trozo desde Algeciras hasta Vejer, motivo hoy de esta proposición no de ley. Y no lo hace ¿por qué?, y no lo pinta ¿por qué el Gobierno del Partido Popular? Por la cantinela del compañero de Málaga que acaba de intervenir: Como el señor Chaves y el señor Borrell no lo contemplaron en un convenio en el año 1994, nosotros ahora no tenemos por qué acometer esta obra. Estamos hablando, con una breve historia que luego haré, de una carretera que es nacional, la N-340, que como su nombre indica es competencia del Ministerio de Fomento, competencia del Estado; estamos hablando de una carretera, ya que usted daba cifras anteriormente, que ha tenido 103 muertos en los últimos siete años; estamos hablando de una carretera que, como también ilustra la prensa, es conocida como la carretera de la vergüenza; y estamos hablando de una carretera en la que diariamente, como también dice este medio de comunicación y otros muchísimos, miles de personas viven pesadillas. ¿Por qué? Porque es una carretera costera que une la bahía de Cádiz con la bahía de Algeciras, una carretera en la que en los últimos años el turismo ha crecido de manera muy importante, una carretera que une dos bahías con un desarrollo industrial muy pujante, una carretera por tanto que necesita que el Gobierno de la nación dé ya el paso y contemple en el futuro, no ahora, su duplicación y no estemos condenados más allá del año 2007, en que ya no va a haber fondos europeos para acometer estas obras importantes, a aislarnos en ese tramo entre Algeciras y Vejer en la conexión de Barcelona a Cádiz. Nosotros no queremos hacer de este tema un ejercicio de confrontación política. Desde el Partido Socialista lo que queremos es trasladar la necesidad, tal como indico en la proposición no de ley, de que se adopten urgentemente las medidas necesarias para que el tramo de mayor urgencia, que es el de Chiclana a Vejer, se acometa de una vez por todas. Ciertamente en los últimos tiempos —y tengo que reconocer en ese sentido el impulso que le ha dado el ministro de Fomento— se han cumplido los plazos que estaban marcados, incluso hace unos días se han iniciado las obras de Chiclana a San Fernando,

pero van lentas todavía aunque ciertamente tenemos la esperanza de que se aceleren. El segundo de los puntos que antes he expuesto, el desdoblamiento entre Vejer y Algeciras, no se contempla. Pedimos que se contemple la duplicación de esa carretera nacional entre estos dos puntos y que se posibilite un entendimiento, un diálogo entre la Junta de Andalucía y el Gobierno de la nación, porque los ciudadanos no pueden ser responsables de un enfrentamiento del que yo entiendo es responsable el Ministerio de Fomento, por cuanto estamos hablando de una carretera nacional y mientras no se cambie la titularidad no será competencia de la Junta de Andalucía el acometer. Pero como digo ni siquiera vamos hacia un entendimiento.

Si el Partido Popular no acepta hoy esta proposición no de ley tendrá que rendir cuentas ante los ciudadanos de por qué no lo hace y además sin siquiera obligarle a una inmediatez presupuestaria porque estamos hablando de que se inicien las conversaciones para llegar a un acuerdo. Como digo, tendrá que rendir cuentas ante los ciudadanos. Por tanto, pido al Partido Popular que se lo piense antes de dar el paso de decir que no, porque flaco favor le está haciendo a la provincia de Cádiz y en especial a los ciudadanos de la bahía de Algeciras.

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

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Vemos que el Partido Socialista acaba de retirar dos de los puntos de su proposición no de ley, ya que acaba de decir y de dejar bien claro que el ministro de Fomento está dando un impulso tremendo a las infraestructuras de la provincia de Cádiz. Por tercera vez vuelvo a repetir que he pedido públicamente que el ministro de Fomento debe tener en la provincia de Cádiz un monumento a la eficacia y al compromiso con las infraestructuras; lo digo ahora en sede parlamentaria porque lo considero importante.

El ministro de Fomento ha estado cuatro veces en Cádiz en menos de dos meses: el 22 de febrero inaugurando los tramos 2 y 3 de Jerez-Los Barrios, el 8 de marzo en el soterramiento de Cádiz, el 22 de marzo inaugurando la variante de Chiclana y el 13 de abril inaugurando el puente y los accesos de La Lobita en Conil. Quiero desarmar los argumentos del portavoz del Grupo Socialista, ya que en la carretera que tiene esa gran accidentalidad (todos nos apenamos por cualquier tipo de accidente) se están ejecutando los proyectos, sobre todo entre Conil y Cádiz. La historia la voy a contar yo desde otro punto de vista para que quede constancia de los datos, ya que creemos que se tiene otra visión totalmente distinta, como los señores diputados van a poder oír en este momento.

Vamos a votar en contra de esta proposición no de ley del Partido Socialista porque ya se han adoptado las medidas necesarias para posibilitar el inicio de las

obras entre Chiclana y Vejer, cuya situación es la siguiente. Respecto a la duplicación de calzada en la variante de Chiclana, las obras actualmente en ejecución, tras su inicio el pasado 5 de marzo y la puesta de la primera piedra por el ministro, como he dicho anteriormente, tienen un plazo de seis meses y el presupuesto de adjudicación ha sido de algo más de 11 millones de euros. En la autovía Chiclana-Conil y Conil-Vejer, los contratos para la redacción de ambos proyectos se firmaron con fecha junio de 2001 y tienen un plazo de redacción de un año, aunque se está intentando acortar dichos plazos. De estos dos últimos proyectos, las obras del segundo, Conil-Vejer, conforme al convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía, que como ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, se firmó en el año 1994 con una adenda en el año 1995, no corresponde al Ministerio de Fomento su ejecución sino a la Junta de Andalucía en su segunda fase. Ésta, conforme a la estipulación novena del citado convenio, comenzará a ejecutarse una vez que se produzca el cambio de titularidad de estas carreteras, pasando a depender de la Junta de Andalucía la Nacional 340, lo que no sucederá hasta la culminación de las obras de la primera fase. El convenio que antes mencionaba establece el acondicionamiento del tramo Vejer-Algeciras, no su duplicación. Por otra parte, dicho convenio también establece la permuta, una vez finalizadas las obras de la primera fase del convenio, con la autovía Jerez-Los Barrios que actualmente ejecuta la Junta de Andalucía con financiación al 50 por ciento del Ministerio de Fomento. Por tanto, una vez que se efectúe la permuta, la Junta de Andalucía debería pronunciarse sobre la duplicación de su calzada en este tramo. El Grupo Popular va a hacer después una proposición un poco más avanzada sobre este tema.

Con independencia de lo expuesto, se encuentran en redacción los dos proyectos en que se ha dividido este sector, con un plazo previsto para su redacción de un año la Vejer-Tarifa, cuyo contrato de redacción fue firmado en diciembre de 2001, y el de Tarifa-Algeciras en noviembre de 2001. Quede constancia de que los tráfico en el tramo de Tarifa descienden apreciablemente en relación con los que se producen entre Chiclana y Vejer, como bien ha dicho el portavoz del Partido Socialista, y se prevé que tras la puesta en servicio de la autovía Jerez-Los Barrios, incluida en el mismo convenio, una parte importante de los tráfico que ahora discurre por la nacional 340 lo haga por esa autovía del interior de la provincia.

En definitiva, la filosofía del convenio conduce a un equilibrio entre las dos partes, de tal forma que la construcción de la autovía Jerez-Los Barrios es responsabilidad de la Junta de Andalucía, siendo su financiación al 50 por ciento entre ambas administraciones, y la conversión en autovía del tramo Chiclana-Conil, incluida la variante de Chiclana y el acondicionamiento de la

Vejer-Algeciras, lo es del Ministerio de Fomento, cambiándose posteriormente sus titularidades, con lo que cualquier actuación adicional que ambas administraciones quieran llevar a cabo la podrán hacer tras las transferencias de titularidad. Y para dar una breve pincelada de lo que es el compromiso del Ministerio de Fomento, he de decir que para la financiación de la autovía Jerez-Los Barrios ya se ha aportado por el ministerio 83 millones de euros, más de 13.000 millones de pesetas, lo cual significa ni más ni menos que el Ministerio de Fomento ahí ha aportado mucho más de lo que hay ejecutado de obra, es decir, casi el cien por cien de lo que tenía que haber aportado. ¿Y por qué lo ha hecho? Porque el Ministerio de Fomento quiere que la Junta de Andalucía no retrase esta vía tan importante, que es la del interior, y que tenga tesorería, para lo cual ha aportado esos miles de millones de pesetas, esos 83 millones de euros.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, debe terminar ya.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Sí, señor presidente. Una última cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Sea breve, por favor.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: A la vista de lo expuesto, este grupo político muestra su rechazo al contenido de la proposición no de ley.

Por último, señorías, recientemente los responsables socialistas, que vuelvo a decir que no empezaron las obras, ni siquiera movieron los papeles, acaban de pedir la duplicación entre Algeciras y Vejer. Pues bien, señor presidente, vuelvo a repetir las tres ofertas que ha hecho hace una semana el ministro de Fomento, que son importantes. La primera es dejar sin efecto el convenio, que devuelvan el 50 por ciento al ministerio y que la Junta de Andalucía haga la Jerez-Los Barrios y el Ministerio de Fomento la autovía Cádiz-Algeciras. La segunda fórmula o alternativa es cumplir el convenio y, partiendo de su cumplimiento, firmar con la Junta de Andalucía un convenio en virtud del cual ésta construye Vejer-Algeciras y el Ministerio de Fomento le aporta la inversión correspondiente al acondicionamiento, que son casi 11.000 millones de pesetas. La tercera fórmula es un convenio con la Junta de Andalucía para que el Ministerio de Fomento construya la autovía pagando la diferencia entre el acondicionamiento y la autovía la Junta de Andalucía.

Señor presidente, un inciso nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Landaluce, termine por favor.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: La consejera del ramo ha dicho que espera las ofertas para poder pronunciarse. Será importante que la Junta de Andalu-

cía se pronuncie porque además creo que le quita la razón al Partido Socialista

El señor **PRESIDENTE**: ¿Debemos entender que la propuesta de monumento al ministro de Fomento es una enmienda de sustitución a la propuesta del Grupo Socialista? (**Risas.**)

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Puede usted entenderla así, señor presidente.

— **SOBRE MEDIDAS PARA PROMOVER UN MERCADO DE LA VIVIENDA ADAPTADO A NUESTRA ESTRUCTURA SOCIAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/001098)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición número 7, sobre medidas para promover un mercado de la vivienda adaptado a nuestra estructura social, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. La señora Miralles tiene la palabra para su defensa.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Durante muchos años, casi desde siempre, se ha identificado familia con vivienda, y esto se traduce en que en casi todas las ordenanzas de edificación los edificios se clasifican como viviendas unifamiliares o viviendas plurifamiliares. Este contexto no se concibe una vivienda que no se refiera a la familia, por lo que la composición interior de la vivienda se regula con gran rigidez bajo la condición de que sólo se puede destinar a una sola unidad familiar; pero hoy la ocupación de las viviendas por familias tradicionales está en regresión. Las familias convencionales, es decir pareja con hijos, en Cataluña sólo ocupaban el 42,7 por ciento de las viviendas en 1996. Es decir que más del 50 por ciento de las viviendas son ocupadas por personas solas, por grupos de amigos sin parentesco familiar o por familias fraccionadas. Así, el 17 por ciento de las viviendas están ocupadas hoy por una sola persona. Otro dato que nos acerca a la realidad de la población es que la ocupación media de la vivienda en España era de 3,2 personas en 1996 y ahora ya no supera las tres personas. A pesar de esta situación demográfica y sociológica, la legislación y el planeamiento urbanístico consideran que todas las viviendas, sean grandes o pequeñas, estén destinadas a una sola persona o a una familia numerosa, son iguales cuando se tienen que definir las densidades de viviendas. Así, si se quiere aprovechar toda la edificabilidad que el planeamiento asigna, los promotores dejan de hacer viviendas pequeñas y se dedican a construir viviendas estándares: 90/100 metros cuadrados y de tres o cuatro habitaciones. Así, el tratamiento no diferenciado de distintas tipologías de viviendas perjudica la construcción de la no convencional. Todo esto indica que se tendría que encontrar una fórmula más flexible

en la normativa que no igualara todas las viviendas y que permitiera que la oferta se adecuara más a la demanda, no sólo a la existente hoy día sino a la que se avecina en un futuro ya muy próximo. Así pues, esta proposición no de ley tiene como objetivo la realización de un estudio que analice la situación y que busque fórmulas más adecuadas para contabilizar las viviendas de forma mucho más flexible para que el parque de viviendas pueda estar mucho más adaptado al modo de vida de la población española actual.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Con la máxima brevedad y correspondiendo a la de mi amiga Carmen Miralles, que ha presentado la proposición yendo al fondo de la cuestión, con aire un tanto coloquial y no formal; me refiero a que ha omitido la frase ritual: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno... etcétera.

Se propone la realización de un estudio para encontrar una fórmula que flexibilice la normativa actual de los planes de ordenación, modulando la forma de calcular la densidad de la edificación según el tamaño de las viviendas con la finalidad de favorecer —supongo— la promoción de viviendas destinadas a unidades familiares atípicas (personas solas, familias monoparentales, parejas de hecho), sin que ello suponga para el promotor no poder agotar la edificabilidad máxima que el plan permite. Con independencia de la discusión sobre el concepto de familia, que nos llevaría muy lejos, estoy de acuerdo con la señora Miralles en que el plan de vivienda responde al concepto tradicional de la familia, y me da la impresión de que los problemas de política de vivienda están centrados en la familia en su concepto tradicional, de tal manera que la petición —razonable en otro orden de cosas— que hace la señora Miralles desborda los planteamientos de la problemática actual. Es decir, si no hemos sido capaces de afrontar el problema de la vivienda en su relación con la familia en la concepción habitual, convencional, tradicional, lo que pide la señora Miralles es para nota, como diríamos en los viejos tiempos cuando éramos estudiantes. Por eso afrontemos el problema en su planteamiento habitual y convencional.

Con todo, el contenido de la moción tiene interés y yo quiero darle una respuesta, aunque desafortunadamente sea negativa, que estriba en dos datos.

En primer lugar, la propuesta en alguna medida es innecesaria. ¿Por qué? Porque está en este momento en proceso el censo de población. Como sabe, el censo de población se ha iniciado hace meses y va a ser también un censo de vivienda que va a aportar toda la información que sin duda se obtendría como consecuencia del estudio monográfico, del estudio específico que solicita la señora Miralles. Al mismo tiempo quiero recordar que una proposición no de ley aprobada prácticamente

por unanimidad del Congreso de los Diputados está en proceso y me consta que de publicación relativamente próxima un estudio no sobre este cometido específico, pero sí sobre el desarrollo y la aplicación de la Ley de Arrendamientos Urbanos, que va a permitir conocer el grado de aplicación que ha tenido la ley de 1994, qué efectos y modificaciones y, consiguientemente, en términos más amplios y como segunda derivada, abordar la problemática que subyace en el problema que plantea la señora Miralles. Pero desafortunadamente en términos parlamentarios de Congreso de los Diputados la propuesta que formula la señora Miralles es impracticable. Con la distribución competencial que tenemos después de una que yo he calificado —y calificar una vez más— de desdichada, desafortunada sentencia del Tribunal Constitucional de 20 de marzo de 1999, a la que ha seguido otra, afortunadamente rectificatoria de la anterior, de 11 de julio del año 2001, las competencias en materia urbanística —y esto es puro urbanismo— corresponden a las comunidades autónomas y en el marco de la Ley de Régimen Local a los ayuntamientos. Respecto al tamaño de las viviendas, aunque sea en términos de estudio —seguramente en estos términos la incompatibilidad a la que me refiero es menor, ahí me declaro *touché*—, es un asunto que, desde el punto de vista competencial, no corresponde a esta Cámara, sino a la normativa urbanística, a las comunidades autónomas en primer término y, en segundo lugar, a los ayuntamientos. En este punto, como en otros de la política de vivienda, el protagonista no es el Ministerio de Fomento, la Administración central, el Estado, el protagonista real son los ayuntamientos y las comunidades autónomas. Por consiguiente, las consecuencias que se derivarían de este estudio en términos de modificación de normativa urbanística desbordan las competencias del Congreso de los Diputados.

El voto en contra de su moción es un rechazo fundado, el estudio va a tener respuesta en la formulación del censo, desafortunadamente las consecuencias son impracticables en términos de normativa estatal y sólo lo serían en la normativa autonómica o, en todo caso, municipal.

— **SOBRE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS NECESARIAS PARA MEJORAR EL ACCESO A LA AUTOVÍA DE ANDALUCÍA DE LOS MUNICIPIOS DE LA PROVINCIA DE CÓRDOBA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (NÚMERO DE EXPEDIENTE 161/001144)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 8, que a su vez coincide con el número 8 del orden antiguo, sobre la ejecución de las obras necesarias para mejorar el acceso a la autovía de Andalucía de los municipios de la provincia de Córdoba, de

la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, para cuya defensa tiene la palabra el señor Velasco.

El señor **VELASCO SIERRA**: Voy a ser muy breve. El Grupo Parlamentario Socialista, a instancias de la mancomunidad de municipios del Alto Guadalquivir, en la provincia de Córdoba, presenta esta proposición no de ley con un fin muy claro: que se inicie la ejecución de las obras para mejorar los accesos, tanto de entrada como de salida, de una serie de municipios de esa zona de la provincia de Córdoba que tiene muchísimas dificultades y que están retrasando el desarrollo económico, porque se han ido construyendo polígonos industriales que no tienen acceso a esta autovía.

Son ya diez años —por eso la demanda histórica de estos municipios— desde que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes —ahora Fomento— se dirigió a estos municipios para realizar un estudio que examinara las dificultades. Ese trabajo previo ya se hizo. Como decía, son diez los años que estos municipios llevan entregando documentación a los diferentes ministerios pero las obras no comienzan. Contempladas las partidas presupuestarias en los diferentes presupuestos, tanto en el de 2000 como en el de 2001, como reconocerá el portavoz del Partido Popular, no hay motivo para que las obras no se inicien.

Tenemos constancia por preguntas parlamentarias y por instancias dirigidas entre ayuntamientos y ministerio y ministerio y ayuntamientos de que en algunos casos los proyectos están terminados por lo que creemos fundamental que las obras comiencen. Este es el objetivo de la proposición no de ley. Con las circunstancias que acabo de relatar, no entenderíamos que el Partido Popular rechazara esta proposición porque no tiene muchas dificultades, simplemente el interés político de llevarlas a cabo.

Voy a dar algunos datos brevemente. El municipio de Villa del Río es uno de los primeros en ponerse en contacto con el ministerio, hace años para que se complete el nudo de salida con dirección a Madrid, que es una cuestión de seguridad para los vecinos, ciudadanos y usuarios de la autovía, y, como decía anteriormente, para el desarrollo económico de la localidad. El de Montoro es un caso bastante peculiar, porque en la actualidad en la salida dirección Madrid-Cádiz y Cádiz-Madrid de la N-IV hay un área de descanso, conocida como la de los magrebíes, y es curioso que el Ministerio de Fomento no le da autorización a este ayuntamiento (lo veremos en otra proposición no de ley y por eso no me voy a extender), para que utilice esa salida y esa entrada a este área porque no reúne las condiciones de seguridad vial ni le da autorización para que sea la futura conexión con el polígono industrial de Montoro. Si no reúne las condiciones de seguridad para su uso com área de descanso y, por lo tanto, no le pueden autorizar que sea la conexión con el polígono nos preguntamos cómo está abierta este área. No entende-

mos esa incongruencia. Ya que está abierta, que lo esté en condiciones dignas y que no haya problemas de tráfico ni de seguridad vial en ese área de descanso. En el municipio de Pedro Abad, la entrada y salida del nuevo polígono industrial tiene también muchísimas dificultades. Y en El Carpio, entre esta localidad y Pedro Abad, existe una salida pero no tiene entrada viniendo o yendo de Madrid hacia Cádiz; estos ciudadanos y los camiones de mercancías tienen que hacer bastantes kilómetros para llegar a este municipio.

Termino reiterando que es muy importante para el desarrollo de estos municipios que se vayan acondicionando estas salidas y entradas a las autovías y que se mejore la señalización que es muy escasa y es mucho más fácil que realizar cualquier obra. Debemos tener presente la buena disposición de los municipios que están entregando documentación y llegando a acuerdos con la Administración central para que muy pronto sean realidad estas obras de infraestructuras tan necesarias para la comarca de Córdoba.

Sabemos que va a ser muy difícil que el Partido Popular dé un impulso a esta proposición y, ya que el Gobierno no se lo ha dado, que por lo menos sean los diputados y diputadas del Partido Popular en esta Cámara los que insten al Gobierno a realizar estas obras.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Luque.

El señor **LUQUE AGUILAR**: El Partido Popular es conocedor de los problemas de comunicación que se encuentran en determinadas zonas poblacionales del Alto Guadalquivir en lo que se refiere a su enlace con la N-IV, autovía de Andalucía. Con el fin de mejorar los movimientos y adoptar la longitud de los ramales de aceleración y desaceleración, así como las distancias de seguridad entre los enlaces sucesivos en las comunicaciones entre los municipios anteriormente comentados y la autovía de Andalucía, el Ministerio de Fomento ha acometido una serie de proyectos que paso, a continuación, a relatar. Reordenación de accesos del tramo Montoro-Pedro Abad en los puntos kilométricos 358 a 362 de la N-IV, proyecto que se encuentra actualmente en fase de redacción. Área de descanso de Montoro, a la que hace referencia el señor Velasco, con mejora de acceso en los puntos kilométricos 353 de la N-IV, un proyecto redactado y con un presupuesto de 512.000 euros, unos 85 millones de pesetas. Mejora en los enlaces en los tramos de Villa del Río-Montoro, kilómetros 348-355 de la N-IV, proyecto redactado y con un presupuesto de 3.564.000 euros, unos 592 millones de pesetas. Y adecuación y mejora de los enlaces de los tramos de Montoro-Córdoba de los kilómetros 362 a 399 de la N-IV, proyecto que se encuentra en fase de redacción. La inclusión en programación de estos proyectos y su posterior ejecución atenderá a las

demandas existentes en los municipios de Pedro Abad y Villa del Río.

Por otro lado, en lo que se refiere a la petición de Montoro, que hace el ayuntamiento al ministerio, de acceder a través del área de descanso del punto kilométrico 353 —no es que Fomento no esté en la mejora de esta zona de descanso, de hecho libera 85 millones de pesetas para su mejora—, el ayuntamiento solicitaba una conexión a través de ese área de descanso a un polígono industrial que tiene previsto el ayuntamiento. La Dirección General de Carreteras informó desfavorablemente por afectar negativamente a la seguridad vial y contravenir lo dispuesto en el artículo 28 de la Ley de Carreteras y en el 102 del reglamento general de carreteras. No se puede hacer una cosa contra ley. Se va a mejorar el área de descanso, pero lo que pretende el Ayuntamiento de Montoro, esa comunicación de un polígono industrial a través de un área de descanso, no es factible, porque lo prohíbe la ley. No es de interés público el acceso a ese polígono, porque hay otros accesos posibles a esa zona de la autovía.

En cuanto a la propuesta de un nuevo enlace para conectar directamente la carretera autonómica A-306, que va de Córdoba a Jaén, con la autovía de Andalucía, se entiende que tanto el proyecto como la obra de ejecución deben ser financiados por la Junta de Andalucía porque se trata de un nuevo enlace de una carretera autonómica, en este caso la A-306. Con independencia de la asunción de competencias, la apertura de un nuevo enlace en el kilómetro 371 cumpliría los requisitos exigidos por la instrucción de carreteras, puesto que los enlaces anterior y posterior más próximos están en el 368 y 374, y a su vez, permitiría la cesión de los tramos urbanos de toda la N-IV a los correspondientes municipios, siempre bajo las directrices de la Orden Ministerial de 23 de julio de 2001. Esta orden ministerial ha variado el sistema seguido hasta ahora para la entrega a los ayuntamientos de los tramos de carreteras estatales que han adquirido la condición de vía urbana por la construcción de las variantes de población. Mediante dicha orden se articula un medio más ágil para efectuar las entregas de dichos tramos, que facilita a los ayuntamientos la ejecución de las obras con mayor rapidez y con una concepción más acorde a su nueva funcionalidad. Así, esta obra se encontrará recogida en los oportunos proyectos de mejora, acondicionamiento o transformación del tramo para adaptarlos a las nuevas condiciones de uso. Se prevé que la forma más rápida y adecuada de proceder a su ejecución consiste en que los proyectos y obras sean realizados y contratados directamente por los ayuntamientos interesados con la participación económica y la financiación del Ministerio de Fomento. Por otra parte, está pendiente la adjudicación del concurso para la redacción del anteproyecto adecuación, reforma y conservación del corredor de Andalucía, tramo Venta de Cárdenas-Sevilla. El plazo previsto para la redacción de este anteproyecto es

de seis meses y en él se abordarán con carácter global todos los accesos del itinerario.

Para finalizar, quisiera recordarle al Grupo Socialista que la autovía de Andalucía fue realizada durante el mandato de su grupo. Analizando el contenido de la proposición no de ley, en la que manifiesta que dicha autovía presenta una serie de deficiencias que dificultan el tráfico de personas y mercancías y, en consecuencia, el desarrollo económico de estos municipios, argumentando que el coste de esa inversión es moderado, mi grupo no entiende que no se tuvieran en cuenta estos factores a la hora de su realización, salvo que no tuvieran presente las causas que ahora tratan de defender.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de pasar al debate de la próxima iniciativa, quiero advertir a los portavoces de los grupos que la Comisión va a terminar probablemente sobre las doce y media de la mañana y que podríamos proceder a la votación inmediata, habida cuenta de que hemos advertido de que no se votaría antes de la una. Tendrían que estar de acuerdo los portavoces para votar a las doce y media y no tener que esperar hasta la una. Se lo digo para que vayan hablando con sus distintos grupos y proceder a la votación si así conviene.

— **SOBRE LA ADECUACIÓN DE LAS TRAVESÍAS DE CANENA, RUS Y LA YEDRA (BAEZA) EN LA PROVINCIA DE JAÉN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001262)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición que figuraba en el orden del día con el número 10, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la situación de las travesías de Canena, Rus y la Yedra (Baeza) en la provincia de Jaén.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Señorías, volvemos a debatir en esta Cámara un tema relacionado con la N-322, esperemos que en esta ocasión podamos resolver uno de los muchos problemas que tiene esta carretera nacional. Actualmente el trazado de esta carretera es inadecuado para su intensidad de tráfico; no nos olvidemos de que estamos hablando de la vía de comunicación entre Andalucía, Castilla La Mancha y el Levante, siendo un eje fundamental de vertebración de oeste a este de la provincia de Jaén. Las obras quedaron prácticamente paralizadas desde que el Partido Popular accedió al Gobierno en 1996. En ese mismo año, para poner un ejemplo, se produjeron los hundimientos famosos de esta carretera. Y digo famosos porque han estado más de seis años esperando un arreglo. Para hacerse una idea, el ministro Arias Cañete —que recientemente estuvo por la provincia de Jaén—, definió como toboga-

nes de parque acuático los desvíos que se improvisaron para no cortar esta carretera nacional que con el tiempo transcurrido —estoy hablando de seis años— se han convertido en permanentes, con el consiguiente peligro para el tráfico rodado. Les hago estas consideraciones para que se hagan una idea del abandono sistemático al que tiene sometido el Gobierno del Partido Popular a esta carretera nacional; y no a ésta sola, sino también al resto de carreteras de entidad estatal, por algo ocupamos el puesto número nueve en tramos de concentración de accidentes en la provincia de Jaén.

Si grave es que se ponga en peligro a los usuarios de esta vía fundamental de comunicación, más grave aún es que se juegue con las vidas de los habitantes de los municipios por donde atraviesa esta carretera, como son los casos de las seis travesías existentes actualmente en la provincia de Jaén. Son los municipios de Canena y La Yedra los que presentan una mayor peligrosidad en sus travesías porque tienen graves carencias de elementos de seguridad vial. En el municipio de Canena el único elemento de seguridad, a excepción de las señales de tráfico y vallas quitamiedo, lo constituye unas cuantas bandas sonoras distribuidas por su travesía que molestan más a los usuarios de un balneario y a los habitantes de la zona que a los conductores que circulan por ella. En cambio, la localidad de La Yedra carece de cualquier elemento de seguridad vial destacable, a excepción también de las señales verticales de limitación de velocidad y vallas. Para hacerse una idea de la peligrosidad de esta situación sólo diré que la intensidad media diaria es de 8.693 vehículos, de los cuales 1.250 son pesados, datos que nos manifiestan la alta peligrosidad que soportan diariamente los habitantes de estos tres municipios.

A uno le queda la duda, después de la contestación de la semana pasada del secretario de Estado, don Benigno Blanco, sobre los plazos de la autovía Linares-Albacete, donde se incluyen estas travesías, que nos hemos quedado cortos en nuestra petición. El secretario de Estado no fue capaz, a medio plazo, de indicar cuándo finalizaría el proceso administrativo. Si sólo para el estudio informativo van a tardar más de cuatro años (estamos hablando de recabar información que prácticamente hoy está procesada y que se obtiene casi tocando una tecla), no sabemos el tiempo que puede tardar la realización del proyecto. Pongo por testigo al tiempo y a esta Cámara de que no me equivoco si afirmo que en el año 2007 no habrán construido ni un kilómetro de autovía.

Me hubiese gustado —no por desmerecer al diputado del Partido Popular de la provincia que va a replicar, don Javier García—, que hubiese estado aquí el señor Puche, porque hubiese sido bueno que hubiera dado explicaciones. Ya lo hizo ayer en la provincia indicando que la autovía Linares-Albacete se iba a comenzar en el año 2001 y que iban a estar trabajando las máquinas. Estamos en el 2002 y ni los socialistas ni los ciu-

dadanos de Jaén ven las máquinas por ningún sitio. Este habría sido un buen momento para que nos hubiese aclarado lo que a bombo y platillo lanzó a los medios de comunicación.

Si hablamos de ese plazo, el año 2007, habría sido rentable realizar una circunvalación en estos tres municipios. Recalco lo de la autovía porque es, sin duda, la solución de todos los problemas que acumula esta carretera nacional. Pero autovía de asfalto, no de papeles, lo único que van a hacer en dos legislaturas. En ese mismo período los socialistas hicimos 186 kilómetros de autovía en la provincia de Jaén; seis de ellos los primeros de la futura autovía de la N-322, me estoy refiriendo al tramo Bailén-Linares. Ustedes ganan, no sólo no se construye ni un kilómetro de autovía ni resuelven ningún problema, sino que además se cargaron la programación de esta carretera.

Señorías, si el Partido Socialista no hubiesen perdido las elecciones, hoy estos tres municipios tendrían una circunvalación como mínimo, como las otras tres que realizamos antes de que ustedes ganaran. Pero la realidad es la que manda. El Grupo Parlamentario ha presentado esta iniciativa con el objetivo de amortiguar la problemática de estas tres poblaciones, porque estoy seguro de que si habláramos de circunvalación en estos tres municipios ustedes votarían en contra, amparándose en el paraguas de la futura autovía. Con ustedes no vamos a tener una cosa, y por los pasos que están dando, ni la otra.

Van a tener pocos argumentos para votar en contra de esta iniciativa, que en definitiva les saca bastante los colores por su falta de compromiso político con los habitantes de estas poblaciones, pues sus alcaldes llevan seis años demandándoles lo que hoy pedimos con nuestra iniciativa parlamentaria, que no es otra cosa que en el plazo de tres meses se presente un proyecto de adecuación de estas tres travesías. Hay suficiente información y trabajo, hay incluso proyectos redactados para la eliminación y reducción de velocidad en los municipios de Canena y Yedra y para la finalización de la iluminación del término municipal de Rus. Si hay un compromiso verdadero, se puede ejecutar con presupuestos generales, con las partidas de adecuación y mantenimiento de los presupuestos generales del año 2002. Ya está bien de tomar el pelo a la ciudadanía de estos municipios que han tenido que salir a la calle, porque para ellos ésa es la función de la carretera N-322, y manifestarse ante los oídos sordos del Partido Popular.

Señorías, estamos hablando de una irrisoria cantidad no sólo por la inversión sino por el beneficio que se puede conseguir en seguridad para los vecinos que todos los días tienen que cruzar esta travesía. En definitiva, estamos hablando de vidas humanas en una carretera que solamente en cuatro años y en 122 kilómetros que hay entre Linares y el límite de la provincia, donde se incluyen estas travesías, han producido 370 acciden-

tes y 421 víctimas, muchos de ellos en estas zonas, que han originado malestar y miedo en estas poblaciones.

Esperamos que esta iniciativa no corra la misma suerte que la enmienda que presentamos sobre esta situación en los presupuestos generales del año 2002, aunque no crean que si la votan a favor vamos a echar las campanas al vuelo, porque se trata de unas migajas, lo mínimo que pueden hacer por estas poblaciones y esta carretera, y llevan seis años dándole vueltas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular, el señor García.

El señor **GARCÍA GÓMEZ**: En primer lugar, quiero agradecer, tanto al Grupo Socialista como a la presidencia de esta Comisión, el haber atendido mi petición de adelantar esta proposición no de ley, aunque haya sido sólo en un puesto.

El Gobierno del Partido Popular, ha sido siempre sensible a todas las vicisitudes que ha habido en la provincia de Jaén en las actuaciones que se han planteado en la N-322, Linares-Albacete; ha sido realista, algo que no ha sucedido con otros grupos; y ha sido también modesto pues el Ministerio de Fomento ha llegado a reconocer la tardanza en arreglar algunos kilómetros de esta carretera. Eso es ya historia y tenemos que ir a la realidad. Decía que el Grupo Popular y el Gobierno son sensibles ante estas situaciones porque existe un compromiso reflejado en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 para convertir esta carretera nacional en autovía. Tengo que decirle, señor Quirós, que el proceso administrativo es largo, más corto que en años anteriores pero sigue siendo largo. S.S. sabe muy bien en la situación en la que se encuentra la redacción del proyecto de esta autovía que, por supuesto, entrará dentro del Plan de Infraestructuras 2000-2007. El Ministerio de Fomento se comprometió a reparar estos hundimientos en Villanueva del Arzobispo y Villacarrillo y que ya se están realizando.

El señor Quirós habla de que si él gobernara. El específicamente no gobierna pero su grupo sí lo hace en Andalucía, donde han tardado 8 años en realizar una autovía de 7 kilómetros y los ciudadanos estamos esperando cuál va a ser la autovía Jaén-Úbeda, no solamente su redacción sino el estudio informativo, etcétera. Ya se anunció en el año 2000 por segunda vez. El Gobierno del Partido Popular sigue con su compromiso porque se han redactado ya los proyectos de adecuación de las travesías de estas localidades, especialmente de Canena y La Yedra, el ministerio ya ha redactado los proyectos de la N-222, punto kilométrico 135,2 a 137, iluminación de la travesía de Canena, con un presupuesto de 305.000 euros —aproximadamente 51 millones de pesetas— y del punto kilométrico 139,5 a 141, iluminación de la travesía de La Yedra, por un importe de 303.973 euros —unos 50 millones y medio de pese-

tas—; proyectos que actualmente están siguiendo los trámites administrativos y presupuestarios oportunos.

Por último, la proposición del Grupo Socialista dice que se han producido accidentes que se han cobrado vidas humanas. Sabemos del victimismo del grupo que presenta esta proposición no de ley, pero, según los datos de estos tres últimos años (1999, 2000 y 2001), se han producido 17 accidentes, de los cuales 14 han sido colisiones y 3 salidas de vías, no habiéndose producido afortunadamente ningún accidente mortal.

Por todo lo dicho, nuestra respuesta va a ser negativa a esta proposición.

— **SOBRE ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA FACILITAR LA ADQUISICIÓN DE BILLETES A LOS USUARIOS DEL TREN ENTRE REUS Y TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001268)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición que figuraba en el orden del día con el número 11, sobre adopción de las medidas necesarias para facilitar la adquisición de billetes a los usuarios del tren entre Reus y Tarragona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el señor Puigcercós para su defensa.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Esta proposición no de ley responde a una situación que se ha creado, no resuelta desde hace mucho tiempo, y que Esquerra Republicana de Catalunya, de Reus y de Tarragona, hicieron llegar a este diputado con la necesidad perentoria de solucionar un problema práctico.

Alguien podría decir que no parecería razonable que en una Comisión de Infraestructuras, importante, de un Congreso de los Diputados se debatiera una pequeñez como ésta, pero suelen ser esas pequeñeces las que curiosamente a veces la Administración —en este caso Renfe—, parece incapaz de sortear, que se van acumulando durante meses y que perjudican a un buen número de ciudadanos. ¿Qué tipo de ciudadanos? A aquellos que utilizan el tren para ir a trabajar, para servicios administrativos o para ir a estudiar, el caso de muchos estudiantes de la Universidad Rovira i Virgili, en Reus y Tarragona.

Con esta propuesta vamos a intentar solucionar una situación que podría parecer, en términos cinematográficos, felliniana. Resulta que Reus y Tarragona, dos ciudades muy importantes de Cataluña —Tarragona con 119.000 habitantes y Reus con 95.000—, separadas por 11 kilómetros, no disponen en estos momentos por línea férrea de un billete de ida y vuelta que le sirva para todos los trenes, las máquinas expendedoras de billetes no expenden el billete Reus-Tarragona o Tarragona-Reus, y no hay mecanismo alguno para la gente que lo utiliza cada mañana para ir a trabajar, a estudiar a la universidad, en definitiva, para los usos necesarios

para este trayecto. Entre Reus y Tarragona tampoco hay ninguna otra estación. Parece, repito, del neorrealismo italiano trasladado a Cataluña. Esta situación, que parecería administrativamente rápida de solucionar, se viene arrastrando desde hace mucho tiempo y hay una demanda generalizada, mayoritaria de los usuarios, para que eso se solucione ya. Esto complica la obtención de los billetes, provoca colas, una situación que no es racional. Si se quiere comprar un abono para ir de Reus a Tarragona hace falta comprar un abono Reus-Altafulla, que es la estación que sigue a Tarragona. Este tren tiene una función, no es sólo un tren regional, tendría que ser un tren de cercanías, incluso podríamos decir que tendría una función de metro; es un metro local porque une dos ciudades de una conurbación, la segunda conurbación más importante de Cataluña, que une casi, repito, más de 200.000 personas de servicios y creo que Renfe tendría que solucionar este problema.

La proposición no de ley tiene una voluntad práctica, no hace falta un gran debate sobre algo que todos tenemos que asumir. Desde el Partido Popular hasta Esquerra Republicana, pasando por el Partido Socialista, todos tenemos que asumir que hoy en día, si queremos reducir el transporte privado, si queremos reducir el transporte en coche y queremos mejorar los servicios públicos no contaminantes y más sostenibles, hay que potenciar el tren. El tren con mayúsculas porque aquí tiene una función de conurbación, metropolitana, de conexión de dos grandes ciudades que en estos momentos tienen un tráfico y un flujo de población que se traslada de Reus a Tarragona y de Tarragona a Reus cada día.

Nuestra proposición no de ley tiene tres puntos, que podrían ser dos; atendiendo que el viaje puede ser en los dos sentidos, hacemos referencia a las estaciones de Reus y de Tarragona.

Los tres puntos hablan de realizar las gestiones oportunas para que la empresa pública de ferrocarriles Renfe facilite a los usuarios la posibilidad de adquirir abonos de viajes de los trayectos entre Reus a Tarragona y también billetes de ida y vuelta entre ambas ciudades. Un segundo punto, adoptar las medidas necesarias para que en la estación de Renfe de Reus se instalen máquinas expendedoras de billetes para ir a Tarragona. Y el tercer punto, que se instalen en la estación de Renfe de Tarragona.

Es así de sencillo, así de evidente; es una propuesta que han suscrito no sólo los ayuntamientos afectados, sino también una coordinadora de usuarios que se está creando para solucionar este problema. Esperemos que el partido que apoya al Gobierno de España, solucione definitivamente un problema fácil, sencillo, que si estuviéramos bajo la tradición jurídica anglosajona ya estaría solucionado, porque, como buenos empiristas, la ley se adapta a las necesidades. Como sufrimos algunas veces la tradición germánica, los ciudadanos tienen que adaptarse a la ley y al reglamento, y aquí el reglamento es absurdo.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Miralles, tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Quiero empezar mi intervención anunciando que vamos a votar a favor de esta propuesta porque todo lo que recoge es acertado y porque esta situación produce problemas a los usuarios y ciudadanos de nuestro entorno y crea disfunciones en el uso de un medio de transporte que tiene que ser el transporte del futuro.

Quiero subrayar que los problemas y las disfunciones que tiene el servicio de ferrocarril en la zona del Camp de Tarragona, donde existen dos de las estaciones de ferrocarril más concurridas de toda la provincia —la de Reus y la de Tarragona—, ya que sólo en 6 meses ha tenido una demanda de más de un millón y medio de pasajeros sumando los que utilizan estas dos estaciones, tienen su origen en la exclusión que esta zona viene padeciendo por parte de los servicios de Renfe. A pesar de la enorme demanda y del crecimiento que viene experimentando en los últimos años y de que esta demanda tiene un carácter cotidiano, es decir, utiliza el ferrocarril para desplazamientos diarios con motivo de trabajo o estudio, Renfe considera este área como una zona donde sólo tienen que transcurrir trenes regionales, por lo que el carácter de cercanías, más apropiado para esta demanda continua y diaria, queda apartado de esta área urbana, área que muchos científicos del territorio ya califican como la segunda área metropolitana de Cataluña como consecuencia, entre otras cosas, de la intensidad de los desplazamientos de su población entre sus núcleos urbanos para realizar actividades de carácter de lo más cotidiano.

Así pues, estas reivindicaciones de carácter más puntual que nos presenta el señor Puigercós tendrían que enmarcarse dentro de unas consideraciones mucho más amplias, las cuales se pudieran iniciar con la inclusión del carácter de cercanías de los servicios ferroviarios de esta zona. Esta calificación permitiría que todas aquellas ventajas de que hoy disfruta la región metropolitana de Barcelona por lo que se refiere a la tarificación, a la integración tarifaria, etcétera, se pudieran establecer en el Camp de Tarragona.

Por todo esto, nuestro grupo quiere añadir un cuarto punto con una enmienda de adición, *in voce*, que diría: Instar al Gobierno a que contemple un servicio de cercanías en el Camp de Tarragona.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ricomá tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Lo cierto es que yo venía aquí con un grado de sorpresa elevado al ver que este tipo de cuestiones se introducían en el orden del día de la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados. No iba muy desen-

caminado desde el momento en que el ponente, el señor Puigercós, ya ha hecho también alusión a que no responde a una cuestión de alta política, al nivel de esta Cámara, sino que era una cuestión de operatividad.

El Grupo Parlamentario Popular, sin cuestionar la importancia de lo que se ha puesto encima de la mesa no lo voy a hacer porque, considero que la tiene estima que obedece más a una dinámica administrativa y de gestión de aquellos ayuntamientos que pudieran verse afectados por lo que aquí presuntamente se ha señalado. Me consta que esta era la línea sobre la que se estaba trabajando este tema. Me consta, por ejemplo, que el Ayuntamiento de Reus había iniciado un proceso de negociación y de diálogo con Renfe para poner sobre el tapete estas cuestiones y que, por su cuenta y riesgo, concejales que están en el equipo de gobierno del citado Ayuntamiento, carretera y manta, y trasladaron a su representante en el Congreso de los Diputados esta iniciativa, lo que provocó algún tironcito de orejas del alcalde de Reus a los concejales de Esquerra Republicana. Tengo que dar la razón a la dinámica que había iniciado el ayuntamiento, la negociación de un aspecto más de gestión, más operativo, como ha dicho el señor Puigercós, y rechazar la dinámica que ha tomado el ponente de Esquerra Republicana de debatirlo en esta Cámara. Evidentemente, cada grupo es muy libre de hacer lo que considera más oportuno en beneficio del conjunto de la ciudadanía a quien sirve y el tema está aquí.

Sobre esta cuestión, que ya merecería, por lo que explicado a manera de introducción, el voto contrario del Grupo Parlamentario Popular, hay una serie de condicionantes que, analizando la cuestión que se propone, tampoco pueden tener nuestro apoyo. Nada que decir sobre la argumentación, nada que decir sobre que estamos hablando de dos ciudades que son las más importantes de la provincia de Tarragona, que suman un montante importante de habitantes, que constituyen vértices del eje económico más importante de la provincia del eje económico y social que estaría en el segundo lugar de la clasificación en el ámbito catalán. En consonancia con esta cuestión, todo lo que pueda repercutir en beneficio de la consolidación, potenciación y mejora de todas las posibilidades que se pueden derivar de esta gran actividad económica y social, está muy bien, pero de ahí a derivar que quien haga el trayecto Tarragona-Reus no pueda sacar abonos que estén sujetos a bonificaciones, no puede adquirir billetes que tengan descuentos, y que el único camino es el billete sencillo, el más caro en la escala de tarifas, hay mucho sobre lo que comentar. Hoy en día para los trayectos Tarragona-Reus a La Plana-Picamoixons existen dos tipos de billete que están sujetos a descuentos; el tramo Tarragona-Reus queda dentro de este trayecto y, en consecuencia, admite comprar billetes a precios más económicos que el coste del billete sencillo. Existe un primer tipo, que es el billete de ida y vuelta, que funciona de lunes a viernes, los días laborales, que son los días en los que se

produce más intercambio de pasajeros entre las dos ciudades porque son los días de actividad escolar, en los que los trabajadores de ambas ciudades se desplazan a las respectivas para trabajar y que estudiantes, dado que la universidad Rovira i Virgili tiene sedes tanto en Tarragona y en Reus, también intercambian sus domicilios con las ciudades respectivas para asistir a clase. Esto sucede de lunes a viernes cuando existe este billete de ida y vuelta, que tiene un coste de 1,65 euros, mientras que 2,20 valdría el billete sencillo sacado a la ida y la vuelta; es decir, una bonificación del 25 por ciento. Y si estamos hablando de gente con una constancia a la hora de desplazarse a la otra ciudad, con una garantía de que lo va a hacer a diario, existe el abono mensual, que es válido para el mes natural, y que conlleva la posibilidad de realizar dos viajes diarios, la ida y la vuelta, que tiene un coste mensual de 25,90 euros, lo que supondría un descuento sobre el billete sencillo comprado para ir y para volver de más del 50 por ciento.

Esto tiene una excepción para los trenes Cataluña Exprés y para los trenes regionales Exprés, porque estos trenes entran una dinámica de organización del tráfico ferroviario diferente. Pero teniendo en cuenta que estamos hablando de desplazamientos de 11 kilómetros, entendemos que el servicio que prestan los trenes diferentes a los que yo he señalado en los que rige la excepción, no supone ningún problema para el usuario ni que tenga que pagar obligatoriamente el precio máximo para desplazarse entre Tarragona y Reus.

Si entramos a analizar —lo voy a hacer muy brevemente, señor presidente— el tema de las máquinas expendedoras, debo decir que a quien más le interesa ponerlas es a la propia empresa siempre que resuelvan problemas, pero ya están puestas para aquellos billetes que tienen una demanda y que son complicados por el tiempo que requieren de expender en ventanilla; no es el caso de los Tarragona-Reus, Reus-Tarragona, porque no tienen la demanda suficiente ni requieren un trámite en ventanilla complicado y porque hay ventanillas específicas que hacen que el usuario lo saque con más prontitud directamente en ventanilla; las cosas pues hay que decirlas con esta claridad.

Son argumentos suficientes para no aceptar la iniciativa del señor Puigcercós ni la enmienda, caso de que sí la acepte el grupo proponente, de la señora Miralles. Si, a pesar de lo dicho, algún ayuntamiento considera que es mejorable, tiene ideas y sugerencias operativas, que haga lo que ya había pensado hacer y que gestione, desde la responsabilidad que tiene como ente gestor municipal, directamente con la empresa. La lástima es que Esquerra Republicana haya echado un jarro de agua fría a las pretensiones del Ayuntamiento de Reus.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puigcercós, tiene usted la palabra exclusivamente a efectos de decirnos si quiere que se vote su proposición con la enmienda *in voce* que ha hecho la señora Miralles.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Tengo que definirme, no puedo hacerlo en mímica.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene S.S. la palabra para decirnos solamente si la acepta o no. Probablemente me he excedido, pero le he visto intención de contestarle al señor Ricomá.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Evidentemente, me gustaría contestar a los excesos del señor Ricomá pero no voy a entrar en ello. Aceptamos la enmienda del Grupo Socialista, porque hay voluntad de solucionar el problema de verdad y, por tanto, mejora técnicamente nuestro redactado.

— **RELATIVA A LA TERMINACIÓN DEL TRAMO DE AUTOVÍA ADRA (ALMERÍA)-MOTRIL (GRANADA) PARA EL AÑO 2005. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001230)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última de las proposiciones, que figuraba en el orden del día con el número 9, en el orden primitivo, sobre la terminación del tramo de autovía Adra (Almería)-Motril (Granada) para el año 2005, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor Contreras, para su defensa.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Una vez más, aunque no exactamente de la misma forma, viene la autovía del Mediterráneo en el tramo entre Almería y Málaga. El día 7 de noviembre del año 2000 debatimos una proposición no de ley en la que planteábamos la necesidad de que este tramo de autovía estuviese para el año 2005, tal y como habían comprometido distintos representantes del Partido Popular en la campaña electoral del año 2000. Esto se prometió porque existe la necesidad de terminar esta vía de conexión entre Almería y Málaga que vertebrará las tres provincias andaluzas de Almería, Málaga y Granada.

Esta necesidad no solamente hay que verla desde la perspectiva de la comunicación de un eje vertebrador y comunicador entre las distintas provincias, sino también de potenciar el entorno económico de estas tres provincias que tienen características bastante similares, tanto en la agricultura como en el turismo. Recientemente hay un estudio de Unicaja donde se calculan los índices de accesibilidad de las distintas provincias andaluzas y resulta que Almería es la última y Sevilla, lógicamente, la primera. Es cierto que una de las características que hacen que Almería tenga un índice de accesibilidad inferior al resto de las provincias se debe a una cuestión geográfica que no podemos resolver, pero también se debe a que no esté terminada ni la autovía del Mediterráneo en el tramo que hoy debatimos, Adra-Motril, ni el último tramo de la A-92.

Esta proposición no de ley solicita que se considere urgente esta actuación. Yo sé lo que me dirá el señor Matarí, pues ya lo dijo antes: que la declaración de interés público y reconocida urgencia para actuaciones en materia de infraestructuras viarias se ha llevado a cabo cuando este tipo de actuaciones no estaba recogido en ningún plan, que es lo que pasaba cuando ustedes gobernaban. Que yo sepa, ahora el Partido Popular, además de un panfleto al que llaman Plan de Infraestructuras 2000-2007, tampoco tiene plan con tal rango, porque ese plan no tiene todavía rango legal al no haber pasado por esta Cámara; no es una ley, es simplemente la expresión de una voluntad que no ha sido ratificada por esta Cámara. Me conformaría incluso con menos.

Formulé una pregunta sobre esta cuestión y obtenía respuesta el 19 de septiembre del año 2000. Los presupuestos que daban a los tres tramos más retrasados, que son Castell de Ferro enlace Polopos, enlace Polopos enlace Albuñol y enlace Albuñol-variante de Adra, en la fecha que indiqué anteriormente, eran de 5.700 millones, 23.000 millones, 15.000 millones. El 4 de junio de 2000 los presupuestos ascienden a 5.700 millones, 31.000 millones, es decir, 8.000 más, y 17.000 millones, 2.000 más que en la fecha anterior. Pero sorpresa de las sorpresas, el 8 de enero de 2001 en una respuesta escrita del Gobierno, los presupuestos vuelven otra vez a su cuantía primitiva: 5.700, 23.000 y 15.000. Señorías, lo primero que hay que pedirle al Gobierno es rigor y seriedad a la hora de dar datos. No sólo se da esta incoherencia en las cantidades, algo parecido ocurre con los proyectos: en septiembre del año 2000 se dice que estos proyectos estos proyectos están en redacción y con terminación prevista a finales de año, es decir, tenía que haber estado terminada la redacción en diciembre del año 2000. Pues bien, ha pasado el año 2001, estamos en abril del año 2002 y los proyectos siguen en redacción.

Señorías, denunciábamos en ese debate que el tramo entre Nerja y Motril, que tenía un presupuesto total de 75.400 millones de pesetas, se le asignaron en los presupuestos del año 2001, 4,3 millones de pesetas, pero resulta que ni eso se ha ejecutado. Y en una respuesta del Gobierno a lo que se ha gastado en Almuñecar-Motril o Almuñecar-La Herradura, que la suma corresponde a los 4,3 millones de pesetas, resulta que no hay obligaciones reconocidas, no se han gastado ni los 4,3 millones de pesetas.

Me van a permitir que vuelva a insistir en que había un compromiso. En ese debate del 7 de noviembre del año 2000 se dijo que esto no era así, pero hay un compromiso del señor Rato de que esta autovía, así como el Euromed, estarían terminados en el 2005. Lo que me dijo el señor Matarí en aquella ocasión y esta vez me he traído la documentación para evitar que me ocurra lo mismo era lo siguiente: «El señor Rato estuvo en Almería el 16 de febrero durante la precampaña electoral y el 17 de febrero el periódico *La Voz de Almería*

recogía textualmente, se ve que recibe una edición distinta a la del resto de los almerienses: “El vicepresidente del Gobierno confirmó que no existe compromiso de fecha para culminar las infraestructuras que aún quedan pendientes”». Son sus palabras, señor Matarí, no le gusta que se las recuerde, pero eso es lo que usted dijo, negando la evidencia, y hoy traigo aquí el periódico: «Rato confirma a los empresarios que el Euromed y la autovía del Mediterráneo serán realidad en el 2005». Les pediría en este tema que digan la verdad; que si no va a estar en el año 2005, que lo digan con claridad.

Veo que su desinterés por este tema se ha incrementado en los últimos tiempos, porque cuando tuvimos el debate sobre esta proposición no de ley, el Grupo Popular presentó una enmienda para ver si acercábamos posiciones. Ahora no hay ni enmienda. El Grupo Popular se ha desentendido de ese compromiso y no sabemos cuándo se terminará este tramo de autovía, que es fundamental para la articulación de estas tres provincias andaluzas.

Finalizo pidiendo la aprobación de esta proposición no de ley, que restablezcan los compromisos que contrajeron en campaña electoral y que en las actuaciones que se hagan en el futuro el ministerio, que presume de ser un ministerio riguroso que pasó de los planos a las obras, utilice los números con un poquito más de rigor.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matarí, tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Permítame, en primer lugar, felicitar al señor Contreras por la original proposición que hoy nos ha presentado, que es lisa y llanamente, como él mismo ha reconocido, copia literal de la debatida el 7 de noviembre del año 2000 en esta misma Comisión. Yo sé que parlamentariamente es posible este tipo de iniciativas. Una buena práctica para agilizar los trabajos de esta Comisión es el reiterar propuestas ya debatidas, es la mejor fórmula para acumular iniciativas y luego decir en las reuniones de Mesa y portavoces que hay que celebrar más sesiones porque no se pueden tener tantas proposiciones pendientes de debatir. El señor Contreras, que asiste a esas reuniones, como el señor Segura, hacen estas críticas continuamente en estas sesiones. Una buena forma de hacer oposición es repetir iniciativas. Ni siquiera celebrando sesiones todos los días podríamos ponernos a cero para empezar a tener una acumulación aceptable para el Grupo Socialista. Y yo le animo al señor Contreras a que siga reiterando las proposiciones que ya debatimos y nos encontraremos con debates similares como el que se producirá hoy.

Dicho esto, señor presidente, tengo que reconocer que el texto que motiva la proposición sí contiene una novedad, que es un párrafo nuevo —muy brillante, por cierto, señor Contreras, hecho por el que le quiero felicitar— y que no me resisto a comentar muy brevemente. Dice textualmente el texto de la proposición: «Tam-

bién es importante resaltar la congestión que este hecho» (se refiere a la no conclusión de la autovía Adra-Motril) «está produciendo en la A-92, que une Almería con Sevilla y que muchos ciudadanos utilizan para ir de Almería a Málaga». Le confieso, señor Contreras, que lo he tenido que leer varias veces. Para que SS.SS. lo sepan, la A-92 es una autovía que debía unir Sevilla con Granada y Almería que tenía que haberla hecho el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía para el año 1992, como su propia denominación indica. Pero esta autovía, además de ser una chapuza extraordinaria, se quedó en Guadix, a 100 kilómetros de Almería, en el año 1992. Este es el mayor fiasco de las obras públicas que se conoce en España. ¿Y ahora viene usted, señor Contreras, y dice tranquilamente que la autovía del Mediterráneo es la responsable de los atascos de la A-92? ¿Lo dice usted en serio, señor Contreras? Hay atascos porque hay obras y hay obras ahora porque no se hicieron hace 10 u 11 años, cuando tuvieron que haberlas hecho los gobiernos socialistas de la Junta de Andalucía. Además se está haciendo ahora una parte por el Ministerio de Fomento y otra por la Consejería de Obras Públicas, porque la incapacidad de la Junta de Andalucía, gobernada por el Partido Socialista, hizo que en el año 1995 el señor Chaves tuviera que acudir al señor Borrell para firmar un convenio que dividiera esos tramos y hacer una parte la Junta de Andalucía y otra parte el Gobierno de la nación. Por cierto, de los tramos correspondientes al Ministerio de Fomento uno ya está en servicio y el otro estará en los próximos meses, si no hay ningún problema imprevisto, antes de que finalice este año. De los tramos que son competencia de la Administración autonómica socialista no se ha abierto ninguno al tráfico y no sabemos cuándo se concluirán.

A partir de aquí, señor presidente, sólo cabe, como ha dicho el señor Contreras, reiterar el debate que ya tuvimos en esta Comisión. Yo no tengo ningún inconveniente. Iba efectivamente a hacerme una autocita por la petición que hacía el señor Contreras de la declaración de excepcional interés público pero me ahorro esas dos citas porque ya me ha citado y se lo agradezco mucho al señor Contreras. El señor Contreras puede leer la intervención del ministro de Fomento también en esta Comisión el pasado 18 de diciembre, hace cuatro meses, que explicaba muy pormenorizadamente cuál era la situación y las previsiones de este concreto tramo de autovía. Como ya dijo el señor Cascos, estamos en la última fase de ejecución del corredor Adra-Motril. Los tres proyectos que componen este tramo, que ya están concluidos, están en este momento en fase de supervisión técnica, que permitirá pasar a la fase de programación económica y, por tanto, a la licitación y a su ejecución en los próximos meses. Usted también sabe, señor Contreras, que el tramo de nuestra provincia entre Adra y Albuñol está contemplado en los Presupuestos Generales del Estado de este ejercicio de

2002 y se va a licitar en este año, y yo confío que se puedan iniciar las obras antes de que finalice el vigente año 2002, con lo que sería muy probable que en el año 2005 estuviera en servicio este tramo. Respecto a los otros dos tramos de este corredor Adra-Motril, El Polop-Albuñol y Castell de Ferro-Polopos, también está en proceso de supervisión en el ministerio, podrán ser licitados e iniciados muy próximamente. Concluyo, señor presidente, porque el debate no da para más.

Señor Contreras, a medida que van pasando los meses se le va acabando a usted el discurso porque, a medida que van pasando los meses, el Gobierno del Partido Popular va cumpliendo sus compromisos en Almería: la línea de alta velocidad en fase de alegaciones y estudio informativo; en el soterramiento el Gobierno ha hecho sus deberes, ahora esperamos que el ayuntamiento y la Junta de Andalucía hagan los suyos; los tramos de la A-92 que le corresponden al ministerio, a punto de concluirse; la autovía del Mediterráneo va a empezar a ser una realidad en los meses inmediatos con la adjudicación del tramo que hemos comentado; y en cuanto a la autopista de peaje Cartagena-Vera también está en trámite de información pública el estudio informativo. Ustedes pasan siempre por tres fases: primero dicen que no se van a hacer los proyectos y las obras; después, cuando se ponen en marcha, dicen que van con retraso; y por último, cuando se van concluyendo los proyectos dicen que tenían que haberse hecho antes.

La primera fase ya la han superado, porque los proyectos comprometidos por el Partido Popular están en marcha. Estamos en la segunda fase, pero le anuncio que vaya dándose prisa porque entraremos enseguida en la tercera y última fase, es decir, aquella en la que a ustedes se les acaba el discurso y no tienen nada que decir ni ofrecer a los almerienses.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a suspender temporalmente la Comisión, habida cuenta de que los portavoces no tienen dispuestos los distintos miembros de los grupos para proceder a la votación. Antes de suspender la Comisión, quiero dar la bienvenida al señor Arquero y quien le acompaña, que nos honra con su presencia, y decirles que les convoco a continuar la Comisión a la una en punto de la tarde en la que se procederá a la votación.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, guarden silencio. Vamos a reanudar la sesión para proceder a las votaciones. Recabo la atención de los portavoces de los grupos para que indiquen si ya están dispuestos para proceder a la votación.

Votaremos las proposiciones no de ley en el mismo orden que figuraban en el orden del día.

La primera es sobre remodelación de la línea férrea entre Teruel y Sagunto (Valencia) con las mismas prestaciones que el tramo entre Teruel y Zaragoza de la misma línea, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21; abstenciones, dos.

El Señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Segunda proposición no de ley, para la mejora del servicio de Renfe entre Manresa y Barcelona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Esta proposición se vota con tres autoenmiendas del propio Grupo Mixto y una enmienda *in voce* admitida del Grupo Parlamentario Catalán.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La tercera proposición no de ley se refiere a la eliminación de pasos a nivel en la provincia de Málaga, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota con una autoenmienda del grupo en la que se reforma la fecha, en vez de 2001 era 2002.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 4 ha sido retirada por el grupo proponente.

Pasamos a la número 5, por la que se insta al Gobierno a adoptar urgentemente las medidas necesarias conducentes al inicio de las obras de desdoblamiento de la carretera nacional 340, Chiclana-Algeciras, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 6, relativa a la línea de ferrocarril Alicante-Murcia. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 7, sobre medidas para promover un mercado de la vivienda adaptado a nuestra estructura social. Es su autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 8, sobre ejecución de las obras necesarias para mejorar el acceso a la autovía de Andalucía de los municipios de la provincia de Córdoba. Es su autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 9, relativa a la terminación del tramo de autovía Adra (Almería)-Motril (Granada) para el año 2005. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 10, sobre adecuación de las travesías de Canena, Rus y La Yedra (Baeza) en la provincia de Jaén. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 11, sobre adopción de las medidas necesarias para facilitar la adquisición de billetes a los usuarios del tren entre Reus y Tarragona.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21;

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 12, relativa a los planes futuros para las filiales de la Empresa Nacional de Autopistas, (Enausa), en Galicia. Es su autor el Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número 13 saben SS.SS. que ha sido retirada por el proponente.

Con esto termina la sesión, y deseándoles un buen día, se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones» de la Comisión de Infraestructuras del miércoles, 17 de abril de 2002, no guarda relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

