



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2012

X Legislatura

Núm. 114

FOMENTO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CELSO LUIS DELGADO ARCE

Sesión núm. 6

celebrada el miércoles 30 de mayo de 2012

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|---|
| — Sobre el proyecto de cubrimiento del trazado ferroviario de la Robla en Burtzeña, barrio del municipio de Barakaldo en Bizkaia. Presentada por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000229). | 2 |
| — Sobre gratuidad de uso de la carretera AP-7 a su paso por la provincia de Castellón. Presentada por el Grupo Parlamentario de IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. (Número de expediente 161/000108). | 4 |
| — Para mejorar la seguridad en la N-II a su paso por la demarcación de Girona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000513). . . | 7 |

	Página
— Relativa a adopción de medidas del Ministerio de Fomento para la creación de servicios de cercanías en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000111).	11
— Sobre el nuevo modelo aeroportuario que introduce la participación privada en la gestión de los aeropuertos de Barajas y El Prat y en el capital de AENA aeropuertos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000249).	14
— Sobre la inclusión en el corredor ferroviario Mediterráneo del ramal: Lorca-Baza-Guadix. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000421). . . .	17
— Sobre las inversiones en alta velocidad y el impulso del transporte de ferrocarril convencional y trenes de mercancías. Presentada por el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. (Número de expediente 161/000629).	20
— Sobre el servicio de ferrocarril Logroño-Madrid-Logroño. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000146).	25

Se abre la sesión a las cuatro y cinco minutos de la tarde.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE EL PROYECTO DE CUBRIMIENTO DEL TRAZADO FERROVIARIO DE LA ROBLA EN BURTZEÑA, BARRIO DEL MUNICIPIO DE BARAKALDO, EN BIZKAIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV). (Número de expediente 161/000229).**

El señor **PRESIDENTE:** Se abre la sesión. Señorías, vamos a definir el trámite. He recibido varias peticiones de distintos grupos parlamentarios para modificar el orden de debate de las proposiciones no de ley por la concurrencia con el debate de otras comisiones. La portavoz del Grupo Vasco nos ha pedido que se debata en primer lugar la cuarta proposición no de ley, sobre el trazado ferroviario de la Robla, en Burtzeña, Barakaldo. En segundo lugar, el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió nos ha pedido que la proposición no de ley número 7, sobre la seguridad en la N-II a su paso por Girona, se tramite en segundo lugar. En tercer lugar se debatirá la proposición no de ley número 1, sobre la gratuidad del uso de la carretera AP-7 a su paso por la provincia de Castellón. En cuarto lugar se debatirá la proposición no de ley de creación de servicios de cercanías en Galicia.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Señor presidente, la compañera de Castellón que va a defender la proposición número 1 en el orden del día inicial tiene alguna dificultad. Si no podemos colocarla en primer

lugar, porque ya hay un compromiso con los compañeros vascos, al menos tendría que ir en segundo lugar.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Puede ser?

El señor **XUCLÀ I COSTA:** Mi problema es que soy también portavoz en la Comisión de Defensa y esta tarde comparece el ministro para hablar de la Cumbre de Chicago y tengo que ejercitar mi función.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS:** Entonces que se respete el orden del día.

El señor **PRESIDENTE:** En tal caso, se debatirá primero la de Castellón, después la de Girona y después la de Galicia, que es la número 2; la quinta en debatirse será la relativa a Barajas y El Prat; en sexto lugar, la relativa al corredor Lorca-Baza-Guadix; en séptimo lugar, la relativa al impulso del transporte de ferrocarril convencional y trenes de mercancías, de UPyD, y en último lugar, tras haberse puesto de acuerdo los diputados que intervienen en este punto, se debatirá la relativa al servicio de ferrocarril Logroño-Madrid-Logroño. ¿De acuerdo? (**Asentimiento**).

Quiero recordarles que, como ya hicimos en la anterior Comisión de Fomento en la que debatimos proposiciones no de ley, el grupo autor de la iniciativa dispone de siete minutos para su intervención, el grupo que ha presentado enmiendas tiene cinco minutos y el grupo que fija posición tiene tres minutos.

Comenzamos a debatir en primer lugar la proposición no de ley sobre el proyecto de cubrimiento del trazado ferroviario de la Robla, en Burtzeña, barrio del municipio de Barakaldo, en Bizkaia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco. Tiene la palabra la señora Tapia.

La señora **TAPIA OTAEGI**: Quiero agradecer a todos los grupos que nos hayan permitido debatir esta PNL en primer lugar. Intentaré ser lo más breve posible para no estropear demasiado el resto del orden del día.

Nuestra proposición es consecuencia de una situación que vive Barakaldo, en concreto el barrio de Burtzeña, en los últimos años. Se han producido una serie de actuaciones de regeneración urbana en el municipio y esta zona de Burtzeña ha quedado un poco olvidada. Ha habido distintas iniciativas, pero la degradación que sufre el barrio es una de las más importantes de Bizkaia, pero sobre todo del municipio. Los vecinos y vecinas del barrio lo han manifestado en más de una ocasión. Uno de los problemas que sufren, aparte de la degradación ambiental propia de ese municipio, es la carencia de aparcamiento.

El Ayuntamiento de Barakaldo ha sido consciente de estos problemas durante muchos años, pero no ha tomado ninguna medida al respecto. Lo único que se puede constatar es que en el año 2001 el ayuntamiento contrató un estudio que se denominaba «Estudio de viabilidad y anteproyecto de aparcamiento y plaza en cubrición del tramo de la Robla en Burtzeña», es decir, el tramo de FEVE a su paso por ese barrio de Barakaldo. Es un estudio que ha demostrado que esa zona es viable. Esta resolución se ha llevado al ayuntamiento y allí ha sido aceptada como tal. Lo que solicitamos en este caso es que FEVE permita hacer esa cubrición, puesto que no afecta al trayecto de los trenes de viajeros ni de mercancías, se puedan crear allí una serie de plazas de aparcamiento y se contribuiría también a regenerar toda la zona urbana. Esa es la situación. Dado que el ayuntamiento lo ha hecho y compete a FEVE, lo traemos a esta Comisión.

La única enmienda que se ha presentado es la del Grupo Socialista, que es un tanto distinta a la nuestra, porque propone suprimir la línea de FEVE a su paso por Barakaldo y esto es algo que no consideramos adecuado por dos razones muy concretas. En primer lugar, hace referencia a la línea de FEVE en su conjunto. Por Barakaldo pasa la línea de FEVE tanto de mercancías como de viajeros. Por lo que se refiere a los viajeros, si estamos haciendo una apuesta por el ferrocarril como medio de transporte público de futuro, no entendemos que se suprima en este ámbito, un ámbito muy poblado. En cuanto a las mercancías, podemos decir otro tanto. Además, previamente, cuando negociamos la transferencia de FEVE en Bizkaia, el propio Partido Socialista y el señor Morlán, como secretario de Estado, negaron que fuera posible, porque se producía un tráfico de mercancías importante para dos empresas del propio municipio. En ese sentido, no vamos a aceptar la enmienda y solicitamos que nuestra PNL se vote en sus propios términos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz, don Odón Elorza.

El señor **ELORZA GONZÁLEZ**: En relación con esta proposición, debemos señalar que la enmienda está

motivada porque el perjuicio que se trata de evitar al barrio de Burtzeña, en el municipio de Barakaldo, tiene otra solución mucho más razonable, mucho más lógica y mucho más racionalizadora del gasto público.

Es cierto que el municipio de Barakaldo ha experimentado notables mejoras en su regeneración en los últimos quince o veinte años —es la verdad, no hay que dar una imagen negativa de Barakaldo—, pero sigue habiendo zonas que, como consecuencia del efecto trinchera que provoca la línea de FEVE, presentan espacios maltratados que requieren una ordenación mucho más idónea desde el punto de vista del espacio público y del urbanismo en general. Consultando con el Ayuntamiento de Barakaldo, con su Gobierno y con su alcalde, señalan precisamente que la solución no va en la línea de la cobertura por parte de FEVE de un tramo de ese ramal. La solución real, a la vista de la escasa operatividad que tiene esa línea de FEVE, fundamentalmente para mercancías, en una especie de rivalidad con el servicio de Renfe, es lisa y llanamente la supresión de dicha línea a su paso por el término municipal de Barakaldo y, *a posteriori* o de forma simultánea, la desafectación de los espacios ocupados por ese servicio, a fin de que con esa decisión, que es la menos gravosa y la más interesante para las partes, se pueda contribuir a la regeneración y a la mejora del desarrollo urbano, social y económico del municipio de Barakaldo, en el territorio histórico de Bizkaia. Esto es así. Es lo que hemos podido comprobar. Ese ramal tenía en su día una justificación histórica para transportar mercancías y también personas, pero las circunstancias han cambiado con el tiempo y hoy ese operador de FEVE no se justifica ante la existencia de Renfe como distribuidor de mercancías. Por tanto, el espacio que ocupa FEVE en la zona de Burtzeña se puede eliminar, pero sobre la base de una actuación de carácter mucho más general, que es la supresión del ramal de FEVE entre Iráuregui y Luchana. Partiendo de esa base, partiendo de que la actividad que ahora realiza FEVE es una actividad residual, es un almacén de transferencia y se puede eliminar perfectamente, instamos al Gobierno a que actúe —tendrá que estudiarlo y sabemos cómo están los tiempos en materia presupuestaria—, procediendo en su caso a la supresión y a la desafectación de los espacios, entendiendo la preocupación que tanto el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV) como otros grupos tienen por la mejor solución de esa parte del territorio del País Vasco y de España.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que quieran fijar posición?

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra su portavoz, don Leopoldo Barreda.

El señor **BARREDA DE LOS RÍOS**: Intervengo con toda brevedad para anunciar el voto favorable de nuestro grupo a la propuesta que formula el Grupo Parlamentario Vasco.

El proyecto viene de lejos, es un proyecto que tiene más de una década de retraso, un proyecto importante para la regeneración urbana de esta zona de Barakaldo, un proyecto reivindicado reiteradamente por los vecinos de Burtzeña. Con los datos que existían ya en el año 2002, en el anterior periodo de Gobierno del Partido Popular, había la posibilidad técnica de asumir esa propuesta del ayuntamiento para proceder a la cubrición de las vías y efectuar esa regeneración en un área limitada de Burtzeña. De eso estamos tratando, de recuperar un viejo proyecto que tiene importancia urbanística, y no entendemos que se haga un planteamiento como el que hace hoy el Grupo Socialista de levantar el conjunto del trazado de FEVE en el municipio de Barakaldo. Da la impresión de que no se quiere hacer nada, porque este planteamiento en los tiempos que corren está abocado al fracaso, aparte de las dificultades que supone en cuanto al transporte de viajeros y de mercancías. Es importante, si se quiere hacer algo, que el ayuntamiento vuelva a constituirse en impulsor de esta iniciativa y la aborde. Hay que buscar fórmulas por las que se acuerden las soluciones técnicas entre el ayuntamiento y FEVE. Estamos hablando de un servicio público, de un servicio de interés general y hay que analizar qué afecciones se pueden producir, darles solución e ir adelante con un proyecto que los vecinos de Burtzeña y el conjunto de Barakaldo lo vienen reivindicando desde hace más de una década. La responsabilidad fundamental de la cubrición de las vías corresponde al ayuntamiento, como promotor, como impulsor, como quien tiene la responsabilidad de financiar esa obra, pero la disposición de FEVE es muy favorable ya desde hace diez años. Entendemos que el uso que se plantea es compatible con la continuidad del servicio de FEVE y, por tanto, vamos a respaldar la propuesta formulada el día de hoy por el Grupo Vasco. Por supuesto, sería bueno que el Partido Socialista, que tiene la responsabilidad de Gobierno en Barakaldo se sumara a esta propuesta y renunciara a defender un planteamiento maximalista que no ha estado encima de la mesa con anterioridad y que parece abocar a no hacer nada en esta materia si se sigue por esa vía.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Tapia, tiene la palabra para posicionarse sobre la enmienda presentada.

La señora **TAPIA OTAEGI**: Como decía antes, no entendemos la postura de intentar hacer desaparecer el ferrocarril de mercancías y viajeros cuando tenemos que hacer una apuesta por el ferrocarril y, por tanto, no la vamos a aceptar.

— **SOBRE GRATUIDAD DE USO DE LA CARRETERA AP-7 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE CASTELLÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO IU, ICV-EUIA, CHA: LA IZQUIERDA PLURAL. (Número de expediente 161/000108).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley sobre gratuidad de uso de la carretera AP-7 a su paso por la provincia de Castellón, de la que es autor el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUIA, CHA: La Izquierda Plural. Para su defensa tiene la palabra su portavoz don Ricardo Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Seré breve en la defensa, porque mi grupo parlamentario entiende que la gratuidad de la AP-7 no requiere mucha defensa, porque está sobradamente justificada. (**Rumores**).

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, esta sala tiene una configuración que hace que todo se oiga más. A ver si el señor Sixto puede hablar mejor.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Prometo ser breve.

La concesión de la autopista de peaje AP-7 a partir de los años setenta se realiza con una serie de condiciones y con una duración que ha expirado ya por dos veces. En un primer momento la duración era de veintisiete años desde los años setenta, cuando se producen las concesiones y las aperturas de los primeros tramos, pero en un momento determinado se alargó hasta el año 2006. El 31 de diciembre del año 2006 tenían que haber vencido los peajes de la autopista AP-7. Desgraciadamente, el Gobierno de España de principios de siglo elaboró, concretamente en el año 2002, un nuevo real decreto por el que se alargaba otra vez el peaje hasta el año 2019. Eso se hacía simplemente a cambio de una rebaja de los peajes del 40% y de una inversión de 5.000 millones de pesetas de la época.

Las prolongaciones de las concesiones de las autopistas en nuestro país nunca han estado sobradamente justificadas, como tampoco lo han estado los estudios sobre tráfico que han servido de base para la concesión de estas autopistas. Por eso y porque los estudios previos han estado claramente sobredimensionados durante muchísimo tiempo, las concesionarias se han quejado de que el tráfico registrado no ha sido suficiente para garantizarles el beneficio del que tenían expectativa fundada sobre unos estudios que eran bastante irreales. Por ello, los sucesivos Gobiernos, unos más que otros —el Partido Socialista también, pero sobre todo el Partido Popular—, se han dedicado en determinadas épocas a alargar concesiones de peaje o a conceder nuevas etapas de concesiones de peaje. Durante la etapa de Gobierno socialista, en los años ochenta, se optó por otra forma de construir autovías en España, que incidió sobre todo en el modelo de comunicación radial y dejó a la periferia, sobre todo a la costa mediterránea, al margen, ya que apenas alcanzó algunas zonas de la provincia de Alicante, por lo que desde Murcia hasta Andalucía y desde Alicante a la frontera francesa nos quedamos con el peaje. Luego, en el año 2002, nos vimos en la tesitura de que una liberación que tenía que haberse efectuado en el año 2006 se alargó hasta el año 2019 a cambio de una rebaja del peaje del 40%, que después, con las sucesivas actualizaciones,

se ha quedado en nada, y de una inversión de 5.000 millones de pesetas de la época, que ya me dirán ustedes lo que representan hoy frente a las inversiones que se hacen para rondas en algunas ciudades por cuya proximidad pasa la autopista de peaje AP-7. Por todo ello, está sobradamente justificado que el Estado, en lugar de continuar invirtiendo en construir rondas o hacer desdoblamientos de la 340, negocie con la concesionaria y rescate la AP-7 de una vez.

Convergència i Unió ha presentado una enmienda para reclamar la gratuidad de la AP-7 no solamente en la provincia de Castellón, que es la más sangrante de todas, porque toda la provincia está atravesada por el peaje, sino también en las tres provincias costeras catalanas. Estoy encantado de aceptar la enmienda, extendiendo la propuesta también al resto del País Valenciano, a la provincia de Valencia, a la provincia de Alicante y a la parte de Murcia que también es de peaje de la AP-7.

Respecto a la enmienda del Grupo Socialista, queremos que quede una fotografía bien clara de quiénes estamos a favor de la liberación de peaje de la AP-7 y quiénes están por otro tipo de posicionamiento a este respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Se han presentado dos enmiendas. La primera registrada es la de Convergència i Unió. Para su defensa, tiene la palabra el señor Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Señorías, como muy bien apuntaba el grupo proponente, el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió plantea una enmienda para extender la gratuidad de la AP-7 a las tres demarcaciones catalanas —Tarragona, Barcelona y Girona— por las que transcurre esta autopista. El portavoz del grupo proponente recordaba que era una realidad sangrante en la provincia de Castellón, que recorre en su conjunto, pero también es una realidad sangrante para Tarragona, que se articula a través de la AP-7. En honor a la verdad, Barcelona tiene otras vías alternativas de comunicación además de la AP-7, pero en el caso de Girona —que será objeto de discusión en el siguiente punto del orden del día—, la provincia con menos kilómetros de autovía del Estado, es absolutamente indispensable el uso de la autopista para los desplazamientos dentro de la demarcación y también para los desplazamientos a Barcelona.

La concesión de la AP-7, al menos en los tramos que conocemos mejor, se termina el año 2021, pero ahora más que nunca, con la crisis económica, es el momento de optimizar las infraestructuras. Hoy a mediodía la Comisión Europea ha emitido un comunicado haciendo algunas recomendaciones al Gobierno español y precisamente una de ellas es mejorar la optimización de las infraestructuras ya existentes y revisar la planificación de algunas de ellas. La alternativa de la gratuidad de la AP-7 para usuarios habituales, para transporte de mercancías, para el conjunto de la filosofía que inspira esta proposición no de ley es la forma inteligente de utilizar

las infraestructuras en época de crisis. Con mucho gusto, agradecemos la aceptación de nuestra enmienda y firmamos esta propuesta transaccional que nos hace el grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado otra enmienda del Grupo Parlamentario Socialista cuya defensa realizará doña Susana Ros.

La señora **ROS MARTÍNEZ**: Señorías, la autopista de peaje AP-7 fue construida a finales de los años setenta en régimen de concesión, debiendo revertir a manos del Estado en 2006. Es necesario e interesante hacer un relato de lo que pasó en su momento y de por qué no fue rescatada en 2006. Pues bien, en el mes de octubre de 1997, con Gobiernos del Partido Popular tanto en España como en la Generalitat Valenciana, se firmó un acuerdo por el que se prolongaba la concesión hasta 2019. Es por este motivo por el que todavía la AP-7 sigue en concesión y por el que los y las castellonenses continuamos pagando cuando circulamos por esta autopista cuando podríamos estar utilizándola gratuitamente desde 2006.

Paralelamente, la N-340, en la provincia de Castellón, es una de las carreteras que tradicionalmente ha soportado y soporta en algunos tramos un volumen de tráfico excesivo. A finales de 2003, concretamente el 1 de noviembre, se publicó en el BOE el anuncio de demarcación de carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana, sobre aprobación provisional del estudio informativo y estudio de impacto ambiental carretera N-340, tramo Castellón-L'Hospitalet de l'Infant. En dicho proyecto, en algunos tramos, el trazado discurre muy paralelo a la actual autopista AP-7. En ese momento solo el Ayuntamiento de Benicàssim presentó alegaciones al proyecto, ya que las alternativas propuestas se encuentran muy próximas a zonas urbanas pobladas y muy consolidadas y próximas a una zona orográficamente muy delicada, como las Agujas de Santa Águeda, y al Desierto de las Palmas, que es un bien de interés cultural. Asimismo, en el término de Castellón capital, el proyecto de desvío discurre próximo a una zona de gran valor histórico y patrimonial, la Ermita de la Magdalena. Ahora bien, como ya he mencionado anteriormente, solo el Ayuntamiento de Benicàssim presentó alegaciones al estudio de la N-340. Por ello, resolver la alternativa de la N-340 en la provincia de Castellón es una antigua reivindicación. Es un tema de interés público que tiene que ver mucho con la liberalización de la AP-7 en este tramo muy específico. No se trata de una masificación del tráfico en épocas puntuales —es verdad que en época estival se acentúa más la necesidad de la liberalización de la AP-7 en este tramo de Castellón a Oropesa del Mar, como el Grupo Parlamentario Socialista propone en la enmienda— sino los 365 días del año. A posteriori, en 2005 —por eso hay que hacer un relato de los acontecimientos—, el ministerio cierra un acuerdo con el presidente de la Generalitat Valenciana, Francisco

Camps, y se firma un convenio, que reactiva varias infraestructuras viarias, en el que se incluye este proyecto del desvío de la N-340, que tiene mucho que ver, en la provincia de Castellón, con el tema de esta proposición no de ley que ahora nos ocupa, relativa a la liberalización de la AP-7 en la provincia de Castellón. En la actualidad, algunos tramos de esta variante están adjudicados y con obras en ejecución. Es en el tramo Castellón-Benicàssim-Oropesa donde radica la mayor problemática y donde se encuentra paralizado el proyecto, todavía en redacción y, en estos momentos, guardado en un cajón. Partiendo del principio de que la actual situación económica es complicada, se hace más que nunca necesario que reflexionemos rigurosamente sobre la optimización de recursos e infraestructuras. La concesionaria de la autopista, Aumar, ha fijado en 3.000 millones de euros el precio del rescate de la autopista solo en la comunidad valenciana. Esa es la cantidad que el Gobierno del Partido Popular ha aplicado para recortar en educación. Es un precio muy alto, altísimo, y permítanme que les diga que con la que está cayendo en la actualidad somos conscientes de que son otras las prioridades, como por ejemplo la educación y la sanidad. Por eso nuestra enmienda apela a la responsabilidad y optimización de los recursos con la liberalización de la AP-7 en el tramo que no está resuelta una alternativa al tráfico en la provincia de Castellón.

Por ello, la enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista insta al Gobierno a que en aquellos tramos de la variante de la N-340 de la provincia de Castellón donde todavía no se ha finalizado el proyecto y no hay fechas ni presupuesto para el inicio de las obras, como alternativa, se realice la liberalización de la AP-7 en el tramo específico Castellón-Benicàssim-Oropesa del Mar. En segundo lugar, realizar paralelamente un plan complementario de acceso a los municipios que históricamente no han tenido ni entradas ni salidas de la autopista AP-7 y que con la liberalización de este tramo permitiese la conexión de estos municipios con la autopista. En tercer lugar, que se agilicen las obras ya iniciadas de la variante N-340, que es una alternativa al tráfico en la provincia, que en la actualidad se encuentran prácticamente paralizadas en el tramo Peñíscola-Benicarló-Vinaroz y que suponen una consecuente peligrosidad.

Señorías, la liberalización de la AP-7 es un debate abierto desde hace años, sobre todo en la variante de Castellón que ha encontrado muchos problemas de trazado, como ya he mencionado entre Castellón y Oropesa del Mar. En los municipios de la zona reivindican que se rescate, al menos en este tramo. Hablar de la liberalización de la AP-7 en el tramo que pedimos en la enmienda es también coherente con el trabajo realizado por nuestro grupo, ya que en abril del 2010 el Ministerio de Fomento ya anuncia una mesa de trabajo para estudiar dicha alternativa y anteriormente, casualidades, el 15 de marzo de 2010, el entonces alcalde y ahora molt hono-

rable president de la Generalitat Valenciana, Alberto Fabra, reclamaba la liberalización en este tramo.

Cabe recordar también —y voy acabando, señor presidente— que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado donde ya solicitó la liberalización de la AP-7, iniciando su rescate en el tramo que mencionamos en la enmienda. La inversión en carreteras en la provincia de Castellón ha descendido, en estos primeros presupuestos del Partido Popular, más de 5 millones de euros para el 2012. La liberalización, empezando por el citado tramo, que solicita la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista sería una muy buena noticia y solución para el interés general y para la ciudadanía de la provincia de Castellón.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que quieran fijar posición? (**Pausa**). Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Mario Flores.

El señor **FLORES LANUZA**: Señor Sixto, los elevados niveles de siniestralidad en la N-340 no solamente son debidos al volumen de tráfico que presenta o al gran número de vehículos pesados, sino también a los distintos polígonos industriales y poblaciones que bordean la carretera y a la necesidad de un control de accesos a la vía que no existen en muchos casos o es obviado por los conductores. Por otra parte, quiero mencionar el agravio comparativo que, en su exposición de motivos de la proposición no de ley, hace referencia respecto a Castellón con otras zonas del Estado en que los ciudadanos no pueden disfrutar de autovías de reciente construcción gratuitas. Castellón dispone de la autovía de la Plana, la CV-10, desde Almenar hasta Vilanova d'Alcolea, que presenta un trayecto gratuito en unos muy pocos kilómetros al oeste de la AP-7, fruto de un convenio firmado en su día por el Estado y la Generalitat Valenciana. Convenio al que ha hecho referencia la señora Ros en el que lamento no estar de acuerdo en que esa variante de Castellón, que durante ocho años se peleó por parte de la Consellería, el que la tenía guardada en un cajón, a pesar de que hicimos muchas propuestas a esa variante, consensuada con todos los municipios que estaban afectados, era el anterior partido que estaba gobernando este país. Igualmente lamentamos que fruto de ese convenio se retrasó lo que se refiere al cierre de esta autovía CV-10, de Vilanova d'Alcolea hasta el límite de la provincia de Castellón con Tarragona, una actuación que correspondía según ese convenio al ministerio. Le voy a dar unos datos. Desde mediados de 2008, en que la Generalitat remitió al ministerio el proyecto básico con declaración de impacto ambiental favorable, hasta finales del 2009, en el que el ministerio decidió licitar la redacción de los proyectos constructivos, se perdió más de un año. Además de que dichos proyectos no se adjudicaron definitivamente hasta abril de 2011, es decir más de tres años. Afortunadamente en estos

momentos los proyectos están muy avanzados en su redacción.

En esas fechas, finales de 2010 principios de 2011, se puso en servicio por la Generalitat una nueva carretera, la CV-13, que une Torreblanca y Vilanova d'Alcolea, es decir, una alternativa desde la N-340, la AP-7 para acceder a la CV-10 y gratuitamente hacia el sur de la provincia. Señor Sixto, los castellonenses sí que están disfrutando afortunadamente de autovías alternativas y tramos de reciente construcción y no comparto el agravio que se denuncia en esa exposición de motivos.

En relación con la proposición no de ley de instar al Gobierno a promover la gratuidad del uso de la AP-7, autopista de peaje, en toda la provincia de Castellón, quisiera hacer constar que las autopistas de peaje están reguladas por una normativa específica que forma parte de los contratos de concesión suscritos por las respectivas sociedades concesionarias y la Administración concedente. Dicha normativa establece unos derechos y obligaciones tanto para la Administración como para el concesionario. Entre los derechos de este último se incluye la percepción del peaje con arreglo a las tarifas aprobadas, por lo que la supresión unilateral de dicho derecho no solo rompería el equilibrio económico financiero de la concesión que la Administración está obligada legalmente a mantener con el consiguiente pago de indemnizaciones si el desequilibrio se produce por decisión de la misma, sino que desvirtuaría la propia naturaleza contractual de la concesión, al revocar el derecho esencial de una de las partes: el derecho del concesionario a percibir la prestación económica pactada. Además, conviene señalar que se han formulado propuestas de liberalización del peaje en un gran número de tramos y autopistas, lo que hace que el levantamiento de un peaje no pueda considerarse de forma aislada y conlleva una opción política de fondo, sobre todo en el sector de autopistas, que acarrearía indemnizaciones por el Estado que podrían alcanzar un valor inasumible, especialmente en estos delicados momentos.

Termino, señor presidente. Quisiera destacar una fecha, 2019, que es la fecha del vencimiento. Considero más sensato esperar a esa caducidad porque apenas son siete años. Por último, entendemos que cualquier estrategia razonable sobre la planificación de infraestructuras y transportes debe de partir de un enfoque global de las necesidades y potencialidades del sistema de transporte para plantear un conjunto de actuaciones que contribuyan al impulso del desarrollo económico y la competitividad de la economía española, fortaleciendo la cohesión social y territorial y fomentando la movilidad sostenible. Según lo expuesto, rechazamos la proposición no de ley propuesta por su grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el grupo proponente de la iniciativa, señor Sixto, para posicionarse sobre las enmiendas planteadas.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Intervengo para puntualizar que no aceptamos la enmienda del Grupo Socialista y transaccionamos con el Grupo de Convergència i Unió que se incorporen las provincias costeras catalanas, Tarragona, Barcelona y Girona, y Valencia, Alicante y Murcia.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que cuando pueda nos haga llegar el texto de lo que se someterá finalmente a votación.

— **PARA MEJORAR LA SEGURIDAD EN LA N-II A SU PASO POR LA DEMARCACIÓN DE GIRONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000513).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a la siguiente proposición no de ley, para mejorar la seguridad en la N-II a su paso por la demarcación de Girona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Para su defensa tiene la palabra el diputado, don Jordi Xuclà.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Señorías, les tengo que confesar que personalmente yo y también mis dos compañeros diputados de Convergència i Unió por la demarcación de Girona, que agradezco que me acompañen, la diputada Montserrat Surroca y el diputado Carles Páramo, sentíamos una cierta sana envidia escuchando hace un momento las discusiones sobre las autovías en Castellón como carreteras alternativas a la autopista de peaje y se hablaba de autovías alternativas recientes y de reciente construcción.

Señorías, en el caso de Girona no podemos hablar de ninguna alternativa a la AP-7, porque como recordaba hace un momento la demarcación de Girona, si exceptuamos Ceuta y Melilla por motivos obvios, es la provincia del Estado español con menos kilómetros de autovía. Al inicio de esta legislatura hemos considerado oportuno presentar una iniciativa para clarificar en sede parlamentaria, a través de su discusión y votación en esta Comisión de Fomento, la voluntad del Grupo Popular y la voluntad del Gobierno, que gobierna con mayoría absoluta, a la hora de afrontar el desdoblamiento de la N-II en la provincia de Girona, que claramente es la prioridad número uno de este grupo parlamentario en cuanto a la reivindicación de infraestructuras para nuestra provincia.

La Comisión Europea nos ha dado una buena noticia anunciando que España puede prorrogar hasta el 2014 la reducción del déficit e instando a España que más que nunca haga una planificación racional de sus infraestructuras. La N-II a su paso por la provincia de Girona tiene un tránsito diario medio de 22.000 vehículos y ustedes saben perfectamente que la Unión Europea recomienda que cualquier carretera por la cual circulen más de 10.000 a 15.000 vehículos diarios tiene que ser desdoblada.

Estamos hablando de una carretera que no es para conectar internamente la demarcación, sino que es una pieza clave dentro del eje mediterráneo. Esta es una obra que provoca una melancolía en la demarcación, porque es una obra reivindicada y frustrada largamente, que hemos reivindicado, que hemos conseguido algo y también colectivamente los parlamentarios de la demarcación de Girona hemos fracasado en algunos de sus intentos.

¿Por qué digo esto? En el año 1995, siendo ministro del MOPU, el señor Borrell, empezaron los primeros trabajos para el completo desdoblamiento de la N-II. En estos últimos años se ha producido un parón absoluto en la construcción de esta autovía y al lado de los beneficios evidentes desde un punto de vista de competitividad y de movilidad dentro de la demarcación en el ámbito del corredor mediterráneo, hay algunas cifras muy preocupantes. Desde la paralización de las obras en el año 2008 se han producido 65 muertos hasta el mes de febrero de este año, que si sumamos los datos que tenemos hasta el mes de marzo estaríamos hablando de 67 muertos que se han producido en esta carretera con una intensidad muy alta de tránsito. Además, según el Consorcio Europeo Eurorap, el índice de accidentes de vehículos pesados es de 0,16 por kilómetro, que es un índice claramente inaceptable de accidentes de los muchos camiones que circulan por la N-II.

Señorías, presentamos al inicio de la legislatura una iniciativa para instar al Gobierno a la redacción de un plan con carácter urgente para mejorar la seguridad de la N-II a su paso por la provincia de Girona y estos desgraciados 67 muertos nos instan más que nunca a redactar este plan de viabilidad, especialmente en los tramos más conflictivos, conocidos por el Gobierno, conocidos por la Dirección General de Tráfico, y que en breve, en cuestión de días, serán presentados ante esta Cámara y que avalarán desgraciadamente las malas noticias sobre la peligrosidad de la N-II a su paso por la demarcación de Girona. A aquella iniciativa inicial hemos presentado legítimamente, como viene siendo habitual en el funcionamiento de este Parlamento, una enmienda de adición, a la segunda parte del punto 2, para que este debate que tiene que ser sincero y franco con todos los grupos, pero especialmente con el grupo de la mayoría absoluta, sirva para clarificar hasta donde se puede y hasta donde quiere llegar el Gobierno y el Ministerio de Fomento en su compromiso electoral del desdoblamiento de la N-II a su paso por la provincia de Girona.

Les paso a detallar muy brevemente cuál es nuestra propuesta. Antes les comento que hacemos la propuesta queriendo evitar, desde el realismo más absoluto, errores del pasado. Les voy a poner solo dos ejemplos de errores del pasado. El día 27 de abril de 2010 fue votada por unanimidad, en el Pleno del Congreso de los Diputados, una moción pactada entre todos los grupos que en su punto número 2 comprometía al Gobierno del momento, al Gobierno socialista, a licitar en el segundo semestre del año 2010 los tramos Caldes de Malavella-Sils,

Sils-Maçanet de la Selva y Maçanet de la Selva-Tordera, todo el tramo sur de la N-II. Este es un ejemplo de errores, porque esto no ha sucedido.

El segundo ejemplo de errores, respuesta parlamentaria muy reciente, del 17 de mayo del año 2010, a la pregunta de grado de ejecución de la partida presupuestaria para el desdoblamiento de la N-II en el tramo Sils-Caldes de Malavella durante el año 2011, presupuesto 38,9 millones de euros, grado de ejecución 0 euros. Estos brindis al sol, estos grados de ejecución son los que no se pueden trasladar a la opinión pública en el futuro. Queremos que claramente el grupo de la mayoría plantee si está de acuerdo o no con nuestro calendario. Nuestro calendario contempla que durante estos próximos cuatro años se puede y se debe desdoblar el conjunto de los tramos sur entre Caldes de Malavella y Tordera; que se debe de continuar con los 3 kilómetros del tramo Medinyà-Oriols, ya empezados y en los cuales se ha invertido más de 3 millones de euros y se ha dejado paralizada la obra desde hace dos años; que se tiene que continuar los trabajos de redacción de proyecto y tramitación de la licitación entre Oriols y la frontera francesa durante el periodo 2012-2015 con una especial atención a una zona de muy alta siniestralidad como es la variante de Figueras y, finalmente, que es una vergüenza que aquellos terrenos que fueron expropiados lleven años y años sin ser pagados a sus propietarios y que también se debe afrontar esta responsabilidad de forma urgente. Este es el último punto de la segunda parte de nuestra enmienda.

Señorías, en el mes de abril del año 2010, por primera vez en treinta años, se produjo una interpelación en el Pleno del Congreso de los Diputados para plantear al Gobierno del momento, al Gobierno socialista, y al ministro del momento, señor Blanco, su voluntad sobre el desdoblamiento de la N-II a su paso por Girona, legítimamente y en cumplimiento de nuestros compromisos con nuestros electores hemos querido, al inicio de esta legislatura y en esta Comisión de Fomento, plantear nuestra propuesta para el desdoblamiento de la N-II y para saber a qué atenernos ante nuestros ciudadanos y ante una sociedad civil harta de incumplimientos y harta de fracasos en este objetivo razonable que es convertir una carretera, pieza básica del eje mediterráneo, en una digna autovía que supere la vergüenza del corredor de la muerte que en estos momentos es la N-II.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la diputada doña Concepció Veray.

La señora **VERAY CAMA:** Señor Xuclà, voy a empezar por la frase que lamento que haya dicho al final y es otra vez esta obsesión de Convergència i Unió de decir que la N-II es el corredor de la muerte y no tener presente que hay otras carreteras que dependen de la Generalitat de Catalunya, que en estos momentos

gobiernan ustedes. Ayer hubo un accidente mortal cuando un camión se cayó del puente con una altura de 15 metros y el conductor resultó muerto en el eje transversal. Su duplicación no es todavía una realidad, así que cuando se refieren a esas carreteras no hablen del corredor de la muerte. **(El señor Ayala Sánchez: Muy bien)**. Porque utilizar esas expresiones es confundir a la gente, es crispar el ambiente y transmitir más miedo a la gente que utiliza una infraestructura que es verdad que no está como tendría que estar, que tiene un retraso muy grande en su duplicación de calzada y que necesita de medidas de mejora de la seguridad vial, pero lo que no se le puede hacer, como hacen ustedes constantemente, es tacharla de corredor de la muerte. Le pediría al señor Xuclà y a Convergència i Unió que dejen de utilizar ciertas frases que lo único que hacen es enrarecer más el ambiente en relación con esta infraestructura.

Una vez dicho esto, no voy a entrar a debatir ahora los datos que se han dado en relación con el tráfico que soporta la N-II o el número de accidentes o de muertes que ha tenido esta infraestructura en los últimos 4, 5, 7 o 2 años, porque este debate no nos conduce a nada ni aporta nada positivo a la proposición no de ley que hoy estamos debatiendo. En la exposición de motivos de la proposición no de ley, Convergència i Unió ha dado unos datos y también los ha dado hoy el señor Xuclà. Estoy de acuerdo y los doy por buenos, pero quiero añadir que el Gobierno y mi grupo parlamentario comparten la preocupación y son conscientes de que la carretera N-II a su paso por Girona tiene un índice de peligrosidad que está por encima de la media de las carreteras españolas y también son conscientes de que la intensidad del tráfico que soporta esta carretera está por encima de la media sobre todo cuando se habla de vehículos pesados. Siendo conscientes de esta situación y actuando en consecuencia, hemos iniciado ya algunas obras de mejora y algunas obras de rehabilitación de zonas de esta carretera para intentar paliar el principal problema, el índice de peligrosidad.

Me permitirá señor Xuclà que haga referencia a la PNL que ustedes presentaron al inicio, porque esto de autoenmendarse y utilizar una PNL existente para de golpe exigirlo todo al Gobierno que lleva seis meses gobernando lo veo un poco oportunista. Presentan una PNL para hablar de seguridad vial e intentan fijar un calendario a las obras de desdoblamiento de esta carretera. Me ceñiré a lo que nos presentaron en un principio que es la PNL que en teoría hoy se debatía en esta Comisión y supongo que compartirá conmigo que esta proposición no de ley se puede separar en dos partes. Una, la seguridad vial en la carretera N-II y la otra, el desdoblamiento o la duplicación de la N-II a su paso por las comarcas de Girona.

En relación con la seguridad vial de esta carretera somos conscientes de que tiene un índice de peligrosidad por encima de la media y que soporta una intensidad mayor a la de otras carreteras del Estado. Por eso el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General

de Carreteras —la que utiliza el término tramo de concentración de accidentes para definir aquellos tramos de la red de carretera que presentan un riesgo de accidentes significativamente superior a la media en tramos de características semejantes, cuando la metodología que se utiliza para identificarlos está en coherencia con los preceptos de la Directiva europea 2008/96/CE sobre gestión de seguridad vial en las infraestructuras—, ya ha tomado medidas y ha realizado actuaciones de mejora de refuerzo del firme, del sistema de contención de vehículos y el tratamiento de intersecciones y reordenaciones de accesos en la carretera N-II en su paso por Girona, concretamente en los puntos kilométricos 772,5 y 773,5. Estas son actuaciones que el ministerio ya ha llevado a cabo. Por otro lado, quiero recordar que las actuaciones y operaciones de conservación que se llevan a cabo por el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras, contribuyen a mejorar la seguridad vial ya que contemplan actuaciones que tienen incidencia en esta seguridad de la circulación, como por ejemplo: repintado de marcas viales, reposición de señalización vertical, rehabilitación y refuerzo de los pavimentos, las actuaciones de vialidad hibernal, las operaciones de vigilancia y atención a accidentes e incidentes en el tráfico. El 23 de febrero salió publicado en el Boletín Oficial del Estado que el Ministerio de Fomento licitaba, a través de la Dirección General de Carreteras, por valor de más de 16 millones de euros, mejoras, contrato de servicio para la ejecución de diversas operaciones de conservación y mejora de las carreteras de comarcas gironinas, en las cuales figura la N-II en distintos puntos kilométricos, sobre todo y también en tramos de la N-II que, como muy bien sabe, han pasado a ser tramos urbanos. Se está actuando y trabajando para mejorar la seguridad vial en la N-II.

Por lo que hace referencia —y ya voy terminando— a su desdoblamiento, estoy de acuerdo con usted en que en los últimos ocho años no se ha hecho nada, la ejecución del presupuesto de estos últimos años es cero y tenemos que empezar, por lo que le pido que sea consciente de que esta es la situación en la que se ha encontrado el Gobierno del Partido Popular que se tiene que empezar de cero en los tramos que tenemos pendientes, por lo que le hemos presentado la enmienda que como puede ver hay dos puntos que se refieren a la seguridad vial de la carretera de la N-II y otros dos puntos en los que el Gobierno se compromete a trabajar en la parte sur de la N-II para que su duplicación sea una realidad cuanto antes, pero sin olvidar también que nos comprometemos a seguir trabajando para avanzar proyectos en la parte norte de la N-II, que también creemos que es muy importante y que hasta el día de hoy el Partido Socialista lo había dejado parado e incluso había dicho que renunciaba a desdoblamiento. Esperamos que acepte nuestra enmienda y que podamos llegar a un acuerdo para que esta proposición no de ley salga para adelante y los ciudadanos de Girona estén contentos y vean claramente cuál es el compromiso del Gobierno del Partido

Popular con esta infraestructura, que es una infraestructura necesaria para la dinamización de nuestras comarcas y para la movilidad de nuestros ciudadanos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, para fijar posición tiene la palabra el diputado don Àlex Sáez.

El señor **SÁEZ JUBERO**: Me va a permitir que apele a la Mesa entendiendo la autoridad que tiene para ordenar el orden del debate en Comisión que una alteración sustancial de los puntos del orden del día de la Comisión puede beneficiar al grupo proponente, pero altera también la organización del propio diputado y a mi querido compañero, diputado señor Xuclà, para otras ocasiones le pido la gentileza de avisar al compañero, porque eso facilita también la organización del diputado. **(El señor Xuclà i Costa pronuncia palabras que no se perciben).**

En cuanto a la proposición no de ley que presenta Convergència i Unió y que se ha autoenmendado pasando de un tema estrictamente de seguridad vial a hablar de un tema más de ejecución de la obra, vaya por delante nuestra posición favorable a esta proposición no de ley. Probablemente el tema de la N-II en Girona va a ser un tema que van a tener que escuchar sus señorías en alguna otra ocasión y en Pleno, porque es una de las grandes preocupaciones de nuestros conciudadanos en Girona la falta de ejecución de esta obra demandada desde hace décadas. De hecho, nuestro grupo parlamentario también tiene presentada una iniciativa al respecto que espero que se pueda conocer en la próxima Comisión de Fomento. Quizás debería decirles, recordando al poeta Blas de Otero, que, efectivamente, nos queda la palabra en este tema. Pero ahora hacen falta los hechos y dar una respuesta a ese desdoblamiento de la N-II que tiene problemas de seguridad vial y que es un eje importantísimo no solo para los ciudadanos de Girona sino de entrada a España, para el paso de mercancías y de pasajeros. Es una red viaria importantísima para el conjunto de España.

La conversión en autovía alternativa libre de peaje de la AP-7 entre Barcelona, Girona y la frontera francesa es una necesidad reclamada en Girona desde hace muchísimas décadas. El mal estado de la A-2 en muchos tramos de Barcelona a la frontera francesa ha condenado desde siempre a los ciudadanos de Girona a la utilización de la autopista AP-7 y al pago de sus peajes. Además, Girona sufre un agravio comparativo con muchas otras provincias y comunidades autónomas de España que gozan de autovías desdobladas que en muchos casos no se encuentran plenamente justificadas desde un punto de vista de la vertebración territorial y del tránsito de tráfico rodado. La situación de la A-2 es de una necesidad palmaria, y en su falta de desdoblamiento en los últimos años han perdido mucho crédito los responsables políticos de todas las administraciones públicas con responsabilidades de Gobierno. Me he atrevido a decir muchas veces que nosotros mismos, los socialistas, hemos

pagado un precio electoral y personal de crédito muy alto en este asunto, y no me duele reconocerlo.

Desafortunadamente, el único tramo desdoblado, aeropuerto de Girona-Fornells de la Selva, en Girona sur, se puso en funcionamiento en la ya lejana fecha de diciembre de 2007. Pese a la voluntad política de desdoblamiento en autovía la A-2 en la pasada legislatura y que los tramos Maçanet de la Selva-Sils y Sils-Caldes fueron ya adjudicados en 2005 y 2006, estos tuvieron que ser rescindidos una vez iniciadas las obras. En el primero de los tramos, el contrato de adjudicación se rescindió en 2009 a petición de la empresa adjudicataria, y en el segundo el contrato fue rescindido por dificultades financieras y por el concurso de acreedores de la unión temporal de empresas Begar-Benito Arnó. Es precisamente este tramo el que resulta más urgente finalizar. Con las obras a medio terminar, y concentrando un gran número de accidentes de circulación —no me gustan los adjetivos que ha utilizado mi compañero de Convergència i Unió, pero es cierto que hay una ratio de casi un fallecido por mes. Por tanto, la A-2 concentra muchos accidentes con resultados fatales, aunque quizá es preferible dejarnos de adjetivos tan contundentes—, debe acometerse su ejecución de inmediato. Las obras del tramo Sils-Caldes fueron licitadas nuevamente el 5 de julio de 2011 por importe de 38,9 millones de euros, siendo necesario para ello efectuar nuevamente todo el proceso de contratación pública. Las obras fueron adjudicadas provisionalmente, con el Gobierno socialista, a la empresa Acciona por la mesa de contratación en la anterior legislatura. Sin embargo, a consecuencia del cambio de Gobierno y del traspaso de responsabilidades entre los ejecutivos, no se ha procedido a la adjudicación definitiva de este tramo, pese a contar con la autorización de gasto; no conocemos la excusa para no hacerlo, no sabemos si la aprobación de la Ley de Presupuestos lo puede justificar. Apelamos a la responsabilidad del Gobierno para que adjudique definitivamente este tramo de Sils-Caldes para generar una cierta sensación de que existe voluntad de desdoblamiento de la A-2 en esta legislatura. Resulta urgente no demorar más la adjudicación de este tramo y plantear en la presente legislatura un calendario del desdoblamiento de la totalidad de la A-2 a su paso por la provincia de Girona. Los tramos al sur de Girona, Tordera-Maçanet y Maçanet-Sils, deberían haberse incluido en la Ley Presupuestos. Todavía queda el trámite del Senado, aunque no tenemos mucha fe en que el Grupo Popular, con esa mayoría fría y absoluta, proceda a mejorar esa situación presupuestaria.

Nuestra posición es instar a que adjudiquen de una vez el tramo Sils-Caldes, a que afronten el desdoblamiento del sur de la A-2 y a que establezcan en la presente legislatura un calendario creíble al norte de Girona. Si ese no fuera el caso, habrá que buscar vías alternativas, porque los ciudadanos de Girona no pueden verse condenados a esa doble situación de no tener la infraestructura y pagar el peaje de autopista; en ese caso tendrían que buscar una alternativa en la liberalización de

peajes en esos tramos que afectan a la provincia de Girona. Haciéndome eco del clamor de los ciudadanos de Girona, diré que hace pocas fechas he recibido una moción del Ayuntamiento de Riudellots de la Selva en la que se manifiesta que el conjunto de los municipios de Girona están alarmados con los accidentes de circulación, con la falta de actividad en el desdoblamiento de la A-2. Por todo ello, apelando al sentir de los ciudadanos de Girona, apoyamos la iniciativa de *Convergència i Unió* y esperamos que la nuestra tenga el mismo apoyo cuando se debata en esta Comisión de Fomento. Agradezco a sus señorías que me hayan escuchado en este turno de intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Xuclà i Costa para manifestar la aceptación o rechazo de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Existe una enmienda transaccional, fruto de la proposición no de ley del Grupo Catalán de *Convergència i Unió* con su autoenmienda y con la enmienda del Grupo Popular, que haremos llegar a la Mesa para que sea repartida al conjunto de los grupos parlamentarios. **(La señora vicepresidenta, Esteller Ruedas, ocupa la Presidencia).**

— **RELATIVA A ADOPCIÓN DE MEDIDAS DEL MINISTERIO DE FOMENTO PARA LA CREACIÓN DE SERVICIOS DE CERCANÍAS EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000111).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Vamos a sustanciar la proposición no de ley que figura en el orden del día como punto número 2, relativa a la adopción de medidas del Ministerio de Fomento para la creación de servicios de cercanías en Galicia.

Tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Como hemos manifestado en múltiples debates en esta Comisión y en esta Cámara, la modernización del ferrocarril en Galicia no se agota con la implantación de la alta velocidad. Para la vertebración interna de nuestro país es fundamental también disponer de unos buenos servicios ferroviarios internos, y me remito a dos ejemplos que mencioné recientemente con motivo del debate de las enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado. La duración del viaje entre Lugo y Ourense, dos ciudades distantes 103 kilómetros, es de hora y media, la misma que tiene el recorrido en AVE entre Madrid y Valencia. Lo mismo podríamos decir de la duración del viaje entre Lugo y A Coruña o entre A Coruña y Ferrol en la mayoría de los servicios. Estamos hablando en este último caso de dos ciudades que distan por mar apenas 10 kilómetros, que están a media hora por autopista y que son el

núcleo de la región urbana del golfo Ártabro en la que viven 600.000 personas. Para nuestra vertebración interna también es necesario implantar servicios de cercanías en las principales áreas urbanas para resolver los problemas de movilidad, que es el principal objeto de esta proposición no de ley. Actualmente hay líneas catalogadas como regionales que por prestar servicios en áreas metropolitanas incipientes, como es el caso de los ejes Ferrol-A Coruña, Vigo-Pontevedra o Santiago de Compostela-Vilagarcía de Arousa, en el futuro podrían tener la consideración de líneas de cercanías.

Permítanme poner un ejemplo para ilustrar cómo la implantación de servicios de cercanías en algunas áreas urbanas es una necesidad objetiva que, además, no requiere una gran inversión, como es el caso de la ciudad en la que resido, A Coruña. La comarca de A Coruña tiene las características de una pequeña área metropolitana; hay decenas de miles de personas que residen en los municipios de la periferia y que se desplazan a diario a la ciudad central, y a la inversa, hay miles de coruñeses que se desplazan todos los días para trabajar en las empresas asentadas en los municipios de su entorno. Esta circunstancia, unida al hecho de que A Coruña es una península unida al continente por un estrecho istmo, lo que provoca que se forme un cuello de botella en la red viaria al llegar a la ciudad, hace que las vías de acceso y salida a la misma estén permanentemente saturadas en hora punta. Resulta que existe una línea férrea entre Betanzos y A Coruña totalmente infrautilizada, pese a pasar por localidades como Cambre, A Barcala y O Burgo, con una importante población flotante que se desplaza a diario la capital, y pese a que la misma, a través de distintas ramificaciones, conecta con importantes polígonos industriales en los que trabajan muchas de las personas que residen en estos municipios del entorno, y se adentra, a través del puerto, hasta el centro mismo de la ciudad. Es una línea que podía servir de soporte a un servicio de cercanías que ayudase descongestionar las carreteras con el consiguiente ahorro de tiempo y de costes.

Para la implantación de servicios de cercanías es necesario, en primer lugar, contar con la infraestructura adecuada. De ahí nuestra insistencia en que no se dismantelen las vías que queden en desuso por los nuevos trazados de alta velocidad, dado que podrían ser aprovechadas para la implantación de estos servicios y también para el transporte de mercancías por ferrocarril. Esta es la razón que fundamenta el primer punto de nuestra proposición. En segundo lugar, para la implantación de servicios de cercanías es necesario tener voluntad política. En los Presupuestos Generales del Estado de 2011, fruto de una enmienda introducida por el BNG, se incluyó una partida de 400.000 euros para la realización de un estudio para la implantación de servicios de cercanías en Galicia. Pese a nuestra insistencia a la hora de solicitar al Gobierno, tanto al anterior como al actual, que nos informase sobre si esta partida se había ejecutado y, de ser así, cuáles habían sido los resultados de

este estudio, hasta ahora lo único que hemos obtenido ha sido la llamada por respuesta. No obstante, deducimos que esta partida está todavía pendiente de ejecución, dado que se mantiene la misma en el proyecto de presupuestos para 2012. Por eso proponemos en esta iniciativa que se ejecute esta partida sin más dilaciones. En una comparecencia ante esta Comisión, la señora ministra se comprometió a crear en Galicia una gerencia de cercanías. En aquella comparecencia le recordamos que es la función quien crea el órgano y no al revés; por tanto, no basta con crear una gerencia de cercanías sino que es necesario preservar la infraestructura y realizar los estudios previos que permitan implantar estos servicios en Galicia en un futuro razonable.

Por último, el punto cuarto de nuestra proposición insta a realizar un plan específico sobre el aprovechamiento de las numerosas estaciones y apeaderos ferroviarios, que con la entrada en funcionamiento de los nuevos tendidos de alta velocidad serán cerrados, a fin de mantener estas estaciones para un futuro servicio de proximidad o destinarlo a otros usos que eviten su progresivo deterioro y abandono. El nuevo trazado entre Santiago y A Coruña ya ha provocado el cierre de 8 estaciones de la red convencional; a esta lista se añadirán otras 10 que quedarán fuera de servicio entre Redondela y Santiago de Compostela; otras 45 estaciones entre Ferrol y A Coruña, entre A Coruña y Lugo o entre Monforte y Ponferrada están pendientes de lo que determinen los estudios informativos para adaptar estas líneas a las altas prestaciones ferroviarias. Respecto a la línea convencional Santiago-Ourense-Zamora, hay informaciones que apuntan a que en Galicia se podrían cerrar 22 estaciones al tráfico de viajeros, por mucho que esta línea siga siendo operativa para transporte de mercancías. Creemos, por tanto, que es necesario que se elabore un plan que evite su abandono, estudiando sus posibles aprovechamientos.

Estas son las razones que fundamentan la presentación de esta proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego, que pretende incidir en asuntos que habían motivado acuerdos unánimes en esta misma Comisión de Fomento. Por tanto, solicito a los distintos grupos su apoyo a esta iniciativa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Para defender la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: Una vez más estamos debatiendo en esta Comisión de Fomento, como lo hemos hecho también en las últimas legislaturas, cuestiones relacionadas con el servicio convencional ferroviario, con el servicio de cercanías, con los servicios de proximidad en la Comunidad Autónoma de Galicia; en definitiva, estamos abordando un problema que nos preocupa por ser la única comunidad del litoral de España que carece de servicios ferroviarios de cercanías o de proximidad, y teniendo como particularidad más

reciente que están empezando a quedar en desuso vías de tráfico convencional como consecuencia de la apertura al tráfico de las nuevas líneas de alta velocidad. Nosotros siempre celebramos que se traigan estos debates, y también el que hoy suscita el Bloque Nacionalista Galego. Hemos estudiado su proposición no de ley, la hemos comparado con otros textos de legislaturas anteriores y estamos dispuestos a hacer no solo un debate sin una aportación a través de una enmienda que creemos que, sumándose a la iniciativa originaria, puede contribuir a un resultado mucho mejor.

En primer lugar quiero dejar clara la voluntad inequívoca del nuevo Gobierno de España, del Ministerio de Fomento, de su titular, doña Ana Pastor, en relación con la potenciación de la red ferroviaria convencional para su aprovechamiento por los servicios ferroviarios de proximidad, como los llamamos nosotros, y el transporte de mercancías. Lo dijo así la ministra en su primera comparecencia el día 9 febrero del presente año. También dijo que esperaba que con el apoyo de los demás grupos políticos y de la comunidad autónoma se cree una gerencia de cercanías en Galicia que tenga como objetivo dar los primeros pasos para impulsar este servicio tan necesario, que pensamos que tiene cabida perfectamente en la Comunidad Autónoma gallega. Asimismo, la ministra manifestó que se iba a interesar por el estado del estudio al que aludía el señor Jorquera y que, desde luego, le preocupaban todas las cuestiones relacionadas con las estaciones en desuso y los apeaderos como consecuencia de la apertura de las líneas de alta velocidad.

Con nuestra enmienda pretendemos, en primer lugar, instar a que el Gobierno lleve a cabo los estudios para la implantación de los servicios de cercanías en Galicia. Efectivamente, señor Jorquera, usted contribuyó con su enmienda a que los Presupuestos Generales del Estado para 2011 tuvieran una dotación mayor para esta partida presupuestaria pero debo decirle que, según las informaciones que nos ha trasladado el ministerio, de esos 400.000 euros no se ha ejecutado cantidad alguna y que el estudio para esta implantación, que efectivamente comenzó a final de año, se hizo con cargo a una encomienda, que se ha continuado, a la ingeniería del ministerio, pero no con cargo, repito, a esa partida de 400.000 euros. El compromiso del Partido Popular es continuar con esos estudios y dotar, lógicamente, su coste a través de la partida de 200.000 euros que está en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado para 2012. Esos estudios son realmente muy importantes, y más en el momento en el que se encuentran las finanzas de nuestro país. Hay que analizar los temas de coste, de funcionalidad y muchas otras cuestiones más, pero nos hemos comprometido a que estos estudios sigan y, sobre todo, a que culminen cuanto antes.

Otro de los aspectos que persigue nuestra propuesta es la reafirmación de lo explicado por la ministra: la creación de una gerencia de cercanías que en colaboración con la Xunta de Galicia, que tiene competencias en

esta materia, dé los primeros pasos y establezca objetivos y compromisos tendentes a la implantación de estos servicios de proximidad. No se trata solo de dar los primeros pasos sino de establecer objetivos y compromisos. Finalmente, el análisis con la Xunta de Galicia del aprovechamiento, de la funcionalidad de los tramos ferroviarios, así como de la situación y el destino de las estaciones y de los apeaderos que queden fuera de servicio como consecuencia de la puesta en funcionamiento de las nuevas líneas de alta velocidad. Compartimos lo que plantea el señor Jorquera de que no deben desmantelarse las vías que queden en desuso. De hecho, desde el año 2009 no se desmantela ninguna, porque cuando se hizo, se hizo mal y se frenó. Eso no debe seguir, de hecho no sigue, y tenemos que replantearnos qué hacemos con todas estas estaciones, con estas vías que quedan en desuso, que no solamente pueden ser útiles para los servicios de cercanías sino para servicios regionales de proximidad, con más paradas y también, por supuesto, para el tráfico de mercancías que se combina, en algunos casos, con lo que es el nuevo eixo atlántico de alta velocidad.

Por todo ello, señorías, defendemos esta proposición y confiamos en poder aportar al grupo proponente, el Bloque Nacionalista Galego, una mejor redacción final del texto que sometemos a votación.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Para fijar la posición del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Silva.

La señora **SILVA REGO**: Es cierto que el debate sobre el desarrollo de un servicio de cercanías en Galicia ha estado presente de forma reiterada en esta Cámara y también en el Parlamento de Galicia. Han sido muchas las iniciativas planteadas y aprobadas en el sentido de que los Gobiernos de España y de Galicia estableciesen un marco de diálogo que posibilitase la implantación de los servicios ferroviarios de cercanías en la Comunidad gallega. Ya en septiembre de 2008, la entonces ministra de Fomento, la señora Álvarez Arza, afirmaba la disposición del Gobierno al diálogo y a llegar a un acuerdo que posibilitase que el Gobierno gallego fuese titular y gestor tanto de la vía en desuso como de la operación ferroviaria. Posteriormente, el 13 de abril de 2011, el señor Blanco, también ministro de Fomento, se comprometió a abrir un diálogo sin límites con el Gobierno de Galicia, en el que estaba dispuesto incluir la transferencia de los trenes interregionales para que fuese la Comunidad Autónoma gallega la que gestionarse el servicio de proximidad. Por tanto, el anterior Gobierno socialista siempre mostró su apoyo al desarrollo de los servicios ferroviarios de cercanías en Galicia y la disposición al diálogo con el Gobierno gallego. Pero lo cierto es, señoras y señores diputados, que el Gobierno del señor Feijóo nunca dio pasos firmes para lograrlo. Fueron muchas las disculpas aducidas por el presidente de la Xunta para no hacer frente con seriedad, rigor,

responsabilidad y compromiso a la posibilidad de un acuerdo. De hecho, nunca hubo una verdadera voluntad política por parte de la Xunta para promover un proyecto ambicioso de tren interior en Galicia, como lo demuestra que se hayan gastado 180.000 euros en la redacción de un proyecto para constituir un ente gestor ferroviario gallego del que nada se sabe, que por el camino hayan cambiado la posición y propuesto la implantación de una jefatura de cercanías en Galicia o que, al mismo tiempo, planteen la creación de una gerencia. Es que no se aclaran.

Ahora dirán que la responsabilidad de que no haya habido avances es del anterior Gobierno. En todo caso, señorías, en este momento el Partido Popular gobierna en Galicia y en el Estado español. Ya no hay espacio para las disculpas o para echar balones fuera y decir que la culpa es del árbitro. Ahora ya es el momento de concretar proyectos y medidas. Es cierto que la actual ministra de Fomento, la señora Pastor, en su comparecencia ante esta Cámara el 9 febrero, se comprometió a crear una gerencia de cercanías para Galicia con el fin de coordinar las actuaciones, porque afirmaba que si alguien conoce las cercanías es la propia comunidad autónoma. Desde el Grupo Parlamentario Socialista animamos a que se cree ya. Llevan años planteándola —ya lo hizo en su momento el propio portavoz de esta proposición no de ley, el señor Delgado— y suponemos, pues, que ya la tendrán muy avanzada, muy orientada, muy enfocada y, por supuesto, proyectada. Por tanto, nos preguntamos, ¿por qué no la crean ya, de forma inmediata? Esperamos que no sea una mera declaración de intenciones y que conozcamos cuanto antes los proyectos, recursos y medidas que está planificando la señora Pastor para que el tren de cercanías en Galicia sea una realidad. Mientras tanto, consideramos adecuado que se vayan tomando decisiones como las que plantea la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego, para la que anuncio ya el voto favorable de mi grupo; de hecho, muchas de las propuestas las puso en marcha el señor Blanco. Eso sí, consideramos que es necesario solicitar que se reúnan ya la señora Pastor y el señor Feijóo y que anuncien medidas concretas para abordar la creación de un servicio ferroviario de cercanías en Galicia. Ahora el señor Feijóo ya no puede culpar al Gobierno de España, ahora gobiernan los suyos y tiene la obligación de pactar y lograr lo que antes reclamaba. Ahora tiene que decirle a la señora Pastor que el anterior Gobierno invirtió y ejecutó 4.000 millones de euros en la modernización y conservación de la red ferroviaria gallega, 300 de ellos en la red convencional; que el anterior Gobierno socialista desde 2009 contó con Galicia como una de las primeras comunidades de España en incorporar material móvil de última generación para sus servicios de media distancia o que la Comunidad gallega ha sido integrada en la red del Plan para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril. Ahora es la ministra, la señora Pastor, la que tiene que pasar de la proclama, del lamento

y del discurso de la herencia a la presentación y realización de proyectos.

Esperamos que se produzca esa reunión entre la señora Pastor y el señor Feijóo antes del verano y que nos presenten objetivos y compromisos concretos para la implantación de esos servicios ferroviarios de proximidad. Así tendrá credibilidad el planteamiento del señor Delgado de que siempre ha habido una voluntad inequívoca de potenciación de la red de proximidad en Galicia.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Esteller Ruedas): Tiene la palabra el señor Jorquera para manifestar la aceptación o rechazo de la enmienda.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Hemos llegado a una transacción con el grupo enmendante que comunicaremos ahora mismo a la Mesa. **(El señor presidente ocupa la Presidencia).**

— **SOBRE EL NUEVO MODELO AEROPORTUARIO QUE INTRODUCE LA PARTICIPACIÓN PRIVADA EN LA GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS DE BARAJAS Y EL PRAT Y EN EL CAPITAL DE AENA AEROPUERTOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000249).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre el nuevo modelo aeroportuario que introduce la participación privada en la gestión de los aeropuertos de Barajas y El Prat y en el capital de AENA aeropuertos.

Para la defensa de esta iniciativa, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Román Ruiz.

El señor **RUIZ I CARBONELL**: La proposición no de ley sobre el modelo aeroportuario que presentamos resulta de una importancia crucial, ya que es una de nuestras principales bases económicas, puesto que representa el 10% del producto interior bruto nacional, y es un factor fundamental de nuestra industria turística. Asimismo, las condiciones económicas de nuestro entorno han cambiado sustancialmente desde el anterior modelo del año 1991 con la aparición de compañías *low cost* que significan ya más de 45% del mercado. También ha cambiado, señorías, y ha evolucionado el marco regulador de la Unión Europea. El modelo aprobado en el Consejo de Ministros del 11 de noviembre de 2011 responde a la necesidad de adecuar nuestro sistema aeroportuario al contexto europeo y mundial, teniendo en cuenta los procesos de cambio de negocio, la colaboración público-privada, el consenso logrado con las administraciones autonómicas y los amplios apoyos de los agentes económicos y sociales que pedían un modelo de gestión individualizada y descentralizada de los aeropuertos de El Prat y de Barajas, con el fin de conseguir

un sistema más competitivo, más eficiente y dar nuevas oportunidades de crecimiento a dichos aeropuertos. Sin duda, esto nos ayudará a salir de la crisis al haber una mayor dinamización de un sector esencial de nuestra economía, ya que la apertura del modelo de gestión de los grandes aeropuertos con autonomía para planificar sus inversiones y financiación debería permitir a los gestores aeroportuarios definir estrategias y planes de negocio propios, atraer nuevas rutas y compañías aéreas, incentivando así la competencia entre aeropuertos. Esta reforma se realizó con la máxima transparencia y rigor.

El modelo, señorías, incluía que AENA se dividía en dos empresas públicas: una, como responsable del servicio de seguridad y competitividad; otra, que asumiría la competencia de gestión de la red aeroportuaria, incluyendo la gestión privada en un 49% del capital social y la participación de las comunidades autónomas. Es decir, se propiciaba una clara separación de funciones entre los prestadores de la navegación aérea, por un lado, y de los servicios de gestión aeroportuaria, por otro, con un enfoque más empresarial, con fórmulas societarias, en consonancia con lo que ocurre en todo el ámbito europeo. Es una nueva realidad de nuestros aeropuertos, que son piezas fundamentales, como he dicho antes, del sector turístico. Se trata de un modelo que aumenta la competencia entre nuestros principales aeropuertos; que introduce medidas liberalizadoras y que asegura el mantenimiento de la red; que conserva el carácter público de AENA y que da más participación a los territorios para que puedan colaborar en la gestión de sus aeropuertos. Además, también respondía a un consenso logrado con los Gobiernos de la Generalitat de Catalunya y de la Comunidad de Madrid y tenía el soporte de los agentes económicos y sociales de ambos territorios. Se creaban los consejos rectores de los aeropuertos de Barajas y El Prat como una primera fase para descentralizar la gestión, introduciendo la posición determinante de las instituciones autonómicas, claramente definidas en el caso del aeropuerto de El Prat: un consejo rector compuesto por 5 representantes catalanes y 4 representantes de AENA, que funcionaría por mayoría de dos tercios, con presencia de las instituciones catalanas: 2 vocales de la Generalitat, un vocal del Ayuntamiento de Barcelona, un vocal de los municipios del área metropolitana y un vocal escogido entre personas de reconocido prestigio. El acuerdo también recogía, señorías, la voluntad política manifestada reiteradamente en el Parlamento de Cataluña y satisfacía las aspiraciones de las organizaciones civiles catalanas, que pidieron de forma clara un nuevo modelo de gestión en el encuentro del IESE del año 2007.

Señorías, como ustedes conocen, la ministra de Fomento, el pasado día 20, anunció que quedaba suspendido el desarrollo de este modelo. Se anulaba el acuerdo alegando que su ministerio está trabajando en otro modelo para que los aeropuertos de Madrid y El Prat no compitan entre sí, sino con los grandes *hubs* mundiales. En el programa electoral del Partido Popular, respecto al tema aeroportuario, se decía: En el caso de

la gestión aeroportuaria definiremos un marco en el que la competencia y la liberalización sean los ejes rectores de un mejor servicio a los ciudadanos. Y digo: Señorías del Partido Popular, ¿en qué quedamos? ¿Nos creemos de verdad que la promoción de la competencia genera eficiencia e incremento de la productividad? ¿Que conduce al crecimiento económico? ¿O es que la competencia y la liberalización ahora significan otra cosa? Con el desarrollo del modelo aeroportuario posiblemente no hubieran sido necesarios los incrementos brutales de las tasas aeroportuarias que hacen menos competitivos a Barajas y a El Prat. Para nuestro grupo, competencia y productividad significan mejores precios, más competitivos y unos servicios aeroportuarios con una gestión más eficiente y mejoras en la calidad del servicio a los ciudadanos. Señorías del PP, la competencia es sana y nos ayuda a todos a ser mejores. Si me lo permiten, les pondré un ejemplo gráfico con un símil futbolístico. El Real Madrid y el Barcelona son mejores equipos porque la encarnizada competencia entre ellos les obliga a mejorar constantemente su juego. Un dato que muestra claramente las posibilidades de crecimiento de El Prat con el modelo individualizado de gestión es que actualmente es el noveno aeropuerto europeo por número de pasajeros —datos de 2011— y, sin embargo, es la tercera área metropolitana europea después de Londres y París. ¿De qué tienen miedo ustedes? ¿De que exista competencia favorecedora del crecimiento económico y la mejora de la competitividad de cada territorio? ¿De que la gestión individualizada mejore los resultados económicos y de gestión? ¿De que el nuevo modelo sea capaz de crear más rutas, abra nuevos mercados y permita operar a más compañías? ¿O en el fondo su planteamiento responde —se lo digo así— a una antigua y desfasada posición centralista en su modelo aeroportuario? Ante este modelo claro de modernización y de adecuación al marco europeo, la señora ministra ha comentado que lo primero que hay que hacer es poner en valor AENA, y nuestro grupo les pregunta, señorías del Partido Popular: ¿Con qué intención? ¿Con la de privatizar la totalidad de AENA en el futuro? Lo cierto es que ante esta pregunta, que ya formulamos a la ministra de Fomento en una comparecencia, no ha existido una negación de esta intención por parte del Gobierno. El Grupo Socialista, señorías, va a seguir defendiendo un modelo de gestión más moderno, más eficiente y que genere oportunidades de desarrollo. Vamos a seguir defendiendo el modelo que el Gobierno socialista aprobó en consenso con los territorios, porque creemos que es el más beneficioso para España y también para Cataluña, aunque tengamos que hacerlo solos.

Señor Macias, nuestro grupo va a aceptar su añadido, un punto tercero, pero una cosa es evidente. Nos da la impresión de que el Grupo de Convergència y el Gobierno del señor Mas han dejado de considerar el papel determinante de las instituciones catalanas en el aeropuerto de El Prat como algo prioritario, y eso se debe, desde nuestro punto de vista, a la debilidad de CIU

para defender los intereses de Cataluña e incluso peor, señor Macias. Vemos a un Gobierno de CIU en Cataluña resignado, que no es capaz de plantar cara y defender lo que el conjunto de la sociedad catalana ha estado reivindicando en los últimos años: una gestión individualizada, en la que las instituciones catalanas sean determinantes. Lo estamos viendo día a día. En el pasado era un hecho irrenunciable, fundamental para el desarrollo de Cataluña, y da la impresión de que ha dejado de serlo para el Gobierno de CIU. Tenemos una muestra clara en la negativa del conseller Recoder a comparecer en el Parlamento para explicar qué posición tiene el Gobierno de Cataluña en relación con la marcha atrás de la ministra de Fomento.

Por todo ello, señorías, instamos al Gobierno a desarrollar a la mayor brevedad posible el nuevo modelo aeroportuario de gestión descentralizada e individualizada, garantizando la participación determinante de las comunidades autónomas, las administraciones locales y los agentes económicos, con el objetivo de conseguir, como he dicho antes, un modelo competitivo, moderno y eficiente. También instamos al Gobierno a constituir en el plazo máximo de tres meses el consejo rector del aeropuerto de El Prat en cumplimiento del acuerdo del Consejo de Ministros del 11 de noviembre de 2011.

El señor **PRESIDENTE:** Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Macias.

El señor **MACIAS IARAU:** Nuestro grupo saluda la proposición no de ley del Grupo Socialista. Desde el punto de vista de su oportunidad, nos parece correcto instar en estos momentos al Gobierno a desarrollar el nuevo modelo aeroportuario y a constituir el consejo rector del aeropuerto de El Prat.

Hemos querido complementar esta visión con dos enmiendas parciales que me parece que han sido aceptadas. **(El señor Ruiz Llamas: Una. El punto 3).** La primera va en el sentido de lo que se ha aprobado reiteradamente en el Parlament de Catalunya. Usted ha hecho referencia al Parlament de Catalunya y yo también la hago, no para las cosas que no se aprueban, sino para las que se aprueban, que algo más tienen que ver con la soberanía popular. En cualquier caso, si no nos la aceptan, vamos a votar igualmente a favor de la proposición. Ya llegará. Supongo que con el tiempo y el paso por la oposición, ustedes se alinearán con las posiciones de siempre de Convergència i Unió en ese sentido.

Por otra parte, agradezco que acepten el punto 3, que complementa lo que se interrumpió y lo que, a nuestro juicio, es el aspecto más lamentable. Hace pocos días me pronuncié ante el Pleno del Congreso en el sentido de que haber suspendido la licitación de las sociedades concesionarias, además de una muy mala noticia desde el punto de vista del propio modelo aeroportuario —esto hubiera sido muy positivo—, ha sido una pésima noticia para la Hacienda pública española. Que el modelo no

sea de paternidad del actual Gobierno sino de alguien tan malvado y tan perverso como el anterior Gobierno, que además lo había pactado con otros tan malvados y tan perversos como los nacionalistas no españoles, es un pretexto muy poco serio como para tirar a la basura 6.000 millones que hubieran sido muy aprovechables para el conjunto de las administraciones españolas, para prestar servicios, para recortar menos en sanidad y en educación y para conservar mejor nuestras carreteras. Imagínense ustedes lo que se podía haber hecho con 6.000 millones de pesetas, pero no se ha querido suscribir un modelo racional, correcto, negociado y debatido en profundidad, simplemente se ha querido desmontar.

Como decía, su PNL me parece muy oportuna, porque ahora nos encontramos ante la falta de modelo y esto siempre es preocupante. Se dice que hay un modelo. Es un modelo centralista, con un punto central y una órbita, que se llama red, a su alrededor. Es un modelo que está presente en países tan modernos como Finlandia —el tráfico de Finlandia y el del Estado español tienen muy poco que ver— o Noruega, que tiene un tráfico absolutamente distinto. Sería bueno que copiáramos a estos países en las cosas buenas que tienen. Me preocupa especialmente la falta de modelo, porque en estos tiempos convulsos que por desgracia vivimos puede haber la necesidad de hacer caja, como se dice vulgarmente, y nos podemos encontrar con que por no haber querido descentralizar la gestión —que no vender— de los dos grandes aeropuertos, manteniendo la titularidad estatal —que nos parece correcto—, vayamos a lo de siempre, a malvender. Esto puede suceder en cualquier momento. Les recuerdo aquella frase célebre: Antes alemanes que catalanes. Me imagino que la señora presidenta de la Comunidad de Madrid no iba a poner catalanes al frente de la CREA de Madrid, pero la CREA era para Cataluña y para Madrid. Antes de dejar intervenir a la Comunidad de Cataluña, mejor venderlo todo a quien sea, que acabará siendo un fondo de inversiones bastante lejano, porque, por desgracia, nuestro sector financiero y de servicios no está en posición de acometer grandes inversiones. Nos parece que este ha sido un profundísimo error y no nos cansaremos de decirlo. Ya sé que esto duele, que molesta y que incita a que nos insulten, pero no nos importa que nos insulten, porque los razonamientos deben quedar escritos sobre el papel. Me gustaría que la señora ministra, a quien mi grupo tiene una estima especial y considera una persona inteligente, preparada y de una gran honestidad, tuviera el valor de recapacitar, de reconocer que en esta cuestión se ha cometido un gravísimo error. Seguramente fue mal aconsejada por quienes desde el revanchismo quisieron romper un modelo porque no era suyo o por quienes desde el interés de seguir gestionando en un grupito de amiguetes algo que es de todos le hicieron llegar su voz, que no era la del interés público, sino la del interés más privado posible. Repito, como nos consta la calidad humana y política de la señora ministra, no vamos a cejar en el intento de convencerla en cualquier oportunidad

que se nos presente, y esta que nos brinda el Grupo Socialista es una de ellas.

Finalmente, quiero hacer una pequeña referencia al señor Ruiz. Yo no vengo aquí a defender aquello que votan los grupos en el Parlament de Catalunya. Esta parte de su intervención tiene un punto de divertimento. Sé que usted es un hombre al que le gusta divertirse y está bien, pero a mí me gusta más la parte de su intervención en la que ha hecho un símil futbolístico. Deje usted al Parlament de Catalunya, en el que ustedes tienen muy buenos diputados y diputadas y nosotros también. Dejemos que ellos decidan en Cataluña las cosas de Cataluña, que para eso están y concentrémonos en algo tan importante como intentar convencer al ministerio y al Grupo Popular —me consta que hay muchos diputados y diputadas que estarían de acuerdo en avanzar en el sistema— para volver a llevar el modelo aeroportuario al mar de la racionalidad.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar posición, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Esteller.

La señora **ESTELLER RUEDAS**: Cuando leí la proposición no de ley del Grupo Socialista sobre la defensa de un nuevo modelo aeroportuario pensaba que presentaría un nuevo modelo, pero en la defensa que ha hecho hoy he visto que persevera en el modelo aeroportuario del anterior Gobierno, que tuvo que ser descartado por el actual, porque se planteó en unas condiciones y en un momento que no eran los más adecuados. Ustedes insisten en un modelo de gestión aeroportuaria que no es el más idóneo y no está de acuerdo con la coyuntura actual.

Es verdad que la ministra compareció en la Comisión el 28 de marzo y dio exhaustivas explicaciones del motivo por el cual se tomó esa decisión, pero parece ser que ustedes no escucharon sus palabras e insisten en las viejas reivindicaciones y en las viejas ideas que mantienen su posicionamiento. Desde esta perspectiva, continúan las causas que motivaron esa suspensión. Se pretendió implantar un modelo en el peor momento posible, tanto que las condiciones de los mercados eran claramente desfavorables y desaconsejaron la continuidad del proceso. El motivo era que se podía reducir el número de las ofertas competitivas e incluso el precio a ofertar por ambas concesiones. Eso supondría un deterioro en la imagen de AENA y una pérdida de valor de los activos irrecuperable. Ese es el motivo por el cual en aquel momento el Consejo de Ministros tomó esa decisión. Pero la renuncia a la celebración de esos contratos no implica que se descarte que participen en la gestión instituciones catalanas, instituciones de la Administración o del tejido productivo, como también anunció la ministra en su comparecencia. Por tanto, no fue únicamente una decisión del Partido Popular; hubo declaraciones de personajes políticos, como el señor Duran, que cuando se tomó esta decisión dijo que el concurso de

adjudicaciones estaba muerto. Dijo que las propias empresas no acababan de encontrar las condiciones exactas. Señor Macias, esto es lo que dijo su grupo parlamentario, esto es lo que en aquel momento se dijo, porque las condiciones no eran buenas, no eran idóneas y no había más que esto. Hoy, cuando plantean esta enmienda, en la que piden licitar en seis meses el concurso, se están desdiciendo de aquellas palabras, cuando la coyuntura es la misma. Por tanto, no solo fue la decisión del Gobierno, sino que hubo opiniones que consideraron que era lo más aconsejable dada la coyuntura y las condiciones en que se planteaba.

No cabe duda de que el sector aéreo es un sector estratégico para la competitividad de la economía. En el caso concreto del aeropuerto de El Prat, consideramos que se han de crear las condiciones adecuadas para que sea un gran *hub* intercontinental. Naturalmente, el *hub* lo hacen las compañías. Tenemos nueve de las mejores compañías del mundo, pero tenemos que intensificar todas las conexiones intercontinentales, porque queremos estar conectados con los centros estratégicos más importantes del mundo y hacer de El Prat un aeropuerto potente en el sur de Europa. Esto se está trabajando. La dirección del aeropuerto de El Prat ha estado trabajando intensamente para conseguir actualmente en torno a 28 interconexiones intercontinentales y avanzar en esa dirección. Es necesario introducir nuevas fórmulas de gestión, pero hay que avanzar en la coyuntura que tenemos actualmente. Estamos de acuerdo en que exista este nuevo modelo de gestión aeroportuaria que permita conseguir la máxima competitividad, pero antes hay que hacer varias cosas. Por un lado, hay que poner en valor AENA a través de un plan estratégico y de negocio que permita la máxima productividad y eficiencia y la mejora de los resultados económicos. Con posterioridad, hay que iniciar el proceso de privatización parcial de su capital social, que permita introducir gestión privada y favorezca su eficiencia y competitividad. Eso es posterior, porque antes hay que dar el primer paso, que es imprescindible. Paralelamente se ha de contar con la participación de la sociedad civil y de las comunidades autónomas; en el caso de Cataluña, de la Generalitat de Catalunya, del tejido empresarial y de toda la sociedad civil. Para ello, el Gobierno está elaborando ya un real decreto para la creación de los comités de coordinación aeroportuaria entre el Estado y las comunidades autónomas que permitan su participación en la coordinación y el impulso de las políticas aeroportuarias. Estos comités serán los instrumentos sobre los que se articulará esta participación entre la Generalitat, el Ayuntamiento de Barcelona, las instituciones económicas y el resto de los ayuntamientos metropolitanos para conseguir la máxima competitividad en el aeropuerto de El Prat. Nosotros somos de los que pensamos que el aeropuerto de El Prat ha de tener la máxima potencialidad y que esto se ha de hacer con la participación de las instituciones catalanas, de las instituciones locales y del tejido productivo, que son los que conocen muy bien qué estrategias económicas hay que adoptar, pero en el marco del comité

de coordinación. Además, en el consejo rector, ustedes tampoco dotaban de grandes competencias a las comunidades autónomas y por eso en aquel momento no tenían muchas. De hecho, las que les dejaban eran la de supervisar al concesionario y la de planificación. Por eso, resumiendo —y ya acabo—, nosotros decimos sí a un nuevo modelo, cuando llegue el momento oportuno para tenerlo, para conseguir la máxima competitividad, contando con la participación de las instituciones económicas y catalanas, Generalitat y ayuntamientos, según los calendarios previstos para avanzar en la mejora del sector aeroportuario, tan necesario y estratégico para dinamizar la economía.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ruiz, tiene la palabra para posicionarse sobre la enmienda planteada.

El señor **RUIZ LLAMAS**: Como he dicho, aceptamos el punto 3, que es complementario a los dos primeros puntos de nuestra proposición no de ley.

— **SOBRE LA INCLUSIÓN EN EL CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO DEL RAMAL: LORCA-BAZA-GUADIX. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000421).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, sobre la inclusión en el corredor mediterráneo del ramal Lorca-Baza-Guadix, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra don Manuel Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Como saben sus señorías, a pesar de la profunda crisis financiera y económica en la que estamos inmersos, España y toda la Unión Europea están debatiendo en estos momentos sobre las redes transeuropeas de transporte, fundamentalmente sobre la ferroviaria, en la que hay carencias más relevantes. La Comisión Europea ha aprobado un diseño de redes, que presentó el ministro Blanco, en el que destaca especialmente el corredor ferroviario mediterráneo desde Portbou a Algeciras. La ministra Pastor, cuanto tomó posesión, se comprometió a presentar ante la Comisión Europea una modificación profunda de las redes españolas aprobadas inicialmente, y así lo hizo, con una nueva propuesta de red española para las redes transeuropeas del transporte —tienen aquí el resumen—, pero fatalmente ni el comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, ni el resto de los países miembros votaron a favor de la propuesta de la ministra Pastor, que se quedó sola y sin ningún apoyo. Pero bueno, a veces los batacazos no son definitivos, y si España consigue apoyos suficientes en el Parlamento Europeo o en el Consejo, podrá llevar una nueva propuesta que deberá reordenar, priorizar y demostrar la capacidad económica de nuestro país para financiarla. Creo que en eso estará el Gobierno en estos momentos.

En este contexto del debate europeo, la ministra Pastor ha anunciado que está elaborando un plan estratégico de infraestructuras, transportes y vivienda, el Pitvi 2012-2024, que sustituirá, supongo, al Plan estratégico de infraestructuras del transporte (PEIT). Creo que en él incluirá las redes transeuropeas aprobadas para España y todas las infraestructuras que ella llevó a Europa, para que tengan una planificación estable en nuestro país y puedan ser financiadas vía Presupuestos Generales del Estado hasta 2024. Pues bien, en este contexto se enmarca la proposición no de ley que estoy defendiendo. Por un lado, puesto que la ministra Pastor va a seguir defendiendo ante la Unión Europea, ante el Parlamento y ante el Consejo, una nueva propuesta de red española para las redes transeuropeas de transporte, pedimos que incluya en ella el ramal Lorca-Baza-Guadix y, en cualquier caso, que lo incluya en la planificación que está preparando en el Pitvi 2012-2024.

Como recordarán sus señorías, este es un ramal que se utilizó durante muchos años, que después cayó en desuso y prácticamente se cerró hasta que fue eliminado. Es un ramal que va desde Lorca, por Almendricos, Águilas, Huércal-Overa, Albox, Olula, Purchena, Tíjola, Serón, Caniles, Baza, Gor y Hernán-Valle, por citar algunas poblaciones por las que discurre hasta llegar a Guadix, donde se incorpora al trazado interior del corredor, con conexión con Granada, Antequera, Algeciras o Sevilla. Es un ramal de 152 kilómetros, un trazado de no excesivas pendientes, que daría servicio tanto a la zona de Lorca y Murcia como a la Comarca del Mármol de Almería y a las altiplanicies de Huéscar, Caniles, Baza y Guadix.

Este proyecto estaba en estudio en la Junta de Andalucía, para, una vez hecho, proponérselo a quien tiene las competencias ferroviarias, que es el Estado, en el Plan de ordenación del territorio y en el Plan de infraestructuras sostenibles del transporte de Andalucía. Ayer mismo, el *lobby* Ferrimed, reunido con todos los empresarios e instituciones en Murcia, aprobó el texto definitivo del corredor ferroviario mediterráneo e incorporó felizmente esta propuesta del ramal Lorca-Baza-Guadix, que ha contado además con el impulso del alcalde socialista de Baza, Pedro Fernández, que ha centrado el trabajo y ha conseguido el apoyo unánime de la Diputación de Granada —dirigida por el Partido Popular y cuyo presidente es a la vez presidente del Partido Popular en Granada—, de la Cámara de Comercio, de la Confederación de Empresarios, de los sindicatos y de numerosos colectivos. Este ramal es trascendente. Daría servicio a una extensísima zona del nordeste de Andalucía que ahora mismo está vacía de infraestructuras ferroviarias, a pesar de que hay ciudades medias relevantes, como Baza, con 22.000 habitantes, Guadix, con 20.000, y sobre todo el núcleo de Lorca, con más de 90.000 habitantes, y la Comarca del Mármol, con más de 100.000 habitantes. Esta conexión permitiría que toda la zona de Murcia y Lorca tuviera conexión directa con Granada y,

por tanto, con todo el corredor ferroviario interior de Andalucía, viéndose mutuamente favorecidas.

La ministra Pastor presentó recientemente algunas propuestas que, como se puede ver en los planos de ferrocarriles de viajeros o de mercancías, llenaban todo nuestro territorio nacional de nuevas vías férreas, incluso con la enorme fortuna de que en algunas zonas de España se desarrollan plataformas multimodales extraordinarias, como la de Castilla y León, que dará un potencial enorme a zonas como Arévalo, Aranda del Duero, Palencia, Soria, Burgos, Miranda del Ebro, Benavente, etcétera. Todo eso nos parece fantástico y lo que pedimos es que se rellene el hueco territorial de Guadix-Baza-Lorca con esta infraestructura, unánimemente pedida por todas las fuerzas políticas del territorio, en un eje ferroviario de tráfico mixto de viajeros y mercancías.

Como después no voy a tener oportunidad de escuchar la defensa de la enmienda del Grupo Popular, me voy a posicionar aunque no haya sido defendida. El Grupo Popular, en su enmienda, pretende decir: Podríamos estar de acuerdo, lo veríamos, pero que la Junta de Andalucía haga antes un estudio de viabilidad al que se comprometió ya en 2008. ¡Hombre! Que nos pida para este ramal un estudio de viabilidad de la comunidad autónoma cuando no se ha pedido ninguno en ninguna comunidad autónoma, en ninguna localidad, en ninguna plataforma multimodal no parece razonable. Dicen: Bueno, cuando se haga el estudio de viabilidad, ya veremos; que el Pitvi valore la posibilidad de contemplar esta conexión. No creo que pedir que algo esté en la planificación estratégica para 2024, que es lo que estamos pidiendo en estos momentos, cuando hay unanimidad de las fuerzas políticas, sindicales y empresariales, sea pedir peras al olmo. Nos podrían decir que lo hubiéramos hecho nosotros. Posiblemente, sí. Nos podrían decir que la herencia recibida es horrorosa. Sin duda, también. Pero les recuerdo que las herencias siempre pueden ser peores y se puede no solo renunciar a la herencia sino dejar a los sucesores resultados más negativos. Hoy acabo de enchufar el iPhone y me coloca la prima de riesgo en 540 puntos y la Bolsa en 6.090. El pobre Zapatero no va a tener posibilidad de salir en defensa de la gestión de sus últimos seis meses. Por tanto, olvidemos la herencia, pongámonos de acuerdo, hagamos lo que pide su presidente provincial, que a la vez es presidente de la Diputación de Granada, senador, y todos los alcaldes del Partido Popular, que tengo su relación aquí, que felizmente han apoyado esta propuesta y no creo que el Partido Popular en Madrid quiera decir una cosa distinta de que la dice en Granada. Pido a todos los grupos que nos ayuden a completar ese corredor ferroviario y que no haya escarnio para ese ramal Lorca-Baza-Guadix. Acabo, señor presidente, como acababan las instancias antiguas. Es gracia que espero alcanzar del recto proceder de vucencia, su señoría, cuya vida Dios guarde muchos años. **(Risas)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la diputada doña Concepción Santa Ana.

La señora **SANTA ANA FERNÁNDEZ**: Señor Pezzi, le demostraré que no vamos a decir cosas distintas entre lo que están reivindicando los alcaldes en la provincia de Granada, lo que reivindica el presidente de la diputación, con lo que nosotros reivindicamos en Madrid, porque la verdad es que con el Partido Popular de Granada tenemos diálogo, estamos de acuerdo en las posiciones que defendemos y lo hacemos en todas las instituciones en las que tenemos representación.

La exposición de motivos de la proposición no de ley —permítanme— es un verdadero monumento a la inoperancia del Partido Socialista. En esa exposición de motivos los socialistas reconocen todo lo que no fueron capaces de hacer en la línea Guadix-Baza-Lorca cuando estaban en el Gobierno de España y reconocen la insuficiente propuesta que en ese momento hizo el señor Blanco con Andalucía en lo que al corredor ferroviario del mediterráneo se refiere. El Grupo Parlamentario Socialista en la exposición de motivos habla de las alegaciones que posteriormente hace el Ministerio de Fomento al trazado del corredor del mediterráneo, insisto, aprobado por un Gobierno socialista en octubre del año 2011, el Gobierno actual propone la inclusión del litoral andaluz y aquí todos conocemos que esas alegaciones se hacen y se llevan a cabo gracias a la gestión de la actual ministra de Fomento que, desde luego, tiene más sensibilidad con Andalucía de la que tuvo el Gobierno socialista.

Ahora ustedes se han vuelto muy reivindicativos con Andalucía, pero lo hacen ahora que ya no gobiernan. Quiero recordar que el acuerdo alcanzado en la Unión Europea sobre redes transeuropeas de transportes, que están ustedes tan interesados en modificar y que se firmó el pasado 19 de octubre de 2011, es fruto de las gestiones que hizo o, mejor dicho, que no hizo el Gobierno del Partido Socialista. En esa fecha ustedes se mostraron muy satisfechos y lo vendieron a bombo y platillo tal como demuestra la nota de prensa oficial del Ministerio de Fomento de ese 19 de octubre del año 2011, cuando dice que la Unión Europea acepta la propuesta que el Gobierno de España le ha trasladado sobre redes transeuropeas de transporte. Es más, el Gobierno de España, entonces en manos del Partido Socialista, se felicitaba de que la Comisión Europea hubiera recogido la filosofía que el Gobierno de España le había trasladado. Aquí hay que preguntarse de qué se han dado cuenta ahora que no se dieron cuenta antes. Señor Pezzi, a ustedes les gusta ser reivindicativos solo cuando están en la oposición, pero se olvidan de serlo cuando están en el Gobierno. **(El señor Pezzi Cereto: ¡Madre mía!).**

Ustedes diseñaron un corredor del mediterráneo para Andalucía claramente insuficiente, se olvidaron del litoral andaluz y, por supuesto, ni se acordaron de nombrar la línea que hoy reivindican. Señor Pezzi, última-

mente sus reivindicaciones llegan tarde, en concreto llegan ocho años tarde, además de poner de manifiesto una gran incoherencia política como ahora intentaré demostrar ante esta Comisión. En lo referente a la antigua línea Guadix-Baza-Almendricos, que ustedes en la exposición de motivos nos dicen que se eliminó en el año 1984, obviamente la eliminaron los socialistas, pero fíjense además lo que ha ocurrido en los últimos tiempos. En los Presupuestos Generales del Estado del año 2006 se aprueba una enmienda, que fue promovida por Izquierda Unida, donde se destinaban 500.000 euros para el inicio del estudio de viabilidad de la línea Guadix-Baza-Lorca; una enmienda que nunca fue ejecutada por el entonces Gobierno socialista. En octubre de 2007, el ex consejero de presidencia de la Junta de Andalucía, señor Zarrías, hoy diputado en esta casa y compañero suyo en el Grupo Parlamentario Socialista, anunció precisamente en Baza que a la línea que hoy tenemos en cuestión se le iba a realizar el estudio informativo. En el Plan de ordenación del territorio de la Junta de Andalucía, aprobado en el año 2006, este corredor ya aparecía como un elemento a estudiar, pero el plan que le sigue, que es el Plan Pista 2007-2013, también de la Junta de Andalucía, entonces señalaba la actuación como especialmente relevante. Es en el año 2008, en concreto en octubre, cuando la Junta de Andalucía adjudica por 369.384 euros el estudio informativo, del que hasta la fecha no tenemos constancia absolutamente de nada. No nos diga, señor Pezzi, que estamos exigiendo a la Junta de Andalucía cosas que no le exigimos en otros territorios, porque es la Junta de Andalucía la que tiene que cumplir sus compromisos.

Fíjense qué estupendas gestiones han hecho ustedes para hoy no tener absolutamente nada, pero vienen muy reivindicativos a esta Comisión, intentando cubrir el expediente ante los granadinos, ante los almerienses y ante los murcianos. Esto es a lo que nosotros llamamos incoherencia política. Efectivamente, ayer tenía lugar en Murcia una reunión donde Ferrmed anunciaba que llevará el ramal ferroviario Guadix-Baza-Lorca del corredor del mediterráneo al Ministerio de Fomento en junio y posteriormente a la Comisión Europea para que se aborde la posibilidad de contemplar esa línea. Eso es lo que decía textualmente el texto de Ferrmed. Le anuncio, señor Pezzi, que el Ministerio de Fomento no tiene ningún problema para ello, tal y como aparece en la enmienda que nosotros hemos presentado al texto. Los socialistas tienen que cumplir con su parte del trato, tienen que cumplir con sus compromisos y llevar a cabo, de una vez por todas, dicho estudio informativo que viene prometiéndose desde el año 2006.

Señorías, si verdaderamente están comprometidos con la línea, acepten la enmienda presentada y comuniquen a la nueva consejera de Obras Públicas de la Junta de Andalucía que ponga en marcha los estudios necesarios y, por favor, háganlo inmediatamente. El Gobierno central ya es consciente de la importancia de este ramal para el desarrollo de las provincias de Granada, de Murcia y

de Almería y, sobre todo, para impulsar el transporte de mercancías. Desde el Grupo Parlamentario Popular agradecemos el apoyo de los ayuntamientos de la provincia de Granada que se han adherido al texto y, por supuesto, el apoyo también unánime de la Diputación de Granada y de los distintos colectivos que reivindican esta línea. Aceptando ustedes esta enmienda, tienen la oportunidad de cumplir los compromisos que adquirieron en su momento con los andaluces. Tampoco pedimos tanto en esa enmienda, pedimos que una vez que la Junta de Andalucía haya realizado el estudio informativo y de viabilidad al que se comprometió en el año 2008 e insisto libera una partida presupuestaria muy concreta, teniendo en cuenta que la línea Lorca-Baza-Guadix aparece señalada como especialmente relevante en el plan de la Junta, porque así lo decidió la Junta de Andalucía, y tras el resultado de esos estudios, que en el Pitvi 2012-2014 se valore la posibilidad de contemplar esta conexión. Exactamente lo mismo que pide el *lobby* Ferrmed.

Señor Pezzi, si usted no considera oportuno aceptar esta enmienda, para que ustedes no nos digan que nos seguimos quejando de la herencia, que por supuesto nos seguiremos quejando, porque entiendo que también hay que tener informados a los ciudadanos de la pésima gestión que hizo en su momento el Gobierno socialista, no solamente en lo referente a esta línea, sino a otros muchos aspectos económicos, como hoy en día todos estamos padeciendo, le anuncio que nosotros sí vamos a actuar y presentaremos esta iniciativa como una proposición no de ley, recogiendo lo que les he anunciado anteriormente en la enmienda que hemos presentado, tanto en el Congreso de los Diputados como en el Senado, para que pueda ser sacada adelante.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa**). Tiene la palabra, señor Macías.

El señor **MACÍAS I ARAU**: Evidentemente, la provincia de Granada queda bastante lejos de mi demarcación. Sin embargo, como saben sus señorías y el señor presidente, nuestro grupo desde hace bastante tiempo está impulsando el corredor del mediterráneo en una visión integral, desde Algeciras, en una visión que sea lo máximo respetuosa con lo que cada comunidad autónoma crea que tiene que ser el mejor trazado, ya en tiempos del Senado, que compartí con el ilustre diputado, antes senador, se constituyó una comisión de trabajo en la cual se debatió sobre el corredor mediterráneo y en aquella comisión de trabajo uno de los temas que se debatió más intensamente fue el trazado del corredor mediterráneo por Andalucía, era de una gran complejidad por la orografía y por la gran humanización del litoral malagueño. Este es un tema de no sencilla resolución. Parece que en estos momentos con el consenso de Andalucía y de Murcia se está llegando a la voluntad de definición de un doble corredor desde Murcia, un corredor litoral, complejo, más a largo plazo, que es el que está recogido, y un corredor que en parte ya se está

construyendo, que se trata del corredor interior, al norte de la cordillera de Sierra Nevada. A nuestro juicio, el ramal que hoy se propone para su aprobación nos parece que es francamente positivo. En la versión que sea, si hay acuerdo entre los grupos mucho mejor, porque estas cosas se deben hacer con el acuerdo entre los grupos, pero en cualquiera de los casos nosotros vamos a dar el voto favorable, porque es un voto convencido a favor del corredor del mediterráneo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, don Manuel Pezzi.

El señor **PEZZI CERETO**: Lamentándolo mucho, no podemos aceptar que el grupo mayoritario de esta Cámara sea a la vez el Gobierno y la oposición, algún papel tenemos que tener los demás. Estas son propuestas de la oposición, el Gobierno las aprueba o no, pero no las puede sustituir y hacer lo que estime conveniente en todo momento. Por tanto, no acepto la enmienda. Que se valore la posibilidad de contemplar esta conexión cuando la Junta de Andalucía haga un estudio que contrató en el 2008 es una burla total a todos los granadinos y a todas las instituciones que votaron a favor de este ramal y para que se incluyera ya de forma inmediata.

— **SOBRE LAS INVERSIONES EN ALTA VELOCIDAD Y EL IMPULSO DE TRANSPORTE DE FERROCARRIL CONVENCIONAL Y TRENES DE MERCANCÍAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIÓN PROGRESO Y DEMOCRACIA. (Número de expediente 161/000629).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la penúltima proposición no de ley, del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, que versa sobre las inversiones en alta velocidad y el impulso del transporte ferrocarril convencional y de los trenes de mercancías, que defiende don Carlos Martínez Gorriarán.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Esta es una cuestión que ya hemos traído en alguna otra ocasión y que ya ha estado presente también en los debates de presupuestos: ¿Cómo deben reorganizarse en estos momentos las inversiones en materia ferroviaria en una situación de crisis? La tesis que traemos aquí, que es muy conocida, es que debería haber una revisión a fondo de las inversiones del Estado en materia de alta velocidad, que cualquier nueva inversión debería someterse a estudios vinculantes de rentabilidad y de necesidad, de demanda social y también de conveniencia económica, porque, como todo el mundo sabe y parece que hay un consenso generalizado sobre esto, las inversiones en alta velocidad se hacen a costa normalmente de las inversiones en la red convencional y, particularmente, en los recorridos de media distancia, regionales, etcétera.

Proponemos que se inste al Gobierno a que revise a fondo esa política, no a que abandone todas las inversiones que quiera realizar o que han sido aprobadas en este campo, porque consideramos que en ese sentido ha habido una tendencia a reconsiderar que es acertada, pero todavía queda residualmente alguna idea o algún tópico muy arraigado como es ese de que las inversiones en AVE tienen una especie de valor añadido político que va más allá de la función propia de una infraestructura ferroviaria. Es decir, que se encarga al AVE cosas que no dejan de ser un tanto extrañas o especulativas como que sustituya otros vínculos que deba haber entre territorios del Estado y cosas similares. Proponemos que se haga un estudio a fondo y una reconsideración para que se consideren prioritarias también, y no sistemáticamente al AVE, inversiones que son muy necesarias en otros campos, el transporte de media distancia y de cercanías y, sobre todo, el transporte de mercancías que en España es prácticamente marginal, con un coste altísimo derivado en materia de mantenimiento de carreteras, tráfico por carretera de mercancías, emisiones de CO₂, que también tienen un coste económico aparte del medioambiental, etcétera. En resumidas cuentas lo que se pide al Gobierno es un replanteamiento de su política en esta materia. No se trata de rechazar sistemáticamente cualquier inversión en AVE, pero sí que ha de tenerse en cuenta que estas inversiones se hacen a costa de otras, sobre todo en momentos de crisis como la presente. Además parece necesario hacer una reflexión política al respecto. En unos momentos de una altísima inestabilidad económica y, lógicamente, política, cuando el riesgo de intervención exterior va creciendo, parecería aconsejable que fuéramos las instituciones de la democracia española las que tomen estas medidas y no que estemos esperando a que nos vengan a imponer prácticamente que abandonemos este tipo de sueños un tanto desproporcionados para nuestra capacidad de financiación actual, etcétera. Esto es lo que planteamos en esta PNL y después en el último turno me referiré a las enmiendas que nos han propuesto.

El señor **PRESIDENTE**: Por los grupos parlamentarios enmendantes, en primer lugar, el Grupo Parlamentario Catalán, don Pere Macias.

El señor **MACIAS I ARAU**: Nuestro grupo ha leído con gran atención esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia y la considera francamente muy positiva, con una voluntad que nosotros compartimos que es la de racionalizar las inversiones públicas en ferrocarril. Estos días cuando hemos estado analizando los Presupuestos Generales del Estado hemos visto cómo un porcentaje elevadísimo de la inversión se destina a trenes de alta velocidad, mientras que el llamado ferrocarril convencional, que englobaría tanto el transporte de mercancías, que no siempre es por red convencional, esto habría que matizarlo, como sobre todo los ferrocarriles que prestan obligaciones de servicio público, básicamente regionales y cercanías,

prácticamente no tienen dotación. Este es un aspecto que parece que debería ser subsanado y la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia lo hace con un cierto orden e intentando introducir elementos de racionalidad. Esto nos gusta y no hace falta que le diga que parece que es oportuno y que cuantos más grupos se sumen a introducir la racionalidad en la política ferroviaria española será mejor. Nos parece una buena proposición no de ley que, en cualquier caso, estamos dispuestos a votar favorablemente.

Para perfeccionarla, a base de buena voluntad, hemos introducido dos matizaciones casi de estilo. Uno modificando el punto 2, que a nosotros nos gusta más hablar del ferrocarril que presta obligaciones de servicio público, es una manera de referirse al mismo. En el punto 3 precisar que se trata de impulsos en la red ferroviaria de la Administración del Estado. Es lo que aquí compete a algunas comunidades autónomas en sus redes ferroviarias, mucho menores, pero están haciendo actuaciones muy importantes que tampoco tocaríamos. Se trata de cuestiones de estilo, casi de matiz. Nos parece una proposición muy oportuna y sería muy positivo que pudiera ser aprobada.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación para la defensa de otra de las enmiendas presentadas, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, don Andrés Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda a esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia, entre otras cuestiones porque parece que esta PNL es producto de los vaivenes ideológicos de UPyD, que va tratando de acercarse siempre donde pueda tener algún semillero de votos. La mejor prueba de lo que acabo de significar es la distinta defensa que ha hecho el diputado portavoz en esta tarde del propio texto de la PNL. La diferencia es importante. Hoy ha hecho una intervención muy distinta, con un rumbo bastante más centrista que el que se traduce de la lectura de la proposición no de ley. Todos los grupos parlamentarios estamos preocupados por el tema de las inversiones y por cuál sea el futuro de la alta velocidad, en definitiva del transporte ferroviario, pero no se puede ver como una foto fija. Parece que UPyD lo ve como una foto fija en este momento, sin poner el gran angular de cómo se tienen que planificar este tipo de infraestructuras. Estamos en un momento de crisis, estamos en una gestión —tampoco quiero utilizar términos más allá de lo normal de la cortesía parlamentaria— del último Gobierno que no ha sido satisfactoria: hay incumplimiento de plazos y ha habido un fracaso, tanto del PEIT como del Plan extraordinario de infraestructuras. Por tanto, estamos ante una situación en la que tenemos que analizarlo de otra manera. La ministra —y el Gobierno— ha anunciado para el próximo mes de julio, que está ahí a la vuelta de la esquina, un nuevo plan, el Pitvi, y el Gobierno tiene claramente que poder manifestar cuál es su idea con respecto a esto. Una clara demostración

de lo que pasa también con las planificaciones. Si hubiera cumplido con el PIT 2000-2007, ejecución del 2010, que se había dejado planificado por Gobiernos anteriores, hoy en el año 2010, y mucho más en el 2012, tendríamos una red de más de 8.000 kilómetros de alta velocidad y esta discusión que estamos teniendo hoy no se estaría produciendo. Hay cuestiones en las que hay que matizar, también lo ha dicho el señor Macias, alguna de la terminología o alguna de las definiciones que plantea la proposición. Donde está funcionando la alta velocidad tiene resultados más que aceptables y está sustituyendo a otros modos de transporte de una forma clara y competitiva y no hay nada que decir. La red convencional no es solo una red de media distancia, lo ha comentado el señor Macias. Hay cuestiones en las que no podemos olvidar que los tiempos son fundamentales para el éxito de un tren. Es verdad que solamente la alta velocidad puede conseguir esa competitividad en estos términos. También es verdad, lo hemos defendido a lo largo de todos estos años con una postura inequívoca, que el transporte de mercancías supone un fracaso en España. No solamente ha bajado hasta el 6%, no alcanzamos el 4%, pero eso no es consecuencia de la red, sino de la actuación de Renfe. No tiene nada que ver con las inversiones en infraestructuras ni con su planificación, sino con la gestión de Renfe que hemos venido sosteniendo desde el primer día. Como desacuerdo en cuanto a esas aseveraciones que se hacen en la PNL, no es peregrino que la alta velocidad vertebral los territorios, las infraestructuras tienen una clarísima vocación vertebral y de cohesión territorial que no se le puede negar a la alta velocidad.

En el contexto económico actual uno de los principales objetivos del ministerio —y lo quiere hacer a través del Pitvi— es poner en valor las inversiones que se encuentran ya iniciadas, buscando con una planificación adecuada la máxima eficiencia para el conjunto de la red ferroviaria y permitiendo también mejorar la accesibilidad a todas las regiones específicas y españolas, porque, si no, estaríamos cayendo en algo a lo que ningún partido político puede ser insensible y es que existen en este momento zonas del territorio nacional perfectamente comunicadas por ferrocarril y otras que no lo están. Si lo paralizamos iríamos a una situación de considerar españoles de distintas categorías y el Grupo Parlamentario Popular no quiere caer en ello. También es verdad que la liberación de la capacidad de la red convencional mejorará las condiciones, tanto del transporte de mercancías como la media distancia, y también permitirá una clarísima mejora de lo que pueden ser las cercanías. La propia ministra de Fomento se ha comprometido a que en el marco del Pitvi se redactará un plan de cercanías global que seleccionará también las inversiones usando criterios de eficiencia y de calidad.

Señor presidente, esta es la enmienda de sustitución con texto alternativo que hemos planteado y que se ajusta más a lo que esta Comisión de Fomento debe hacer en su labor de control e impulso a la labor de Gobierno. Esa es la razón por la que la hemos presentado y pedimos al

grupo proponente que la acepte y así podamos votarla por todos los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Rafael Simancas.

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: El Grupo Socialista contempla con interés y respaldo el punto 3 de esta proposición no de ley, habla de un plan de impulso al transporte de mercancías por ferrocarril, de hecho ya existe ese plan de impulso. Se trata de una apuesta inteligente por la productividad en las empresas y por la competitividad del país. Tenemos un déficit histórico importante en el transporte de mercancías por ferrocarril que es incluso superior al que se plantea en la exposición de motivos de esta PNL. Este es un asunto complejo que no se resuelve solo con un plan de impulso. Tenemos un problema de infraestructuras y de déficit de estructura empresarial en el sistema de transporte de mercancías. Tenemos un problema de cultura logística ineficiente. Tenemos un problema con la competencia feroz de la carretera en el transporte de mercancías.

Nos parece bien el punto 2 cuando habla de impulsar el ferrocarril convencional para atender algunas demandas específicas. Incluso en el punto 1 nosotros respaldaríamos subrayar la importancia de los planes de viabilidad económico-financiera y del criterio de rentabilidad económica en la planificación y en la ejecución de la alta velocidad ferroviaria. En lo que no estamos de acuerdo es en la descalificación general que se hace en la exposición de motivos y en el punto 1 de esta proposición no de ley al esfuerzo, que a nuestro juicio es exitoso, que ha desarrollado este país con Gobiernos de cualquier color para desarrollar una tecnología puntera y eficiente en la alta velocidad ferroviaria.

¿Por qué? ¿Por qué esa enmienda a la totalidad? ¿Por qué esa descalificación general? La parte dispositiva de la PNL empieza con un error, que a nuestro juicio es mayúsculo. Se dice que el criterio exclusivo para planificar y ejecutar alta velocidad ferroviaria tiene que ser la rentabilidad económica. ¿Por qué exclusivo? Hay otros criterios. Por ejemplo, el artículo 2 de la Constitución habla de la solidaridad entre las regiones. Será ese también un criterio a tener en cuenta. Porque no hemos de ser patriotas solamente para criticar los pitidos en un campo de fútbol, que también lo critico. También es patriotismo reivindicar la solidaridad entre las regiones, la contribución al despegue económico de determinadas regiones en el país, el cuidado del medioambiente, el apoyo a la industria turística. Estos también son criterios a tener en cuenta en la planificación de las infraestructuras en este país. Porque si el criterio exclusivo es el de la rentabilidad económica, sobra esta Comisión de Fomento y sobra el Ministerio de Fomento, que vengan los de Price Waterhouse, que vengan los de Deloitte, que hagan las cuentas y que nos digan por donde tienen que ir los ferrocarriles en este país. Aquí hay que hacer política y la planificación

de las infraestructuras de transportes en este país es una cuestión política, que hay que decidirlo teniendo en cuenta criterios económicos y otro tipo de criterios.

Hay un doble cuestionamiento general del AVE que se repite en la exposición de motivos de esta PNL. Se habla de la eficiencia en clave negativa y se habla de la inoportunidad de seguir haciendo algo. Es curioso este país. Hacemos una apuesta estratégica por un sector tecnológico, insisto, puntero y eficiente, y cuando hemos logrado el éxito, un éxito reconocido internacionalmente, como país y como industria, lo denostamos. Es como si Alemania denostara su industria pesada o como si Finlandia empezara a denostar la industria de las telecomunicaciones. Apostamos estratégicamente, nos gastamos un dineral y cuando hemos tenido éxito decimos: ¡Vaya porquería la alta velocidad ferroviaria! ¿Por qué? Cuando estamos por debajo de la media de la Unión Europea en un aspecto decimos: Es que estamos por debajo de la media, qué malos somos; y cuando estamos por encima decimos: Qué malos somos, porque los que están detrás, que son más listos que nosotros, probablemente hayan apostado mejor. No nos hemos equivocado, hemos hecho una apuesta que nos ha salido bien en términos de ingeniería, de industria, de profesionales, de país, y lo que debemos hacer es ponerla en valor y aprovecharla, pero no denostarla cada día.

Se cuestiona también la oportunidad de seguir invirtiendo en alta velocidad. Pero esto se hace después de que la alta velocidad esté en Madrid, en Cataluña, en Andalucía y en Valencia. ¿Qué se está diciendo desde las circunscripciones de Madrid y de Cataluña, que unas regiones tienen derecho al AVE y otras no? A mí no me parece justo ni en lo político, por criterios de solidaridad y cohesión, ni tampoco en términos de eficiencia económica. Si las apuestas por mejoras competitivas siempre se hacen en las mismas regiones, al final tendremos un país desequilibrado en lo económico, en lo social y en lo territorial, y eso tampoco es eficiente en lo económico. Por tanto, no me parece justo decir: Ahora que el AVE ya ha llegado a Madrid y a Cataluña no más AVE; en Galicia y Extremadura desechamos el AVE porque hay que atender exclusivamente a criterios económicos. No, hay otros criterios que atender y para eso estamos aquí haciendo política.

El AVE es la primera infraestructura demandada desde los territorios. Eso también es política y democracia. España es una referencia mundial, como país y como empresa, en un asunto que nos debería enorgullecer, porque no somos referencia internacional por los toros o la tortilla de patata sino que estamos hablando de un producto tecnológicamente puntero. Hoy en día, en cualquier país del mundo, Estados Unidos, Brasil, China, Sudáfrica, cuando alguien quiere desarrollar alta velocidad llama a ingenieros españoles, a industrias de señalización españolas, a constructores españoles, a empresas públicas y a empresas privadas españolas. Esto es algo de lo que hay que enorgullecerse y por lo que hay que mostrar satisfacción.

Seguiré muy telegráficamente, porque se repiten estos debates. Lamento la pasión que le pongo, porque siento rabia como país, no como grupo político; no estoy reivindicando la labor de un Gobierno sino la de un país, la de una economía en general. ¿Invertir en ferrocarril es eficiente? Lo más eficiente según el Libro Blanco del transporte europeo. El ferrocarril convencional ahorra tiempo, dinero, coste energético, coste ambiental, en seguridad vial, y el transporte ferroviario por alta velocidad más. ¿Deberíamos haber invertido en ferrocarril, pero solo en el ámbito de las redes convencionales? Esto es como si en el sector de las telecomunicaciones nos dedicamos a invertir solo en lo analógico y abandonamos lo digital. Ya que hacemos una apuesta por el ferrocarril hagámoslo con la tecnología más puntera. Creo que se ha acertado, insisto, con Gobiernos de cualquier color. ¿Se ha cometido un error en el mapa de corredores? Creo que no. Hay cuatro grandes corredores troncales: el corredor norte, la conexión de Madrid, salvando unos accidentes orográficos terribles, con Castilla y León, con la cornisa cantábrica, con Galicia, supone el 33% de la población española. El corredor noreste, 32% de la población española. El corredor este hacia el levante, 24% de la población española. El corredor sur, 21% de la población española. Estamos hablando de 32 millones de españoles conectados por la alta velocidad, que es el 70% de la población. Creo que el desarrollo de la alta velocidad que se ha hecho y el que se está haciendo es razonablemente eficiente. Se dice: No, pierde dinero, se subvenciona. No es verdad. La alta velocidad ferroviaria es un éxito no comercial y es eficiente en su explotación, en su financiación, en amortización de las infraestructuras, en su uso y en su mantenimiento. Esta es la realidad. Todo depende de cómo se contabilicen las amortizaciones. Se dice: Esto hay que amortizarlo en veinte años. ¿Y por qué no lo hacemos en cincuenta si merece la pena? Contabilicémoslo así. Ese es el juicio que hacemos.

Contribuciones a la competitividad. Entendemos que sí. Disminuye los tiempos de viaje; incrementa los flujos comerciales; rebaja los precios de transporte en otros operadores, como ha ocurrido en la línea Madrid-Barcelona, y contribuye a la sostenibilidad medioambiental. Solamente en la línea Madrid-Valencia se ahorran al año 842 millones de toneladas de CO₂, que es lo que emite en seis años una ciudad media como Alicante, que tiene 335.000 habitantes. Es razonable. También contribuye a la experiencia y al prestigio de las empresas. Insisto en que tenemos cuatro empresas en el *top ten* de las mejores constructoras y gestoras de infraestructuras de transporte del mundo.

Termino, señor presidente. ¿Es tiempo de revisar los planes? Desde luego; en el contexto de crisis económica en el que nos encontramos, es obligado. ¿Hay que ralentizar algunas inversiones? Desde luego. ¿Hay que subrayar criterios de rentabilidad económica? Sí, pero no exclusivamente. ¿Hay que parar de hacer AVE? Creo que no. Hay que seguir haciendo AVE, pero con racionalidad, con sensatez. ¿Hay que dejar fuera a los terri-

torios con menos poderío económico? Desde luego que no. Y si se trata de hacer un juicio al AVE, diré que, no como grupo político sino como país, cada día me apunto a que el juicio sea positivo. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar su posición, por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Jorquera.

El señor **JORQUERA CASELAS**: Quiero manifestar, en nombre del Bloque Nacionalista Galego, que estamos totalmente de acuerdo con los puntos 2 y 3 de esta proposición, pero que discrepamos rotundamente del punto 1, que, además, es el que enmarca y orienta toda la proposición, y basta con leer la exposición de motivos.

Voy a reiterar argumentos ya dados por el BNG. Pero antes de nada tengo que decir que en gallego existe un refrán que dice: tarde piaches. Hay debates que habría que haber suscitado en su momento. Me causa perplejidad la reiteración con la que ahora, en este contexto, se suscita este debate. Cuando en el Estado español se hizo la apuesta por la alta velocidad, el Bloque Nacionalista Galego cuestionó ese modelo y advirtió que era mucho más rentable, económica y socialmente, modernizar la red convencional preexistente. Pondré varios ejemplos. Extender la electrificación al conjunto de la red —en Galicia, prácticamente toda la red convencional carece de electrificación—; duplicar bien el conjunto de la red —en Galicia, prácticamente toda la red convencional es de vía única—; corregir trazados para permitir mayores velocidades —en Galicia, el trazado de la red convencional es propio de principios del siglo XX—. Sería mucho mejor hacer esa apuesta para tener una infraestructura apta para transporte de viajeros por ferrocarril de distintos tipos, de media distancia, que admitiese trenes rápidos, regionales, de proximidad, y compatible con el transporte de mercancías. Eso significaría un coste económico y unos gastos de mantenimiento determinados, así como un beneficio social mucho mayor que la apuesta por la alta velocidad. Este debate lo introdujo el BNG cuando se apostó por ese diseño, es decir, en el año 1992, y me sorprende que pasados veinte años se suscite otra vez.

Invito a sus señorías a que viajen en tren por la red convencional —ya no hablo de la alta velocidad— para que puedan constatar cómo en materia ferroviaria existe en el Estado español una asimetría brutal, unos desequilibrios brutales en cuanto a calidad de infraestructuras y de servicios. Añadan ustedes a esta situación que haya zonas que queden excluidas de la alta velocidad cuando otras ya se benefician de esos servicios. Eso acentuaría la asimetría en el diseño de la red ferroviaria del Estado español, el carácter total y absolutamente dual de esa red y, por tanto, la condición de periferia económica de una serie de territorios hasta extremos total y absolutamente inadmisibles. Me sorprende que se suscite ahora este debate, cuando yo pertenezco a una fuerza política de un país, Galicia, que en el mejor de los casos va a tener

conexión con la alta velocidad veintiséis años después de que se pusiese en servicio la primera línea. Había que haberlo planteado antes de que el AVE llegase a Cataluña, a Valencia o a Andalucía. Pero si se apostó por este diseño lo que no se puede hacer es consolidar, acentuar, agravar un diseño total y absolutamente dual que condena a la condición de periferia ferroviaria a una serie de territorios.

A la hora de planificar infraestructuras hay que tener en cuenta las demandas existentes, pero también que estas tienen un efecto en la generación de demandas, porque si solo se hiciesen grandes inversiones en materia de infraestructuras en las áreas más pobladas, en las que concentran mayor actividad económica, se estaría agudizando el desequilibrio en materia territorial, reforzando esas áreas como centro y acentuando la condición periférica de otras. Las infraestructuras también tienen un impacto en la generación de demanda, en la dinamización económica de los territorios que se benefician de las mismas; por tanto, hay que tener en cuenta esas variables de cohesión social y territorial.

Reitero mi perplejidad porque ahora algunos se den cuenta de que presuntamente el AVE es un despilfarro. Pues miren, si lo es, también Galicia quiere beneficiarse alguna vez de los lujos asiáticos de los que otros gozan desde hace muchos años.

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

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Coincidimos con la exposición inicial del señor Jorquera. Estamos de acuerdo con los puntos 2 y 3, pero lamentablemente no lo estamos con el punto 1, porque las inversiones no se pueden hacer única y exclusivamente con criterios de rentabilidad económica. En el debate alta velocidad o ferrocarril convencional, la organización política a la que represento, Izquierda Unida, siempre ha apostado por el ferrocarril tradicional, porque desde el primer momento el modelo de la alta velocidad nos ha parecido que no era adecuado para el Estado español ya que condenaba al ferrocarril que utiliza la mayoría de la población a no tener las inversiones y las actualizaciones necesarias, puesto que todos los recursos económicos se dedicaban a las líneas de alta velocidad. Así ha sucedido y se han cerrado muchas líneas. Hay muchas partes del territorio español que no tienen acceso al ferrocarril. No son tantos los millones de españoles que tienen acceso a la alta velocidad ni tantos los que la utilizan, por muchos cientos de miles o incluso millones de usuarios que tenga. Siguen siendo muchos más los millones de españoles de a pie que cogen todos los días el cercanías o el regional, o que no pueden cogerlos porque no tienen ni cercanías ni regional para conectar pueblos que a veces están a 20 o a 30 kilómetros porque las líneas convencionales se cerraron, están sin electrificar o tienen uno o 2 trenes al día. Durante muchísimos años se ha prometido a determinados territorios actualizar o continuar ciertas líneas que darían servicio a muchos cientos de miles de personas, a poblaciones de

pequeña y mediana entidad, pero todo se ha sacrificado por convertirnos en los líderes, no sé si europeos o mundiales, de la alta velocidad, aunque, desde luego, no somos líderes europeos ni mundiales de un ferrocarril al servicio de los ciudadanos de a pie. Hemos optado por un modelo de ferrocarril que, desde luego, no es para la mayoría de la población.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez Gorriarán para manifestar su aceptación o rechazo de las enmiendas.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: La verdad es que está siendo un debate mucho más interesante de lo que yo preveía. Ha habido cosas realmente extraordinarias.

Respecto a las enmiendas que presenta Convergència i Unió, no tengo ningún inconveniente en aceptarlas, porque creo que no cambian para nada la propuesta. Efectivamente conviene distinguir entre lo que es la red del Estado, que es a quien pedimos que realice una actuación, de la autonómica, que está transferida y pertenece a sus competencias. No tengo inconveniente en aceptarlas, repito, y en someter a votación esta PNL con las mismas.

Me sorprenden más las enmiendas que presentan el Grupo Popular y el Grupo Socialista. Una habla de bamboleos y la otra de pitidos. Como ambos son signos visibles del mundo ferroviario, porque los trenes se bambolean y además pitan, quizá sea que la lectura de la proposición les ha llevado a hacer esta sugerencia. La verdad, es que no sé qué tiene que ver —se lo digo sinceramente— lo que ustedes enmiendan y lo que acaban de decir con lo que dice esta PNL. Absolutamente nada. Han expuesto la extraordinaria teoría de que la rentabilidad económica no tiene gran cosa que ver con las infraestructuras y las inversiones del Estado, y deduzco —porque ustedes no lo han dicho expresamente— que entienden por rentabilidad económica que una infraestructura no suponga ninguna pérdida, cosa que, por cierto, no sé de dónde la sacan, porque puede haber inversiones económicas en infraestructuras que tengan pérdidas, déficits económicos y que, sin embargo, en el balance global de la economía sean beneficiosas. En ninguna parte estamos diciendo que no se hagan inversiones que puedan tener, incluso, un déficit de explotación o cosa similar. Lo que decimos es que no se debería repetir el despilfarro sistemático que llevó a que se abrieran líneas de AVE como la de Albacete-Ciudad Real. ¿Por qué la han cerrado si es un derecho? **(El señor Simancas Simancas: No se ha cerrado nada)**. Si es un derecho democrático, manténganlo y ustedes dirán quién lo paga.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez Gorriarán, el turno era exclusivamente para aceptar o rechazar las enmiendas.

El señor **MARTÍNEZ GORRIARÁN**: Evidentemente, no puedo aceptarlas porque desvirtúan por completo lo que digo, igual que sus intervenciones, que no

tenían nada que ver con lo que dice esta proposición no de ley. Pero ha sido muy instructivo. Gracias. **(El señor Ayala Sánchez: Pido la palabra porque el señor Martínez Gorriarán ha reabierto el debate)**.

El señor **PRESIDENTE**: Creo que se ha dado un debate que ha tenido interés para todos, lo que se ha visto por el número de intervenciones. Efectivamente se ha salido un poco de la cuestión en su explicación, pero creo que no procede reabrir el debate. Han estado todos muy bien en sus intervenciones.

— **SOBRE EL SERVICIO DE FERROCARRIL LOGROÑO-MADRID-LOGROÑO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000146).**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, vamos a debatir la última proposición no de ley —lo digo para que los portavoces de los grupos parlamentarios hagan sus cálculos a los efectos de votación—, sobre el servicio de ferrocarril Logroño-Madrid-Logroño, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra don César Luena.

El señor **LUENA LÓPEZ**: Como yo sí puedo, voy a reabrir un poco el debate después de las —tenía razón el presidente— magníficas intervenciones del portavoz del Grupo Popular, del señor Jorquera y del de mi grupo, el señor Simancas. Decía el señor Simancas que hablar de alta velocidad, de infraestructuras era hacerlo de política y de democracia, y creo que es verdad. Él hablaba de teoría general y yo lo haré sobre un caso concreto; él habla del país y yo de una región, de la mía, de La Rioja, y en concreto de los servicios ferroviarios que tiene.

La Rioja —no voy a ser tan vehemente como el señor Jorquera— tampoco va a renunciar a la alta velocidad. Esta iniciativa no tiene que ver con la alta velocidad, pero es un paso. La situación, las condiciones de las infraestructuras en mi comunidad, lo he dicho en esta Comisión en alguna otra intervención, fruto de los Gobiernos del Partido Popular y del Partido Socialista, son objetivamente desfavorables. El último Gobierno socialista tomó decisiones, básicamente como se hace en infraestructuras, que es con planificación y con inversiones, y pusimos el Alvia. Fíjense que para el trayecto Logroño-Madrid hay un único servicio y no todos los días de la semana, para los fines de semana solo hay uno el sábado de ida y otro el domingo de vuelta. Hasta el año 2004 en mi comunidad teníamos el servicio Altaria; en el año 2008 el Gobierno socialista puso en servicio el Alvia; después hemos planificado la alta velocidad entre Castejón y Logroño, para lo cual se han puesto en marcha proyectos de ejecución, entre Logroño y Miranda de Ebro, donde conecta con la Y vasca, donde están los estudios informativos. Paralelamente, iniciamos las obras del soterramiento o integración del ferrocarril a su paso por Logroño. Cada año intentamos, en la medida

de lo posible —también un servidor— introducir enmiendas, negociadas incluso con el diputado que se sienta delante, en los Presupuestos Generales del Estado para que La Rioja, como bien se ha dicho aquí, sea una de las comunidades que no renuncie a eso que yo no creo que sea un lujo asiático sino una condición irrenunciable del desarrollo socioeconómico en nuestro país; hablando como país y como región, como decía el señor Simancas.

Creo que es importante que estas decisiones se adopten poniéndose de acuerdo, y en comunidades, como les digo, con condiciones desfavorables, como la mía, es necesario que lo hagamos mediante acuerdo de los principales partidos, en el caso de La Rioja de los únicos partidos políticos que tienen representación en las Cortes Generales, el Partido Popular y el Partido Socialista. Es importante que ese compromiso irrenunciable de la alta velocidad empiece por mejorar paulatinamente los servicios y, por tanto, las posibilidades y las oportunidades de los riojanos en materia ferroviaria. Hemos dado algún paso atrás que hay que remediar. Por ejemplo, la no inclusión en la Red transeuropea de transportes, que creo que hay que modificar y enmendar, y esto lo he dicho en La Rioja y lo digo aquí. Hace poco también dimos un paso atrás. Renfe estudia suprimir los dos trenes-hotel con parada en Logroño por falta de viajeros. Vamos a ver si hoy damos un paso adelante.

Esta historia viene de lejos. En el año 2010, la diputada del Grupo Popular, que todavía lo es, doña Concha Bravo, trajo una enmienda para ampliar el servicio ferroviario Logroño-Madrid y Madrid-Logroño, lo que se denominó entonces el tren simétrico; es decir, que en lugar de haber dos servicios, uno de ida y otro de vuelta, entre Logroño y Madrid tuviéramos cuatro, en simétrico, y además también durante los fines de semana. Eso era lo que planteaba la señora Bravo. En aquel momento, este diputado presentó una enmienda, mediante la que —en 2010, año de crisis económica— le proponía un acuerdo, porque creo que en regiones como la nuestra, donde se dan condiciones desfavorables, todo ha de hacerse por consenso y con unidad, teniendo en cuenta que para mí la alta velocidad es un asunto de región. Lo que pretendía el Grupo Socialista era hacer un estudio del aprovechamiento de las líneas —después el Gobierno respondió cómo había sido más o menos el aprovechamiento de las líneas— y en función del mismo introducir esas mejoras. En aquel momento no pudo ser, el Grupo Popular no me aceptó la enmienda. Hete aquí que hay elecciones generales y la señora Bravo y yo volvemos al Congreso. Lo que hago entonces es presentar una iniciativa mezclando su proposición con mi enmienda; es decir, proponer hoy aquí lo que entonces podía haber sido un acuerdo, que es que La Rioja mejore los servicios ferroviarios como paso previo a que se incorpore de forma irrenunciable, como digo, a la red de alta velocidad; pero tenemos que pasar por tener mejores servicios y con más frecuencia. En infraestructuras como la alta velocidad, creo que la clave es la continuidad y la unidad.

El Grupo Popular ha presentado una enmienda que es menos ambiciosa, por supuesto, que la iniciativa que ellos mismos plantearon cuando estaban en la oposición, hace menos de dos años, y menos ambiciosa también que la fusión de lo que yo enmendé en aquel entonces y su propuesta. De todas formas, ya he dicho que en infraestructuras como la alta velocidad la clave es la continuidad y la unidad y, por tanto, como creo que es aprovechable la voy a aceptar, y así consumo ahora el turno de aceptación o rechazo de las enmiendas. En esto de la alta velocidad no he sido nunca del todo y la nada, y así lo expliqué en mi anterior intervención. Reconozco aquí la iniciativa de la señora Bravo, porque parte de la culpa —lo digo con buenas palabras— de que ahora estemos hablando de esto es suya. Creo que no nos lleva a ningún sitio elegir entre el todo y la nada. Entre el todo y la nada yo elijo siempre La Rioja, y así no me equivoco. El señor Escobar, hoy diputado del Grupo Popular, propone una enmienda que, como les digo, es menos ambiciosa, pero que, repito, voy a aceptar, porque creo que puede ser útil, aprovechable y, por tanto, válida.

Aprovechando que los portavoces, el señor Jorquera, el señor Simancas, el señor Ayala —si me permiten la expresión— han calentado los cascos de sus señorías sobre la situación de las infraestructuras en nuestro país, sobre la cohesión territorial, con las apelaciones que hacía el señor Simancas a la política, a la democracia y a la economía, llamo a la sensibilidad de sus señorías sobre la desfavorable situación de los servicios ferroviarios, y también viarios —pero hoy hablamos de los ferroviarios— de muchas comunidades autónomas, en concreto de la mía, La Rioja, porque es labor de estas Cortes Generales tomar conciencia de ello para paliarlo donde hay que hacerlo, que es en los Presupuestos Generales del Estado. Terminó así, porque los presupuestos todavía están tramitándose y el Grupo Socialista presentará enmiendas sobre la alta velocidad en La Rioja. Ojalá que alguna pueda ser considerada en el Senado.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la enmienda presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra don Conrado Escobar.

El señor **ESCOBAR LAS HERAS**: En este capítulo de agradecimientos quiero manifestar el mío por haber facilitado esta Presidencia, y el propio portavoz del grupo, Andrés Ayala, la posibilidad de poder debatir esta iniciativa en último lugar, puesto que felizmente para La Rioja también hemos tenido ocasión de debatir en la Comisión de Agricultura otro asunto que tiene mucho que ver con esta comunidad. Voy a empezar mi intervención con ambición, porque por parte del portavoz socialista, señor Luena, se nos estaba tildando de falta de ella.

Voy a utilizar mi turno como miembro del Grupo Popular, pero también como riojano, porque es algo perfectamente compatible en el Congreso y, en particular, en esta Comisión. Permítame que lo haga con el máximo respeto a todos los territorios a los que representan sus

señorías. Me recordaba ahora Andrés Ayala algo en lo que creo que es menester insistir en un debate de estas características. El ideario del Partido Popular propugna claramente que todos somos iguales y que tenemos el derecho y la legítima aspiración de garantizar los mejores servicios para todos los españoles y, por supuesto, para todos los territorios, y en ese capítulo incluyo a Extremadura y también a La Rioja, por poner un ejemplo, porque es lo que de alguna manera acredita y legitima un buen Gobierno y una buena acción de Gobierno.

Con toda tranquilidad, vehemencia y ambición afirmo lo siguiente. Apoyar iniciativas para La Rioja es hacerlo para España y apoyar iniciativas para España es también mejorar La Rioja. Es decir, todos nos beneficiamos cuando se apoyan proyectos comunes. En este sentido tenemos la máxima confianza —y mantenemos una total exigencia— en que los intereses de La Rioja van a estar adecuadamente representados y defendidos por el Ministerio de Fomento, apoyado por el propio presidente del Gobierno, don Mariano Rajoy. En su discurso, el señor Luena ha relatado todos los antecedentes de esta iniciativa y se ha referido a la señora Bravo. Permítanme que destaque la buena labor de Concepción Bravo —y que la felicite—, que une a su cargo de diputada su función de concejala en el Ayuntamiento de Logroño. Recientemente, en concreto el 28 de mayo, el presidente de la Comunidad Autónoma de La Rioja, don Pedro Sanz Alonso, se reunió con el presidente de España, el señor Rajoy. Hablaron de proyectos para La Rioja, planteándolos desde la exigencia y desde la ambición, pero también, como no puede ser de otra manera, desde la colaboración. Se entregó un documento en el que se hace un repaso, punto por punto, del balance de los ocho años de gestión socialista en los proyectos iniciados por el entonces Gobierno del Partido Popular en la A-68, en la N-232, en las variantes de El Villar, Fuenmayor, Briones, en el desdoblamiento de la N-120, cuyo denominador común es —me van a permitir que lo diga con todo cariño, pero también con toda rotundidad— retraso, parón o incumplimiento. Ese es el balance. Curiosamente, ahora que estamos hablando de presupuestos, todos esos proyectos ya tienen un compromiso y una concreción presupuestaria. Comprenderán que les diga que en La Rioja tenemos la certeza de que esos proyectos se harán realidad gracias a la colaboración y a la tenacidad del Partido Popular. El Partido Popular cumple lo que promete y lo que proyecta, pero desafortunadamente hay que decir que el Partido Socialista no hace lo mismo sino que detiene los proyectos.

Volvamos al ferrocarril. Quizá lo más doloroso —lo ha puesto encima de la mesa el diputado proponente— ha sido la exclusión de La Rioja de la Red transeuropea de transportes. Permítanme que me acoja a un símil ferroviario y diga que eso es poner a La Rioja en la vía muerta del ferrocarril. Como riojanos aspiramos, como decía al principio, a formar parte de todos los ejes —lo ha dicho también el portavoz socialista, el señor Simancas— ferroviarios y económicos de España, del eje cantábrico-medi-

terráneo y de todas las infraestructuras que puedan beneficiar a La Rioja. Destaco el eje ferroviario cantábrico-mediterráneo porque une Valencia y Sagunto con Bilbao y San Sebastián y atraviesa 6 comunidades autónomas. Por eso nosotros deseamos estar ahí.

En la oferta de servicios ferroviarios quiero destacar aquí y ahora el compromiso que desde el primer día están demostrando la ministra de Fomento y el director de Renfe para mejorar todos los servicios de ferrocarril. Es verdad que queda mucho por hacer. Me van a permitir que con el mejor de los tonos y con el mejor de los ánimos diga que en servicios ferroviarios en La Rioja, muy al contrario de lo que ha dicho el señor Luena, descubrimos dos nuevas modalidades, una era el tren inexistente o tren fantasma —no había tren— y otra era el tren intermitente —había tren de vez en cuando—. Ese era el balance de servicios ferroviarios. A todo eso hay que ponerle fin, porque, como se ha dicho aquí, el tren acerca, el tren vertebraba, el tren une, el tren beneficia al turista, al hostelero, al empresario, a todo el mundo y además es un escaparate para La Rioja. Por eso hemos presentado esta enmienda, porque aspiramos a mejorar con toda la ambición la oferta ferroviaria de La Rioja, conscientes de que la situación económica es la que es, que es delicada. En definitiva, señorías, pretendemos que haya más ferrocarriles con origen y destino en Logroño, previos los estudios oportunos, pero no solamente con Madrid, sino que ampliamos el horizonte. Somos conscientes de que Logroño es la capital y si beneficiamos a la capital beneficiamos a toda La Rioja. Con esta enmienda nos acercamos un poco más a los principales corredores económicos y de comunicación: cantábrico, mediterráneo, Madrid y, por supuesto, nuestro pasillo natural, que es el Ebro.

Acabo como he empezado, señorías. Somos conscientes de que apoyando lo común todos ganamos. Si apoyamos lo común —y estamos hablando de proyectos comunes—, La Rioja también va a ganar. Confiamos en el Gobierno de España y —me van a permitir que diga algo más— confiamos también en el compromiso y en el nivel de exigencia del propio Gobierno de La Rioja. Para todo ello, la mejor garantía —me van a permitir que lo diga también— es el Partido Popular. **(Aplausos)**.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Aceptan la enmienda?

El señor **SIMANCAS SIMANCAS**: La aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Si los grupos tienen aquí a todos sus efectivos, procedemos a las votaciones.

Votamos la primera proposición no de ley, sobre gratuidad del uso de la carretera AP-7 a su paso por la provincia de Castellón, de la que es autor el Grupo Parlamentario IU, ICV-EUiA, CHA: La Izquierda Plural. Se va a votar el texto que ha sido transaccionado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 24; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la segunda proposición no de ley, relativa a la adopción de medidas del Ministerio de Fomento para la creación de servicios de cercanías en Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Se vota un texto transaccionado con una enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 41; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la tercera proposición no de ley, sobre el servicio de ferrocarril Logroño-Madrid-Logroño, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota el texto presentado con la enmienda del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la cuarta proposición no de ley, sobre el proyecto de cubrimiento del trazado ferroviario de la Robla, en Burtzeña, barrio del municipio de Barakaldo, en Bizkaia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco. Se somete a votación en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 28; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos la quinta proposición no de ley, sobre el nuevo modelo aeroportuario, que introduce la participación privada en la gestión de los aeropuertos de Barajas y El Prat y en el capital de AENA aeropuertos, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota con una enmienda de Convergència i Unió que añade un apartado tercero.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 24; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la sexta proposición no de ley, sobre la inclusión en el corredor ferroviario mediterráneo del ramal Lorca-Baza-Guadix, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 24.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la séptima proposición no de ley, para mejorar la seguridad en la N-II a su paso por la demarcación de Girona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Se vota un texto transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos la proposición no de ley sobre las inversiones en alta velocidad y el impulso del transporte de ferrocarril convencional y trenes de mercancías, de la que es autor el Grupo Parlamentario de Unión Progreso y Democracia. Se somete a votación en sus términos con una enmienda de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; en contra, 37; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

No habiendo más asuntos que tratar y dándoles las gracias a todos, especialmente por la brillantez de sus intervenciones, se levanta la sesión.

Eran las siete y diez minutos de la tarde.

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.: 902 365 303. <http://www.boe.es>

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

