



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 179

## INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**

**Sesión núm. 15**

**celebrada el miércoles, 7 de marzo de 2001**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Proposiciones no de ley:**

- |   |      |
|---|------|
| — Sobre mejoras a realizar en el proyecto del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona, a su paso por Lleida. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000506.) ..... | 5268 |
| — Sobre la eliminación de los pasos a nivel en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000246.) .....  | 5273 |
| — Relativa a la supresión del peaje en determinados tramos de la autopista A-9. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000408.) .....                                   | 5275 |

	Página
— Relativa al acceso central a la villa de Foz (Lugo) desde la variante recientemente construida de la N-642. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000487.)	5278
— Sobre la urgente ejecución del proyecto de remodelación y acondicionamiento de las instalaciones del edificio terminal del aeropuerto de Girona-Costa Brava. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000225.)	5280
— Para acelerar la finalización de la autovía oriental hasta Nerja. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000236.)	5282
— Relativa a la realización de un mapa de sonido en torno al aeropuerto de Reus que incluya los municipios de Reus y Constantí (Tarragona). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000287.)	5284
— Relativa a la elaboración de un plan de cercanías ferroviarias en el Camp de Tarragona, provincia de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000308.)	5287
— Relativa a la elaboración de un plan de seguridad para los usuarios de transporte ferroviario en horas nocturnas, en el servicio de Renfe, en el ámbito de cercanías de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000309.)	5289
— Sobre la adopción de medidas para paliar las molestias provocadas por los ruidos de los aviones que despegan o aterrizan en el aeropuerto de Barcelona-Prat de Llobregat. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000367.)	5290
— Sobre la adopción de las medidas necesarias para que Renfe sustituya los actuales trenes Talgo que tiene la provincia de Almería con material ferroviario más moderno. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000384.)	5294
— Sobre medidas para facilitar el libre acceso a la playa de Vilassar de Mar (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000458)	5296

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días.

Vamos a dar comienzo a la sesión número 15 de la Comisión de Infraestructuras para el debate y votación de una serie de proposiciones no de ley. Antes de iniciar la sesión quiero anunciar que el orden del día ha sido alterado a propuesta de los portavoces y quiero insistir en que la propuesta debe ser de los portavoces y no sólo de uno o dos. Es decir, la Mesa acordó que se pueden hacer cambios en el orden del día, a petición de los portavoces, para acomodarlo a las necesidades de SS.SS., pero lógicamente todos los portavoces deben ser informados y ruego a SS.SS. que se haga este ejercicio para evitar que haya confusiones al respecto.

El orden del día quedará de la siguiente forma: la proposición que figuraba en el orden del día como número 12 pasa a debatirse como número 1; la proposición número 3, como número 2; la proposición número 9, como número 3 y la proposición número 11, como número 4. A partir de ahí sigue el orden del día en sen-

tido correlativo tal como figuraba: la 1 en el 5; la 2 en el 6; la 4 en el 7; la 5 en el 8; la 6 en el 9; la 7 en el 10; la 8 en el 11 y la 10 en el 12. Dicho esto, espero que acomoden ustedes este crucigrama que puede servir de entretenimiento al inicio de la mañana.

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **SOBRE MEJORAS A REALIZAR EN EL PROYECTO DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA, A SU PASO POR LLEIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000506.)**

El señor **PRESIDENTE**:

Vamos a dar comienzo al debate de la primera iniciativa, que es una proposición no de ley sobre mejoras a realizar en el proyecto del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona a su paso por Lleida. El autor es el Grupo Parlamentario Socialista y para su debate tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Antes de iniciar la intervención quiero darle las gracias por haber satisfecho nuestra petición de adelantar este punto en el orden del día, así como agradecérselo también a los otros grupos, y a los menos satisfechos he de decirles que la petición ha estado fundada, creo que no habrá que decirla en público, pero estoy dispuesta a explicar a los más gesticulantes los motivos por los que hemos pedido el cambio y verán que no hay razón para ponerse tan excitados.

Una vez cerrado el capítulo de agradecimientos, vamos a debatir hoy la proposición no de ley del Grupo Socialista sobre mejoras a realizar en el proyecto del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona a su paso por Lleida. Podríamos decir aquí lo de decíamos ayer, porque este tema tuve ocasión de debatirlo en esta misma Comisión el pasado día 14 de febrero, y querría pensar que, gracias al debate de aquella fecha, hemos adelantado un poquito en su discusión y hemos avanzado, sobre todo, en la fijación de las posiciones de cada uno de los grupos parlamentarios. Por mi parte, no he abandonado la esperanza de que seamos capaces de llegar a acuerdos sobre la base de nuestra propuesta. También es verdad que las declaraciones de estos últimos días no avalan esta esperanza porque creo que las del propio ministro de Fomento o las de algunos diputados no me permiten sustentarlo en datos creíbles. Creo que deberíamos lograr un debate con serenidad, rigor y basado en los argumentos que cada uno de nosotros creemos oportuno defender, por ello lo mejor sería que se aprovechara este debate para retirar expresiones como mínimo de mal gusto, por ejemplo, la de calificar al alcalde de Lleida como el «enemigo público número 1». Si retiráramos esas expresiones que considero, como mínimo, de mal gusto, empezáramos a discutir el contenido exacto de la proposición no de ley. Nuestra proposición tiene dos apartados muy claros y concretos y, a mi entender, muy representativos del objetivo que persigue nuestra iniciativa, que no es otro que conseguir el diálogo entre las administraciones respecto a las competencias que cada una de ellas tiene en el territorio. En primer lugar, instamos al Gobierno a atender las mejoras a realizar en el proyecto del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona a su paso por Lleida, tal y como solicitó el Ayuntamiento de esa ciudad en la moción presentada conjuntamente y aprobada por unanimidad de todas las fuerzas políticas allí representadas en el Pleno de 30 de junio de 2000. Me parece que no sería necesario dar muchos más argumentos para avalar esa petición que el pleno apoyo que tuvo dicha moción, pero parece ser que en el tiempo transcurrido desde entonces el Partido Popular ha cambiado de opinión, ha emprendido una senda de oposición a lo que en aquel momento se solicitaba, de descalificación a las propuestas, personalizándola fuertemente en el alcalde de Lleida.

Sería conveniente hacer un poco de historia para ver el porqué de la presentación y aprobación de dicha

moción y, al mismo tiempo, deshacer alguno de los ataques que se van propinando, sobre toda, a través de la prensa y, a mi entender, sin ninguna base ni fundamento. La moción municipal de referencia, en su exposición de motivos, hace un correlato de las tres etapas de desarrollo del proyecto. La primera, corresponde a la decisión del Consejo de Ministros, en 1988, sobre la red de AVE en España; la segunda, de 1993 a 1995, en la que se inician los trabajos de información pública por parte del Ministerio correspondiente y se da luz verde al avance del plan de la Generalitat de Cataluña sobre el tema y, la tercera, la que corresponde a la actualidad, que es la fase de redacción de estudios, proyectos y ejecución de las obras por parte del GIF.

Me gustaría aprovechar este trámite para desmentir algunas falsedades graves que se van vertiendo en la prensa, por ejemplo, sobre la no presentación de alegaciones por el Ayuntamiento de Lleida en la fase de información pública del anteproyecto del tramo Zaragoza-Lleida en la línea Madrid-Barcelona-frontera francesa. Quiero señalar que tengo un documento, de fecha 24 de febrero de 1995, en el que se aprueba por el secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas dicha información pública y, en el apartado 2.7 de los antecedentes que dan lugar a la aprobación de dicha información pública, dice exactamente «Ayuntamiento de Lleida y asociación de vecinos de la partida de Valcalent». Es una cosa bastante extensa que dice, por ejemplo: «Durante la redacción de los proyectos constructivos se tomarán las medidas necesarias para conseguir la integración urbanística y ambiental del nuevo ferrocarril en la ciudad de Lleida, de acuerdo con la declaración de impacto ambiental», que se hizo posteriormente. También habla de un posible soterramiento que se indica como opción en sus escritos – se refiere a los escritos del Ayuntamiento de Lleida –, se considera que ésta sería una actuación independiente de la ejecución de las obras que corresponden a este proyecto ya que el mismo se desarrolla sobre la plataforma existente, etc..

Leo el texto porque, aparte de que tiene una exposición más detallada es lo suficientemente ilustrativo para desmentir lo que se está repitiendo tanto, y quisiera decir que una falacia, por mucho que se repita no acaba siendo verdad, continúa siendo una falacia. El Ayuntamiento de Lleida había presentado alegaciones en su momento y, por otra parte, me gustaría que quedara clara la disposición de la administración de aquel momento de respetar en todo momento la integración urbanística y ambiental del proyecto. El cambio político en este caso, como en otros, ha ido a peor, con la actitud del actual ministro se vulnera la autonomía plena que a los ayuntamientos concede la ordenación vigente. Pero es que, además, en 1998, con el voto favorable de todos los grupos municipales, con la excepción de la abstención de Izquierda Republicana, se acuerda ratificar la resolución de la alcaldía de fecha

6 de mayo de aquel año para efectuar alegaciones conforme al informe emitido el 30 de abril del mismo año. Por tanto ¿se han efectuado alegaciones en tiempo y forma al expediente de información pública y al estudio informativo del proyecto que nos ocupa? Hemos demostrado que rotundamente sí. ¿Que han contado dichas alegaciones con el máximo respaldo de las fuerzas políticas representadas en el Ayuntamiento de Lleida? Rotundamente sí. ¿Se han atendido por el ministro de Fomento, en este momento de su ejecución, las mejoras que la ciudad de Lleida demanda a través de su legítimo representante? Pues no, y por ello es por lo que llegamos a la moción que el Pleno del ayuntamiento votó el 30 de junio de 2000 y por eso contó con el respaldo y con la aprobación unánime de todos los grupos allí representados. También es verdad que, dado que estas demandas no eran atendidas, se aprobó otra moción el 2 de febrero de este año reclamando la atención de sus demandas y el diálogo institucional; es verdad que ahí faltó el apoyo del Partido Popular pero no porque las condiciones hayan cambiado a mejor ni se haya atendido ninguna de las demandas, sino porque seguramente hubo alguna llamada a capítulo.

Creo que he demostrado suficientemente que la demanda que hoy se hace al Gobierno no es un capricho que haya tenido una persona en particular, sino que es algo tan importante como poner de relieve que esta obra no debe servir para formar una barrera en la ciudad, que no se puede hacer una obra que vaya en contra del plan de urbanismo de la ciudad y creo que el Gobierno no puede dejar de atender una reivindicación tan sentida por los ciudadanos de Lleida y tan altamente apoyada. Por ello, en el segundo punto de nuestra proposición no de ley instamos al Gobierno, a través del ministro de Fomento, a reunirse, a dialogar, a colaborar institucionalmente con el alcalde de Lleida, que ostenta la representación de la ciudad avalada por los votos y por el respaldo del Grupo Socialista, por supuesto, y de los otros grupos políticos, siempre con la excepción del Partido Popular. Creo que en estos días mi colega del Partido Popular habrá tenido ocasión de informarse de la correlación de fuerzas en el ayuntamiento de Lleida, habrá podido comprobar que el PSC tiene allí mayoría absoluta y, al mismo tiempo, a lo mejor habrá podido comprobar que el lapsus del otro día le habrá hecho no notar esa mayoría absoluta porque la práctica de esa mayoría en el Ayuntamiento de Lleida es totalmente distinta a la que nos toca vivir día a día en esta Cámara. Por lo tanto, mis llamadas al diálogo sereno y a la colaboración sería bueno que se vieran avaladas con una votación unánime de todos los grupos en esta Cámara, que se recondujera el debate de donde nunca se debió alejar, del ámbito de las ideas, de las distintas opciones que todos podamos tener, porque el lenguaje pendenciero y descalificador retrata a quien lo usa pero ninguno de nosotros deberíamos ceder a la tentación.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cunillera, como es forastera y nueva en esta plaza, ha ocupado mucho más espacio del habitual en estas circunstancias.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Nueva, nueva, ¡ya me gustaría! (**Risas.**)

El señor **PRESIDENTE**: Ruego a los señores portavoces que se atengan a los tiempos previstos.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Señor presidente, ha sido sin querer.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Companys tiene la palabra.

El señor **COMPANYS SANFELIÚ**: En primer lugar, tengo que contestar a la portavoz del Grupo Socialista sobre unos ademanes de disconformidad con la modificación del orden del día. No voy a entrar en el tema porque me aclara la portavoz que no se refería a mí. De todas formas voy a ser muy breve.

Efectivamente, tenemos encima de la mesa un problema que en este momento se vive de forma muy intensa en la ciudad de Lleida, porque como en cualquier obra importante hay debates sobre si las obras se hacen adecuadamente; en efecto, hay diferentes puntos de vista. El hecho de que en la ciudad de Lleida, dentro del casco y también por fuera, se esté realizando el nuevo trazado del tren de alta velocidad, aparte de que es un tema muy interesante, conlleva problemas añadidos.

Es cierto que en el Ayuntamiento de Lleida se aprobó por unanimidad una propuesta que es la que hoy figura en el orden del día, por eso, aunque nuestro grupo parlamentario no esté conforme con ella totalmente y se pudiera analizar punto por punto, lo cierto es que se aprobó por unanimidad de todas las fuerzas políticas y, por lo tanto, le vamos a dar soporte.

La proposición no de ley tiene dos puntos, en el segundo se insta al ministro de Fomento para que se reúna urgentemente con el alcalde de Lleida. En ese tema las cosas se han llevado peor y existe una cuestión de formas. El Ministerio de Infraestructuras tiene que hacer un esfuerzo de cara al diálogo y, sobre todo, el alcalde de Lleida también tiene que hacer el esfuerzo de respetar más; he oído algunas declaraciones en Cataluña Radio del alcalde de Lleida que si el ministro las oye difícilmente le va a recibir. Por tanto, debería haber un esfuerzo por ambas partes. Creo que es bueno que se reúnan y se hablen, pero hay que bajar la temperatura, hay que refrescar el tema y tendría que haber también un esfuerzo por parte del Ayuntamiento de Lleida que ayudaría sin duda a ese encuentro deseado por todos. Por lo tanto, estamos de acuerdo con el primer punto y no lo estaríamos con el segundo.

El señor **PRESIDENTE:** El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Mi intervención no está improvisada por la excitación que yo pueda tener y que ha citado la señora Cunillera; quiero aclarar que lo hace respecto a una intervención mía antes de empezar la sesión porque, si no, parecería algo extraño ya que yo he hecho esas indicaciones a micrófono cerrado, por decirlo de alguna manera. Ni gesticulante ni excitado, yo solicito el respeto que todos tienen que tener para todos, yo respeto a todos los portavoces y en consideración a eso pido a la señora Cunillera que piense que hay diputados que a lo mejor no pueden intervenir a primera hora respecto a la última de las proposiciones no de ley. Como los que intervenimos en nombre de mi grupo somos de la Comisión, pues estamos en la Comisión y hemos podido intervenir. Si no, a lo mejor, el señor que hubiese tenido que intervenir de forma delegada no hubiese podido hacerlo. Nosotros estamos de acuerdo pero exigimos el respeto de que se nos comuniquen que existen tales cambios.

Hace quince días este tema ya salió en esta Comisión y nuestro grupo se significó; yo fui portavoz de nuestro grupo y tengo que hacer un comentario porque en distintos medios se da una información por parte del señor Llorens respecto a mi persona y a los diputados de nuestro grupo. El señor Llorens podrá rebatirme todo lo que quiera con su vehemencia, que yo considero normal. Pero él dijo: «Convergència i Unió también ejerció en el debate la representación delegada». Y yo, de representación delegada en esta Comisión, nada de nada, yo soy diputado, aunque sea por la demarcación de Tarragona, pero diputado con ámbito estatal y portavoz de infraestructuras, que entonces se llamaba de otra manera, desde el año 1986. Por lo tanto, de delegado no tengo nada. Delegada es la persona que interviene y que no es ni de la Comisión, como en este caso sucede; en todo caso, los portavoces en el aspecto territorial pueden tener algo de delegados. Además, yo no intervengo tocando de oído. Yo no toco de oído.

El señor **PRESIDENTE:** Permítame, señor Sedó. Yo entiendo lo que usted está diciendo y comparto muchas de sus afirmaciones, pero entiendo que el debate que estamos celebrando en este momento es sobre una proposición no de ley y le rogaría que se centrara usted en la misma y dejara este tema para tratarlo en la Mesa.

El señor **SEDÓ I MARSAL:** En la proposición que hoy debatimos se habla del año 1988, cuando se decidió que el tren AVE se construyese en el Estado. En aquella época ya quedó fijado que se tenía que construir el AVE Madrid-Lleida-Barcelona-frontera y se iniciaron las obras en la época en que el Gobierno era de mayoría absoluta del Partido Socialista.

Se reprocha a nuestro grupo que no tuvimos la fuerza suficiente para que pasase por delante de otro AVE que se construye en España. Se ha construido cuando toca, tiene sus problemas en Lleida y, posiblemente, la mejor manera de trabajar para que todo se vaya resolviendo es bajando la temperatura pero no se baja la temperatura hablando de la manera que se habla en los medios. El ministro tiene cierta razón en no dialogar con el alcalde, quizás el alcalde debería bajar la temperatura y no ayuda promulgar un decreto parando obras. Nosotros ya dijimos hace quince días que pedíamos este diálogo y que apoyaríamos todas las propuestas reales para que se realizase como se desea. Quiero hacer constar que hay que ser riguroso con las cosas que se dicen y respetar a los compañeros de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE:** El señor Puigcercós, por el Grupo Mixto, tiene la palabra.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA:** Para bajar la temperatura lo mejor es un antitérmico y le recomiendo Apiretal, que a grandes dosis tiene efectos rápidos. En este caso evidentemente el mejor antitérmico es el diálogo, pero el diálogo implica que las partes se sienten, hablen, no importa dónde, podrían hacerlo en Monzón, en un punto intermedio que no tiene que ser ni en Lleida ni en Madrid, pero es evidente que aquí donde más sube la temperatura es en algunos barrios de Lleida donde las obras, si continúa el proyecto actual, van a crear un auténtico efecto muro en medio de la ciudad, y como decíamos hace tres semanas en esta misma Comisión, a propuesta de Esquerra Republicana de Cataluña, de lo que se trata es de que el tren de alta velocidad una ciudades a la mayor rapidez posible pero sin dejar en una situación insostenible municipios o capitales como la misma Lleida. Se trata de conjugar los dos intereses: aprovechar la construcción del tren de alta velocidad, su entrada y salida en la ciudad de Lleida, para que el crecimiento urbanístico sea correcto y no cree barrios de segunda ni barrios de primera y no tenga el efecto bala en una capital como Lleida. Por estas razones vamos a votar a favor de que se apoye, porque en el Ayuntamiento de Lleida quien trabajó para que hubiera consenso en la propuesta inicial de todos los grupos, en las modificaciones del trazado del tren de alta velocidad que el Grupo de Esquerra Republicana de Cataluña, y por coherencia, porque en esta misma Comisión pusimos a votación y a debate una propuesta similar. En cuanto al segundo punto, también votaremos a favor.

Entendemos que el diálogo es el mejor antitérmico. Es verdad que las dos partes están encontradas. Así como el Gobierno ha mostrado poca voluntad de diálogo y de buscar el consenso, también es verdad que el alcalde Siurana ha tenido falta de reflejos en este aspecto, pero la mejor forma de bajar la temperatura es que hablen las dos partes y que se cambie el proceso de

implantación del tren de alta velocidad en la ciudad de Lleida. Por estas razones vamos a votar a favor.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Llorens tiene la palabra por parte del Grupo Popular.

El señor **LLORENS TORRES**: Lo primero que a uno se le ocurre cuando ve la proposición que nos trae el Grupo Socialista, al cabo de quince o veinte días de haber debatido una similar, es que hoy el Partido Socialista no tiene motivos reales para hacer oposición y por eso utiliza el AVE de forma tan recurrente y tan poco oportuna. La propuesta que hoy traen aquí es especialmente inoportuna, señora Cunillera, y no les conviene porque cuando gobernaba el Partido Socialista, como se ha dicho repetidas veces, el AVE fue a Sevilla. Esta es una opción legítima pero, desde el punto de vista de la unión con Europa a través de la alta velocidad, es una prioridad que no se sostiene. Que entonces los diputados socialistas catalanes, especialmente de Lleida —y usted lo era—, estuvieran callados ante una decisión tan poco sostenible y que ahora sean los que están criticando el AVE que este Gobierno trae a Lleida, a Barcelona, y que tenía que ser la prioridad para unirnos con la Unión Europea mediante la alta velocidad, demuestra que ustedes están poniendo siempre el interés partidista por encima de los intereses generales de los ciudadanos a los que ustedes tan mal representan, en Lleida y en Cataluña.

El debate del AVE tampoco les conviene porque demuestra que entre ustedes no se entienden; ustedes no se entienden ni con la Ley de Extranjería, ustedes no se entienden con el Plan hidrológico y ustedes no se entienden con el AVE, porque hay que ver las barbaridades que está diciendo un cada vez más asimétrico señor Maragall con los presidentes autonómicos que a ustedes les quedan a cuenta del AVE. Y permítame que le diga, señora portavoz del Grupo Socialista, que en estos momentos hablar del AVE para ustedes es masoquismo puro porque la semana pasada el juez Perraudin reveló que el titular de las cuentas donde se desviaban las comisiones del AVE a Suiza era el famoso señor G, el señor don Guillermo Galeote, secretario de finanzas del Partido Socialista Obrero Español. Por eso, como se desviaban cientos de millones, por eso quizás el AVE ha llegado tan tarde a Lleida y lo ha tenido que traer el Gobierno del Partido Popular. **(El señor Segura Clavell): ¡Esto es intolerable!**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, le ruego que pida la palabra si quiere decir algo.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Pues pido la palabra, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Deje usted, señor Segura, que termine el señor Llorens y tendrá usted la palabra para decir lo que quiera.

El señor **LLORENS TORRES**: Señora diputada, cada vez que hablemos del AVE, cada vez que usted pida diálogo, le voy a contestar de la misma manera: intente convencer al alcalde, al único alcalde que con un decreto ha ordenado la paralización de las obras de alta velocidad que llegan a su ciudad, y entonces intentaré hablar con el ministro para que exista un diálogo entre el ministro y el alcalde de Lleida que, por otra parte, no es esencial, porque diálogo lo ha habido y lo sigue habiendo. A lo mejor no sabe que ayer, en la Comisión de Urbanismo del Ayuntamiento de Lleida, los representantes del Partido Socialista confirmaron a la portavoz del Partido Popular de Lleida, señora Arnalot, que los técnicos de la Paeria han sido recibidos por los del GIF el 22 de mayo, el 17 de julio y el 12 de diciembre del año 2000, y la última carta que los técnicos del GIF remitieron a los técnicos municipales fue el 18 de febrero de este año. El propio señor Siurana, en una comida en 1999 en la sede de la Subdelegación del Gobierno con el secretario de Estado y conmigo mismo, dijo que las obras del AVE marchaban extraordinariamente bien, dijo exactamente lo que yo le estoy diciendo. ¿Y qué es lo que ha cambiado entonces para que cambiara de actitud el señor Siurana? Pues simplemente que él no se creía que el AVE llegaría el año 2002 a Lleida y como no lo creía y ahora ve que está llegando a Lleida y va a ser muy pocos meses antes de las elecciones municipales, entonces ha ordenado la paralización de las obras. No es que el señor alcalde esté en contra de la alta velocidad, está en contra de que la alta velocidad la traiga el Gobierno del Partido Popular.

Pero hablemos de las alegaciones. No siga faltando a la verdad, señora Cunillera. Las alegaciones no se presentaron en el momento procesal oportuno, que es en el periodo de información pública. Y como estamos en un Estado de derecho, las que se presentan ahora como alegaciones no tienen fuerza jurídica como alegaciones, y las que presentaron en el plazo —porque sí presentaron en el plazo unas alegaciones— no son las alegaciones de las que ustedes hablan. No sigan jugando a los equívocos porque de todo lo que digo hay pruebas documentales.

En el acceso a Lleida se elaboró un anteproyecto que fue sometido a la información pública y aprobado el 24 de febrero de 1995 tras la preceptiva declaración de impacto ambiental del 14 de febrero de 1994, y el *by pass* fue aprobado el 19 de septiembre de 1999 tras la preceptiva declaración de impacto ambiental del 19 de julio de 1999. Por tanto, las alegaciones realizadas en su momento, que no son las que se presentaron fuera de plazo por el Ayuntamiento fueron analizadas y, en su caso, incluidas en la aprobación definitiva del trazado.

Con posterioridad, el Ayuntamiento ha realizado nuevas propuestas, unas han sido estimadas, como conoce la corporación; otras están siendo analizadas

—y yo estoy trabajando en ellas y mi grupo también, sustituyendo lo que debería hacer el alcalde—, otras están en consideración para ver si son necesarias para una mejor ordenación ferroviaria; otras, de claro sentido urbanístico, podrán ser convenidas con el Ayuntamiento en su día, buscando fórmulas adecuadas para su financiación, que es lo que les dijeron a ustedes el año 1994 en esa información pública a la que el alcalde de Lleida no presentó ninguna alegación porque era una información pública que presentaba el partido que estaba entonces gobernando y que era el mismo que en el Ayuntamiento de Lleida, el Partido Socialista.

No sigan diciendo ustedes que el AVE no respeta el Plan de ordenación urbanística de Lleida porque le voy a leer, señora Cunillera, el folleto que editó CC.OO. el año pasado, en junio, y le voy a leer las palabras que dijo el arquitecto municipal, Josep Maria Llop. Están en la página 59 y hablamos de junio del año 2000. Dice exactamente: El plan general de la ciudad coordina perfectamente tanto la posición actual de la entrada de la alta velocidad a la estación de Renfe de la Rambla Ferrán como la futura previsión de un *by pass* que garantice la conexión de alta velocidad con Barcelona, con la frontera y con el resto de la red europea. Por lo tanto, señora Cunillera, el propio arquitecto municipal reconoce que la alta velocidad respeta escrupulosamente, como no podía ser de otra manera, el Plan de ordenación urbana de Lleida. Y no diga, señor Puigcercós, que se está creando una barrera porque esa barrera ya existe, porque el tren de alta velocidad que va a pasar en Lleida pasa, paralelamente, a la línea férrea actual, y el otro, el de los trenes que no van a parar a Lleida y que circulan con alta velocidad hasta Barcelona, está desviado y no atraviesa el núcleo urbano. Por eso les digo, señorías, y no se molesten porque eso es una metáfora, que algunos están tocando de oídas. Y voy a decir una última cosa. Cuando ustedes llevaron el AVE a Sevilla ¿qué soterraron en Sevilla y qué soterraron en Córdoba y qué follones encontraron ustedes? Porque la finalidad de la alta velocidad sigue siendo acercar las ciudades.

Señor presidente —cada uno es libre de perder el tiempo como quiera, y no lo digo por mí—, la esterilidad en el esfuerzo induce a la melancolía, repetir la iniciativa nos conviene porque cada vez que hablemos del AVE mi partido va a ganar votos y los que lo presentan van a perder votos, porque la realidad es que el AVE va a llegar en 2002 a Lleida, a pesar de que el alcalde hace todos los esfuerzos necesarios para que no sea así. También le pido una cosa. No es forma de plantear diálogos que, por otra parte, se siguen manteniendo a los niveles técnicos oportunos ordenar en un insólito decretazo la suspensión y la paralización de las obras y cortando vías. Para reanudar el diálogo existe un camino muy fácil: que retire el decretazo el señor alcalde y a ver si todos somos capaces de restaurar lo que no se debería de haber roto.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Llorens. Señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Necesitaría aclarar un pequeño detalle y como mi lenguaje es totalmente distinto, adelantaremos más.

El señor **PRESIDENTE**: Perdona, señora Cunillera, el portavoz de su grupo había pedido antes la palabra, me imagino que por alusiones a miembros del grupo parlamentario, pero no para entrar en debate de esta proposición porque el debate ha terminado. Si usted quiere sustituir al portavoz de su grupo, en eso tiene la palabra, pero si va a entrar de nuevo en el debate de la proposición, no tiene la palabra. Le ruego que no me confunda ni confunda a los demás actuando de manera distinta de la que proponga. Le permito hablar para lo que supuestamente su portavoz pidió la palabra, que era por alusión de un miembro de su grupo que no está presente en la sala. Tiene usted un minuto.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Imagino que mi portavoz iba a decir lo mismo que yo puedo decir en este momento, seguramente él mejor que yo.

Nosotros estamos acostumbramos a que cuando faltan los argumentos se recurra a lo que yo había llamado antes lenguaje pendenciero y descalificado. Creo que con eso uno puede crear que gana votos o que adquiere razones, pero lo que adquiere es precisamente todo lo contrario, se deslegitima y lo que hace es retratarse cada vez más, y me gustaría aclarar que yo fui diputada de 1982 a 1986 y de 1996 hasta el momento presente; el señor Llorens o no sabe de matemáticas o no sabe de historia.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Cunillera, por atenerse a la cuestión.

— **SOBRE LA ELIMINACIÓN DE LOS PASOS A NIVEL EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000246.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba en el orden del día como número 3, sobre la eliminación de los pasos a nivel en Galicia, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra don Guillermo Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Esta proposición no de ley ya se presentó el día 21 de septiembre del año pasado y es evidente que ahora se debería plantear la oportunidad de la presentación de la proposición no de ley porque en el tiempo van cambiando las circunstancias y se van cambiando los modelos. Se han comenzado las obras en algunos pasos a nivel en Galicia pero, en este tiempo transcurrido, se ha debatido

aquí numerosas veces el problema ferroviario, no solamente en Galicia sino en toda España.

Quisiera llamar la atención sobre una cuestión. Cuando se tramitó la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 se planteó una pregunta sobre si se tenía previsto un programa específico para acometer eficazmente la supresión de los pasos a nivel tan devastadores y con tanto riesgo para los ciudadanos, y la contestación fue que, actualmente, en toda España existían 3.544 pasos a nivel en las líneas de Renfe que constituyen la red integrada, existiendo otros 362 pasos a nivel en ramales portuarios o industriales y en líneas que no tienen servicio pero que no están oficialmente clausuradas. A tal efecto, el portavoz del Partido Socialista, el señor Segura, recordó que el plan de inversiones del año 2000 de la Gerencia de pasos a nivel de Renfe tenía una dotación de 2.996 millones, siendo la propuesta del plan de inversiones 2001 de 3.066 millones de pesetas y que en la actualidad se estaba trabajando en estudios, proyectos y obras sobre unos mil y pico pasos a nivel. Esto plantea que necesitamos acelerar no solamente los estudios y los proyectos, sino la habilitación de presupuestos especiales, pero limitados por la buena gestión del gasto público. Entre Redondela y Santiago, en Galicia, por ejemplo, existen 76 pasos a nivel, 11 de ellos con semibarrera eléctrica, y 46 entre Vigo y Orense —por poner dos ejemplos—, de los que tres tienen semibarrera eléctrica; en alguno de ellos, como es el caso de Porriño, en estos días se está trabajando. Ello nos lleva a plantear si con el ritmo actual se van a suprimir realmente los pasos a nivel. El propio señor ministro decía que se establecía la obligatoriedad de la eliminación de líneas ferroviarias y la supresión de todos los pasos a nivel en esta VII Legislatura, lo que nos llevaba a pensar que podíamos llevar a cabo todo esto, pero cuando se ven el número y las condiciones de algunos pasos a nivel se modifica la percepción de que el problema se vaya a arreglar. Evidentemente hay que modificar el producto de intensidad media, el artículo 235 del reglamento que desarrolla la Ley de ordenación del transporte terrestre lo hace necesario, pero nos encontramos con que es difícil el recuento y la situación porque hay que determinar problemas de propiedades, etcétera, aunque es loable el paso de 24.000 a 1.500 en este producto de la media diaria. Pero también señalaban que había que suscribir convenios con las comunidades autónomas. En el caso de Galicia ya existe ese convenio y se dedican 580 millones de pesetas para conseguirlo, pero repito una vez más que en Galicia no creo que se construyan ni se arreglen con la debida diligencia.

Como ya hemos dicho en otras intervenciones en esta Cámara y no vamos a reiterarlo ahora porque la fuerza de los argumentos no aumenta con su repetición, en Galicia reclamábamos esta velocidad de cruce para eliminar los pasos a nivel por la peligrosidad que conllevaban algunos de ellos y añadíamos el factor

climatológico —ya hemos visto cómo continuamente en estos recientes temporales los derrumbes son continuos— y el factor orográfico, con visibilidades bastante disminuidas. Por todo ello decimos que hay que planificar y acelerar la planificación de infraestructuras de tal modo que no resulten obsoletas cuando se arreglen. En el caso de Porriño, al que están dedicando cientos de millones de pesetas —es muy cara la tecnología que hay que emplear para la eliminación de este paso a nivel—, nos encontramos que cuando llegue el AVE resultará una actuación inútil porque el paso a nivel está en el centro de la ciudad y habrá que eliminarlo; ese es el caso de Padrón y de otros sitios.

Por eso, en aras de acelerar la cuestión, la proposición no de ley tiene el siguiente tenor: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para: 1.º Elaborar de manera inmediata un estudio y un plan de acción urgente que, de acuerdo con las administraciones autonómicas y locales, determinen las necesidades y prioridades reales para la supresión de pasos a nivel en las vías de Renfe y Feve en Galicia. 2.º Contemplar en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 partidas que permitan su ejecución inmediata. 3.º Reducir el plan previsto a la mitad para la eliminación de pasos a nivel en Galicia consignando la correspondiente partida presupuestaria plurianual hasta el año 2005. Y 4.º Ejecutar de manera inmediata la supresión de los pasos a nivel en núcleos urbanos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SANCHEZ**: Señor presidente, quiero manifestar el apoyo del Bloque Nacionalista Gallego a una proposición no de ley cuya práctica redundaría en una mayor seguridad en una infraestructura ferroviaria que por los últimos accidentes, comprobamos que es esencial. Por lo menos, no hay que esperar muchos años a ponerle los paliativos necesarios.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Muchas gracias a todos los diputados que han permitido esta pequeña alteración del orden del día.

El pasado 7 de noviembre tuvimos ya ocasión de debatir otra proposición no de ley defendida por el señor Hernández Cerviño y también referida a supresión de pasos a nivel, aunque circunscrita en aquel caso a los existentes en la provincia de Ourense. Hoy volvemos a tramitar algo que se presentó el 21 de septiembre de 1990. Nos parece un poco llamativo que se mantenga esta proposición no de ley, sobre todo teniendo en cuenta que hace muy pocas fechas, el 17 de enero de este año, tuvimos una sesión extraordinaria de esta Comisión de Infraestructuras en la que el ministro de Fomento, don Francisco Álvarez-Cascos, nos informó

con exhaustividad sobre los planes de seguridad en las infraestructuras ferroviarias.

Para el Grupo Parlamentario Popular es evidente que la seguridad de las infraestructuras en los transportes es un fin en sí mismo que requiere un compromiso permanente y unos esfuerzos crecientes todos los días para prevenir los riesgos. Y, como bien decía el señor Hernández Cerviño, para acometer la supresión de pasos a nivel existentes en las redes autonómicas y locales con arreglo a la legislación vigente es imprescindible suscribir oportunos convenios, bien por la Dirección General de Ferrocarriles, bien por Renfe o Feve, con el Gobierno de la comunidad autónoma o de la entidad local afectada. El ministro de Fomento nos manifestó en esa comparecencia que entre este año 2001 y el año 2002, se pretende firmar convenios y poner en marcha obras para suprimir 131 de los pasos a nivel que hay en todo el Estado y que rebasan la cifra de 24.000 que establece el vigente reglamento de la Ley de ordenación de transportes terrestres, pero también allí se dijo que teníamos que dar nuevos pasos. Estos nuevos pasos eran suprimir inmediatamente todos los pasos a nivel situados en las redes del Estado y que había que elaborar un nuevo plan selectivo basado en convenios con las comunidades autónomas que contemplen la duplicación del ritmo de supresión de pasos a nivel, con prioridades marcadas no sólo por el número de circulaciones ferroviarias y por la IMD, sino también por un nuevo concepto que desde Galicia celebramos que se haya adoptado y se piense en él, que es el concepto de visibilidad técnica en los accesos al paso a nivel. En este sentido, se propuso en aquella comparecencia modificar el artículo 235 de la Ley de ordenación del transporte terrestre y rebajar de 24.000 a 1.500 el producto de la IMD de la carretera por el número de circulaciones ferroviarias y fijar, además, unas distancias de visibilidad técnica a añadir a la obligatoriedad de la supresión de los pasos a nivel.

Se manifestó y se explicitó tajantemente el compromiso de suprimir en esta legislatura todos los pasos a nivel de la red estatal de infraestructuras y de suscribir convenios con las comunidades autónomas. Y se dijo allí que el día 14 de febrero se celebraría una conferencia sectorial con las comunidades autónomas en la que se presentaría ese plan. Es lo cierto que hemos sido informados muy recientemente en esta Comisión, el 26 de febrero, que este plan se trasladó a las comunidades autónomas, que tienen, desde aquella fecha, un mes para formular alegaciones definitivas. ¿Qué significa esto? Significa que la nueva modificación de la regulación va a definir unas nuevas necesidades y unos nuevos parámetros que van necesariamente a obligar a que los nuevos convenios que se suscriban y los vigentes se adapten a la nueva situación, de modo que no sólo pueda darse el caso de que el ritmo de supresión de pasos a nivel se mantenga sino que incluso se acelere mucho más de lo que se está haciendo en este momento.

Señor Hernández, usted, en la exposición de motivos, alude a tres pasos a nivel: en primer lugar al de Porriño. Usted mismo acaba de reconocer que ya ha visto obras ejecutándose en este momento que tratan de dotar de una mayor seguridad; lo celebramos y era un compromiso contraído. Además, está integrada la supresión de este paso a nivel dentro de la denominada salida al sur de Vigo, pues con fecha 8 de junio del año pasado se encargó ya la realización de estudios técnicos relativos al nuevo acceso ferroviario sur de Vigo a una empresa de ingeniería.

El paso a nivel de Barra de Miño, al que usted también alude y que desgraciadamente estuvo de actualidad el pasado año, ya tiene desde el 29 de noviembre la protección de semibarreras automáticas y, desde diciembre del año pasado, se está redactando el proyecto para suprimir cuatro pasos a nivel en ese ayuntamiento mediante la construcción de un vial que va a obviarlos por completo. Y respecto al paso a nivel de Barco de Valdeorras, es evidente que se está actuando y que, junto con el de Vilamartín de Valdeorras, se licitaron ya por Renfe, se presentaron las proposiciones, que terminaron el día 24 de enero, y muy pronto comenzarán las obras.

Concluyendo, se está actuando en Galicia de manera importante en la supresión de pasos a nivel. Los nuevos conceptos a los que antes me referí de modificación reglamentaria obligarán a replantear la situación y a pegar un nuevo impulso, y es por ello — y por otras muchas razones que por causa del tiempo no podré exponer ahora — que en este caso vamos a votar en contra y seguiremos trabajando desde el Grupo Parlamentario Popular en impulsar decididamente todas las actuaciones de seguridad en pasos a nivel en España y, por supuesto, en Galicia.

— **RELATIVA A LA SUPRESIÓN DEL PEAJE EN DETERMINADOS TRAMOS DE LA AUTOPISTA A-9. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000408.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta iniciativa pasamos a la siguiente, que figuraba como número 9 en el orden del día, relativa a la supresión del peaje en determinados tramos de la autopista A-9, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Para su defensa tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Todos sabemos que desde hace años existe una fuerte presión social que demanda rebajas en los precios y gratuidad en determinados tramos de las autopistas de peaje, autopistas que, tal y como está configurado el modo de vida actual, constituyen las únicas vías de comunicación en muchas zonas, vías mínimamente acordes con la nece-

sidad de los ciudadanos de desplazarse, porque es evidente que si en otros tiempos la necesidad de desplazamientos por motivos de trabajo era limitada, hoy esa necesidad afecta a muchas personas. Por otro lado, también es notorio que existen zonas donde ni siquiera hay carreteras alternativas gratuitas a la propia autopista de peaje.

Esa presión social tuvo reflejo no hace mucho tiempo —y también en tiempos anteriores— en decisiones del propio Gobierno, desde la construcción de autovías sin peaje a la disminución de precios en diferentes tramos, prolongando a veces el tiempo de las concesiones o simplemente declarando gratuitos algunos de ellos, unos de circunvalación de ciudades y otros bastante mayores. Una de estas últimas decisiones del Gobierno consistió en realizar diversas rebajas en tramos de distintas autopistas y declarar libres de peaje algunos tramos tan importantes y extensos como, por ejemplo, el de Salou-Torredembarra y otros, en una decisión claramente acertada. En el caso de la autopista A-9 las rebajas se concentraron en el tramo Pontevedra-Vigo y parte de esa rebaja acaba de ser absorbida por la subida de este año 2001, poco más de un año después.

La situación, por tanto, sobre los peajes de la autopista A-9, que hoy volvemos a discutir, es que el tramo Pontevedra-Vigo supera con mucho el precio medio de 9 ó 10 pesetas por kilómetro que rige en el conjunto de autopistas del Estado, el paso por el Puente de Rande sigue siendo de peaje, como lo es también el tramo de A Barcala-A Coruña.

Por lo tanto, nuestro punto de vista —y creo que el de la mayoría de la sociedad— es que esta situación es injusta y poco adecuada a los tiempos actuales, por eso se viene demandando con insistencia la disminución de los peajes de Rande y A Barcala y una rebaja sustancial entre Pontevedra y Vigo, dos ciudades que hoy están íntimamente relacionadas social y económicamente. Tampoco es necesario insistir —porque ya se hizo en otras ocasiones— que los ciudadanos del Morrazo, por ejemplo, precisan desplazarse a Vigo por motivos de trabajo, de salud o de estudio y que, además, estos ciudadanos carecen de posibilidad real de hacer estos desplazamientos por una vía alternativa gratuita. Pero es que, además —quiero insistir en esto— estamos hablando de una zona geográfica cada vez más interconectada; entre Pontevedra y Vigo la distancia no llega a los 25 kilómetros y en la zona de que hablamos se encuentran ayuntamientos muy poblados de la provincia: Redondela, Vilaboa, Cangas, Moaña, incluso Boiro y Marín. Es, por tanto, una zona muy habitada, muy relacionada económicamente y que cuenta con unas vías de comunicación por carretera francamente obsoletas, por no hablar de la ausencia de un servicio de ferrocarril mínimamente adecuado a los tiempos que corren.

Creemos que en esta situación no es razonable seguir manteniendo un peaje en Rande que constituye en este momento, como así lo definen agentes sociales, políti-

cos y económicos una auténtica barrera o mantener precios en el tramo Vigo-Pontevedra tan elevados, a pesar de las rebajas que decíamos antes se efectuaron en este tramo. El Gobierno y el Ministerio de Fomento deberían considerar estas circunstancias y no mantenerse en una inflexible posición de negar, como hasta ahora, la realización de estas propuestas. Además, estas rebajas y estas actividades que se proponen con esta proposición no de ley son posibles de realizar, son justas, son ponderadas y son necesarias. Ya sé que se argumentará, para negar esa gratuidad, el necesario equilibrio financiero de las empresas, pero creemos que ese equilibrio no se vería afectado por una medida como ésta que proponemos. Ayer se anunciaban los beneficios obtenidos por las empresas por ingresos de peaje donde se nos informaba que, a pesar de una cierta congelación de precios, los ingresos habían crecido en 2000 el 6 por ciento, 6,2 por ciento por el incremento del tráfico. Creemos que no se puede mantener esta posición cerrada frente al clamor social e institucional, un clamor social que es tan fuerte que acaba de obligar a la propia Xunta de Galicia, implicando a las diputaciones, a anunciar que en el futuro se hará cargo del coste de los peajes de los que hablamos aunque sin aclarar a qué ciudadanos beneficiaría esa hipotética medida en el caso de hacerse efectiva algún día. También quiero decirles que esta cerrazón del Ministerio de Fomento no hace más que complicar las cosas, en primer lugar, porque deja en evidencia a la propia Xunta de Galicia que, contra lo afirmado una y otra vez, es incapaz de que el llamado Gobierno amigo se muestre sensible a sus demandas de gratuidad y rebajas. En segundo lugar, porque de llegar a efectivizarse el anuncio de hacerse cargo la propia Xunta y las diputaciones del coste de los peajes, para algunos usuarios supondría un agravio comparativo respecto a otros que seguirían pagando, lo cual no duden que será una fuente de conflictividad absolutamente innecesaria que nadie desea, aparte de ser una medida de dudosa constitucionalidad. Además, hay una tercera razón: de llegarse a hacer efectiva esta propuesta, el Gobierno, con su cicatería, obligaría a la Xunta y a las diputaciones a detraer recursos económicos que son bien necesarios en una comunidad autónoma cuyos índices de bienestar están bien por debajo de la media del Estado, de tener esos recursos para hacer frente a algo que es competencia del Gobierno central y, por lo tanto, a quien compete dar una solución. En cualquier caso, la única solución razonable es que Fomento asuma sus responsabilidades en este tema y preste oídos a las demandas de los ciudadanos, que creo que son justas, razonables y posibles.

Señor presidente, concluyo diciendo que si hoy tampoco se aprueba esta proposición no de ley, aunque a algunas señorías les pueda resultar molesto o aburrido, nosotros seguiremos trayendo la discusión a esta Cámara porque es una discusión que existe a nivel institucional y a nivel de calle. La proposición no de ley

que presentamos dice lo siguiente: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para, de manera inmediata, establecer la gratuidad de los tramos de la autopista A-9 Vigo-Rande, Vigo-Morrazo y A Barcala-A Coruña.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO:** Señor presidente, volvemos a repetir aquí, ante este viejo problema de la eliminación de los peajes, el viejo axioma de que los argumentos por muy repetidos no tienen por qué tener que ganar en convicción. Vamos a plantear aquí una cuestión que es la del peaje en la A-9, que ahora entró en una nueva dinámica con la aparición del conselleiro de la Xunta, señor Cuiña, y una serie de promesas liberalizadoras que ya habíamos oído en la campaña electoral por boca del señor Rajoy, nuevo ministro de Interior. El 13 de enero Cuiña explicó que con la Diputación de Pontevedra se había firmado un protocolo que liberalizará del peaje a todos los habitantes de la península de Morrazo y a aquellos vecinos de Vigo que superen un número determinado de viajes. Por otro lado, también en Coruña se ha firmado la eliminación total en el tramo de A Barcala. El 17 de enero se reafirmó el señor Cuiña y dijo que a los habitantes de Moaña y Cangas había que añadir los de Bueu y Marín, pero que tendrán que demostrar su residencia. Nosotros añadimos que se plantea aquí el problema de vecinos de otras localidades próximas por las que la autopista discurre, como el caso de Vilaboa y Redonde-la. Evidentemente, es oportuna la proposición no de ley porque no se puede discriminar a nadie. Por otro lado, queremos matizar la dificultad que va a tener el portavoz del Partido Popular puesto que estas promesas que ha hecho el señor Cuiña respecto a firmar convenios con las diputaciones para la eliminación de los pasos a nivel han motivado diversas disputas en el propio Partido Popular. Es cierto que no existen recorridos alternativos; es cierto que resulta un agravio comparativo; son ciertas muchas cosas que nos llevarían a pensar que todos estos tramos de autopista son poco más o menos una conurbación como existe entre Pontevedra y Vigo. Por otro lado, quiero señalar que esta actitud del señor Cuiña entra dentro de la dinámica iniciada por el Ministerio en Galicia, en concreto la teoría de la cofinanciación responsable del Gobierno amigo. Vemos que hay cofinanciación en el AVE, en la modernización del tren interior; vemos que hay cofinanciación excesiva en la autopista Santiago-Orense y, en este caso, al margen de la prórroga de la propia concesión con los beneficios sustanciosos y la excesiva amortización que ha habido ya en este tramo de autopista, pensamos que este modelo está francamente agotado.

La posición del Partido Socialista no es otra que apoyar la proposición no de ley y también dejar claro que

hay que ir a la progresiva disminución del peaje entre Pontevedra y Vigo por la conurbación que hemos mencionado. Evidentemente, no podemos prescindir de la eliminación total del peaje en el tramo de Rande-Vigo y, si se llevase a cabo, la disminución proporcional del coste del peaje actualmente.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Popular el señor Delgado tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE:** Una vez más debatimos el tema de la gratuidad o la supresión de peaje en unos tramos de la autopista del Atlántico, A-9. Todos los grupos tienen legítimo derecho a proponer esta iniciativa, pero es que el 12 de diciembre ya nos estábamos posicionando en relación con este tema y lo cierto es que hoy el Grupo Parlamentario Popular va a votar en contra de aquella iniciativa.

La autopista del Atlántico constituye, sin duda, el principal eje vertebrador de las comunicaciones en la franja litoral gallega. Su puesta en funcionamiento —no exenta de problemas que afortunadamente están ya superados— supuso la posibilidad de una comunicación rápida y segura entre los principales núcleos de actividad comercial e industrial de Galicia. Es indudable que la contribución de esta autopista a la creación de riqueza, empleo y desarrollo en Galicia nadie la cuestiona, aunque hace años algunos la cuestionaban. Evidentemente, la situación de la A-9 está condicionada, y de modo importante, por la ausencia de un marco homogéneo a nivel estatal. La puesta en marcha de un plan de autovías originó —hay que reconocerlo— desequilibrios entre comunidades autónomas respecto de qué tramos están cubiertos por peaje y qué tramos están libres del mismo. Lo cierto es que las administraciones titulares de estas vías son conscientes de estos desequilibrios y han efectuado pasos firmes en la dirección de establecer criterios generales para homogeneizar la situación existente. En esta línea hay que enmarcar las actuaciones que han realizado los gobiernos del Partido Popular al adjudicar nuevas concesiones con peajes blandos, posibilitados por aportaciones públicas a las sociedades concesionarias, pero también por la rebaja de las tarifas que han sido aplicadas en los últimos años y por la liberalización de peajes en zonas de tráfico metropolitano o en trayectos sin alternativa razonable. Conforme a este último motivo se encuadra la reciente rebaja del peaje en los tramos Vigo-Pontevedra y Vigo-Morrazo, así como la liberalización de los tramos Vigo-Puxeiros y los de próxima construcción de Fene-Ferrol. Es imprescindible reconocer los avances que en esta materia se han dado en los últimos años, aunque son insuficientes y obliga a una nueva formulación para abordar de manera global la situación de los peajes de modo que se alcance el deseable equilibrio territorial y se garantice una situación estable para el desarrollo de la actividad de las sociedades concesionarias, y no porque quera-

mos que las sociedades concesionarias vivan en condiciones de estabilidad económica y que tengan beneficios —no es eso lo que nos preocupa— sin el cumplimiento de compromisos jurídicamente contraídos que son responsabilidad de las administraciones. Recordemos que en la autopista A-9 ya están libres de peaje, circunvalaciones urbanas como Santiago-norte, Santiago-sur, Pontevedra-norte, Pontevedra-sur y, como dije antes, Vigo-Teis-Puxeiros. Es cierto que en los recorridos Vigo-Rande y Vigo-Morrazo recientemente se han efectuado rebajas de peaje, en aplicación de los reales decretos-leyes de 1999, de un 30 por ciento sobre cuantías que ya suponían un 65 por ciento de la base de la concesión.

Es evidente que los proponentes no dejan de reconocer que el levantamiento de un peaje no puede considerarse de manera aislada, sino que conlleva una opción política de fondo, sobre todo en esas autopistas, que acarrearía el pago de indemnizaciones por el Estado en una elevadísima cuantía, lo que implicaría asumir una deuda que se puede cuantificar en el conjunto del Estado cercana al billón y medio de pesetas. Es cierto que las administraciones gobernadas por el Partido Popular en Galicia, con fecha 10 de febrero del pasado año 2000, suscribieron un protocolo para demandar de manera conjunta al Ministerio de Fomento y a la Empresa Nacional de Autopistas, la liberalización de los peajes de los tramos Vigo-Morrazo y A Barcala-A Coruña, así como para reducir en una cuantía no inferior al 50 por ciento el coste de los tramos Vigo-Pontevedra y Guísamo-A Coruña. La gestión de este protocolo fue encargada a una comisión presidida por la Xunta de Galicia que desde aquella fecha viene trabajando en la negociación —porque hay que hablar de negociación— para conseguir este objetivo. Estas negociaciones no están interrumpidas sino que existen y hace pocas fechas, el 9 de enero de este año, han sido impulsadas con la firma de sendos protocolos entre la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Vivienda de la Xunta de Galicia y las diputaciones provinciales de Pontevedra y A Coruña. En el caso de Pontevedra es un protocolo que quiere suprimir el peaje en el tramo Morrazo-Vigo de la A-9 para aportar una mayor calidad de vida a los ciudadanos y que pasaría por la asunción de la supresión de este peaje al coste del 50 por ciento Diputación, 50 por ciento Xunta, lo que habrá de documentarse en un convenio, y lo mismo en relación con el tramo A Barcala-A Coruña. Es evidente que el conjunto de actuaciones que ha desarrollado el Partido Popular en las instancias en las que tiene responsabilidades de gobierno, en los últimos años, para suprimir los peajes en los tramos de naturaleza eminentemente metropolitana y con difícil alternativa de comunicación han existido y seguirán existiendo. Los avances sobre la situación anterior, heredada de otra administración, son evidentes y los pasos a dar son todavía muchos. Por tanto, hoy votaremos en contra pero les aseguro que desde el Par-

tido Popular seguiremos trabajando para conseguir el tan ansiado objetivo.

— **RELATIVA AL ACCESO CENTRAL A LA VILLA DE FOZ (LUGO) DESDE LA VARIANTE RECIENTEMENTE CONSTRUIDA DE LA N-642. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000487.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley, que se corresponde con el número 11 del orden del día, relativa al acceso central a la villa de Foz (Lugo) desde la variante recientemente construida de la N-642, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra para su defensa el señor Rodríguez, a quien como antes hago un requerimiento de brevedad puesto que llevamos un retraso importante en la Comisión.

El señor **RODRÍGUEZ SANCHEZ**: Solamente el hecho de que la zona de A Mariña quede excluida de las vías de alta capacidad, en concreto de la autovía del Cantábrico, y el hecho de que desde 1990 estemos asistiendo a la ejecución de unas obras de mejora de la N-640 que en el 2001 estén sin acabar debían ser motivos de reflexión y de aceptación de una proposición no de ley como la que presentamos. Aparte de la lentitud de las obras, que se convierten en interminables, en una zona especialmente marginada y discriminada en el conjunto del Estado español, y ahora también dentro de Galicia, nos encontramos con que las múltiples deficiencias de la construcción de los proyectos que se están aplicando para la renovación de la N-642 merecen nada menos que el calificativo de chapuzas, no a los representantes del Bloque Nacionalista Gallego sino a los representantes del Partido Popular en el ayuntamiento de Foz. Son tan evidentes las deficiencias que no solamente movilizan a los vecinos sino a la corporación por unanimidad, hasta el extremo de que hay creada una comisión compuesta por el alcalde y todos los grupos políticos de la corporación para dialogar y ejercer presión sobre el Ministerio de Fomento, a través de la Demarcación de Carreteras en Galicia, para que se solucionen buena parte de estas deficiencias; deficiencias que en su mayoría fueron aceptadas por la Demarcación de Costas porque no es que sean evidentes, son clamorosas, pero no se aceptaron algunas de las soluciones que tienen mayor trascendencia para la comunicación de una villa tan importante, desde el punto de vista de los servicios comerciales y turísticos, en esta zona de A Mariña; en concreto, un acceso adecuado para una villa de estas características desde la variante de Foz, que consistió en sacar la carretera del centro de la villa y hacerle un acceso adecuado y no dos ridículos con los que contaría de quedar las obras tal como se están ejecutando. Por eso me voy a limitar a leer un

acuerdo municipal que está basado en una iniciativa del Partido Popular; y sigo la ardorosa defensa y la actitud crítica que el representante del Partido Popular tuvo con estas obras. Dice así: El pleno del Ayuntamiento de Foz, a la vista del estado de ejecución de las obras de la variante de Foz y con la finalidad de garantizar la correcta ejecución de las mismas, salvaguardando los intereses vecinales afectados —varias movilizaciones por las mismas— y en general de todos los usuarios, insta a la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia, Ministerio de Fomento, a dar solución urgente y definitiva a las deficiencias que se relacionan seguidamente: a) los accesos desde la variante de los núcleos de San Martiño y Santa Cilla; b) la supresión de la pasarela de acceso al núcleo de Mañente; c) la ejecución de la rotonda de acceso desde la variante a Bispo Santo. Esto es crucial y a ello nos referimos en nuestra proposición no de ley; ese acceso central que bien puede ir contemplado en el proyecto de modificación o en un proyecto aparte siempre que se realice a corto plazo. El puente de Feve que es necesario ampliar; la previsión de dos puentes casi unidos en la zona de Cruz Bermella, la supresión de dos accesos a las playas de Pampillosa. Igualmente, el Ayuntamiento en pleno considera prioritario que el Ministerio de Fomento remita al Ayuntamiento, antes de ser aprobado en el correspondiente Consejo de Ministros, el proyecto técnico de segundo modificado que en estos momentos se está redactando para que todos los grupos municipales y todas las asociaciones de vecinos afectadas puedan presentar las alegaciones y sugerencias que estimen oportunas.

Acabo ya, señor presidente, recordando que esta comisión de seguimiento sigue funcionando y que tiene una gran esperanza en que se acepte, bien en el proyecto de modificación para cubrir las deficiencias detectadas, bien en un proyecto específico, este acceso acorde con la importancia de una villa como Foz, que es nuclear desde el punto de vista de los servicios y desde el punto de vista turístico.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Marón, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Señor presidente, con brevedad paso a exponer la posición del Grupo Socialista, que es de apoyo a la iniciativa presentada por ser una necesidad urgente dar solución inmediata a los accesos a la villa de Foz desde la N-642 y que ya se ha reclamado en el Senado hace escasas fechas. Las consecuencias son derivadas de una adjudicación efectuada por el Gobierno del Partido Popular de una obra que sí fue proyectada por el Gobierno socialista, pero que fue adjudicada muy a la baja, tremendamente a la baja, y en la que se fueron haciendo recortes, por lo que hoy tenemos que sufrir las consecuencias derivadas de esa adjudicación que no cubrió los costes de las obras que tenían que realizarse. Tenemos unas peligrosas

rotondas, unos accesos a viviendas cortados, falta de acceso a las playas en un entorno tan turístico como es Foz, arcones incompletos, falta de puentes, los que hay no tienen aceras y no puede pasar un coche de niños ni una silla de minusválido. En definitiva, hay unas tremendas carencias que tienen que corregirse y hay que completar estas obras. La situación se puede corregir perfectamente, como ya ha dicho aquí el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, del Bloque Nacionalista Galego, con un proyecto complementario o con un proyecto específico, pero dialogando tanto con el alcalde de la villa de Foz como con su corporación municipal, buenos conocedores de la situación que viven los ciudadanos. Por todo ello, reiteramos el voto afirmativo a esta iniciativa.

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

El señor **DELGADO ARCE**: Resulta interesante hablar en esta Cámara de la problemática de una villa tan importante en la Mariña lucense y en el conjunto de Galicia como es Foz. Lo cierto es que, como decía la señora Marón, una obra proyectada en la anterior etapa socialista, ejecutada y adjudicada en la época gobernada por el Partido Popular, ha tenido resultados insatisfactorios porque es una realidad que por defectos de proyecto y de adjudicación esta variante, que impide que el tráfico circule por la villa de Foz, no esté bien ejecutada y presente deficiencias. Por eso es muy legítimo que la corporación local, en una comisión integrada por todos los grupos, se desplazara y mantuviera contactos con la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia para plantearle cómo abordar y en qué plazos estas deficiencias técnicas. Lo cierto es que se llegó a un acuerdo y que la Demarcación de Carreteras se comprometió a dar solución a las deficiencias existentes en el proyecto ejecutado, de modo que existe ya un proyecto complementario de la variante de Foz que lleva la referencia 41LU2150, que está aprobado técnicamente, que se encuentra en fase de aprobación, que está presupuestado y que contempla las actuaciones necesarias para solucionar estas deficiencias técnicas que nosotros reconocemos. Cuestión distinta es la que plantea de modo paralelo el Bloque Nacionalista en su proposición no de ley, y es que se ejecute un nuevo acceso, un acceso central además de los dos que están ejecutados. Debo decir que el acceso central que se solicita quedaría a 1.200 metros del enlace Este y a 2.000 metros del Oeste, que conectaría con una carretera provincial cuyo ensanche de plataforma sería necesario para dar cumplimiento a las características propias de un acceso, y que al no tener la obra el carácter establecido en la normativa vigente para proyectos complementarios de adjudicación directa no es posible, en modo alguno, incluir en este proyecto de deficiencias técnicas un nuevo proyecto de acceso central. Por

tanto, tenemos ya un primer inconveniente de tipo técnico legal, por lo que no es en este momento posible la inclusión en un proyecto complementario. Cuestión distinta es que se siga negociando y dialogando sobre la posible o no ejecución de este acceso central, en el que usted dice que la corporación de Foz está muy interesada —y no lo dudamos— pero también debo decirle que muy recientemente, en un pleno extraordinario del Ayuntamiento de Foz celebrado el 9 de febrero de este año, una partida presupuestaria que definía unos honorarios del proyecto de acceso central a la villa de Foz ha sido retirada y destinada a la ejecución del asfaltado de una pista creo que en el lugar de Buin. Es decir, que por parte del Ayuntamiento de Foz parece que existe una contradicción en la decisión tomada.

La cuestión final es que nosotros en este momento no vamos a apoyar esta proposición no de ley porque es imposible incluir un proyecto de acceso central nuevo en un proyecto complementario, pero estamos dispuestos a seguir dialogando y valorando en lo sucesivo el estudio o no de la oportunidad de este acceso central a la villa de Foz.

— **SOBRE LA URGENTE EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE REMODELACIÓN Y ACONDICIONAMIENTO DE LAS INSTALACIONES DEL EDIFICIO TERMINAL DEL AEROPUERTO DE GIRONA-COSTA BRAVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000225.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley, que figura con el número 1, sobre la urgente ejecución del proyecto de remodelación y acondicionamiento de las instalaciones del edificio terminal del aeropuerto de Girona-Costa Brava, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Palma.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: Señor presidente, esta proposición no de ley plantea un tema que debería ser bastante fácil de resolver puesto que en ella simplemente se insta al Gobierno a proceder a la ejecución de un proyecto demorado en el tiempo. El Grupo Parlamentario Socialista presentó esta proposición no de ley en septiembre de 2000 para impulsar la tramitación de un proyecto que llevaba bastante tiempo circulando de un despacho a otro del Ministerio de Fomento. Se trata de un proyecto preparado a un cierto nivel de madurez en su tramitación y ejecución aproximadamente en los años 1995-1996, que venía gestándose desde que se cumplieron los veinte años de existencia del aeropuerto de Girona-Costa Brava, ya que estamos hablando de una infraestructura que fue inaugurada en el año 1972. Evidentemente, a los veinte años de existencia empezaron a plantearse algunas cuestiones relacionadas con el deterioro de las instalaciones y también con los cam-

bios producidos en las necesidades del funcionamiento aeroportuario. Se empezaron a poner de manifiesto el mal estado y la precariedad en que se encuentran en este momento las instalaciones del edificio de la terminal, precariedad que se manifiesta en algunos desprendimientos, en goteras, en filtraciones de agua en los subterráneos y en las instalaciones, en equipamientos anticuados y fuera de norma e incluso en algunas cuestiones que presentan riesgo de accidentes.

Espero que el Grupo Parlamentario Popular no me diga que el retraso en la tramitación de este proyecto y en la ejecución de estas obras fue culpa de anteriores gobiernos, espero que no lo manifieste de esta manera puesto que técnicamente no sería verdad, ya que las infraestructuras caducan, se deterioran, empiezan a presentar problemas en determinados plazos, y espero que tampoco utilice este argumento porque los ciudadanos ya no les van a creer. Utilizar una vez más lo que en algún momento en esta Cámara ha sido denominado como el síndrome de la insoportable herencia recibida, después de cinco años, seguramente ya no serviría y no les daría resultado. Yo pediría a los representantes del Grupo Popular que en estos temas empezaran a demostrar una cierta cultura de gobierno. Estamos hablando de un tema que he dicho que es fácil en su resolución. Sé que los representantes del Partido Popular me van a decir que ya está todo arreglado, que las obras van a empezar, incluso es posible que anuncien la fecha de las obras, aunque los responsables del aeropuerto, al día de hoy, no saben cuándo van a empezar, pero sí que quiero resaltar la importancia de unas obras reclamadas por distintas administraciones, incluyendo al consejero de Política Territorial de la Generalitat de Cataluña, por las organizaciones sindicales, especialmente debido a los riesgos de accidente que la precariedad de las instalaciones han presentado más de una vez, por organismos públicos y privados de las comarcas de Girona, por sectores económicos gerundenses como la Cámara de Comercio o las asociaciones de empresarios del ramo de la hostelería y el turismo.

Estas obras han sido anunciadas y prometidas reiteradamente por distintos responsables del Ministerio de Fomento y de Aena a lo largo de los últimos años, y estas reformas para el desarrollo económico tienen una importancia muy relevante debido a que el aeropuerto de Girona-Costa Brava debe ser considerado como un activo fundamental para el futuro de las comarcas de Girona. Señorías, no podemos ser víctimas durante más tiempo de los cambios convulsivos que se han producido en el Ministerio de Fomento y que han conducido a que por las comarcas de Girona hayan desfilado durante los últimos años distintos responsables, desde ministros a directores generales y presidentes de Aena, que han ido prometiendo de forma reiterada el inminente inicio de estas obras. Esperamos que el aeropuerto de Girona no sea un punto más a equis kilómetros de Madrid y que por el Grupo Parlamentario Popular sea considerado como un elemento importante del sistema

aeroportuario catalán, ejerciendo un papel muy relevante de complementariedad con el aeropuerto principal, que es el de El Prat en Barcelona.

La situación al día de hoy es que esta obra no está adjudicada, que se presenta la temporada de verano del año 2001 sin que las obras hayan empezado, que hay que coordinar los calendarios con la actividad aeroportuaria y que esto significa que, una temporada más, los trabajadores y responsables del aeropuerto deberán hacer frente a todos los perjuicios que la precariedad de las instalaciones representan. Espero que los diputados del Partido Popular no tengan inconveniente en dar apoyo a esta proposición no de ley, que ha sido autoenmendada por mi grupo debido a que hay que reconocer que durante estos últimos meses, después de la presentación de esta iniciativa por parte del Grupo Parlamentario Socialista, se agilizó una parte de su tramitación con la aprobación definitiva del proyecto y la actualización de su presupuesto, pero lo que no se puede demorar más es la adjudicación y la urgente ejecución de estas obras.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, en su texto inicial esta proposición no de ley era para nosotros más difícil de apoyar porque estaba fuera de fechas respecto al presupuesto del año 2001, en el que ya constaban 768 millones de pesetas para la remodelación del edificio terminal, para la renovación de grupos electrógenos y la reparación de una galería de servicios. La enmienda que hoy se presenta es más digerible. De todas maneras se pueden presentar las tres opciones de votación. Se puede votar que no porque ya se está en ello y no hace falta instar más al Gobierno; se puede ir a una abstención porque si ya se está en ello y se está trabajando en la tramitación es mejor no marear la perdiz; y se puede votar que sí porque la reforma es totalmente necesaria y para que la sociedad vea que en esta Cámara se puede tener interés aunque ya esté decidido. Puede sufrir cierto retraso esta decisión de avanzar en el proyecto de remodelación porque de aquí al mes de junio tiene que quedar definitivamente publicado el plan director del aeropuerto de Girona. Por tanto, se puede esperar porque este plan director podría alterar algo el trámite del proyecto y no me parece que sea malo instar al Gobierno para que esté pendiente de ser raudo en ejecutar el proyecto de remodelación. Nuestro grupo va a apoyar esta proposición no de ley en el texto de la enmienda; posiblemente no lo hubiese hecho en el texto inicial.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor De Juan.

El señor **DE JUAN I CASADEVALL**: La verdad es que uno en estos momentos tiene un cierto nivel de

consternación y no sabe si contestar o no, porque en las palabras de la proponente del Grupo Socialista parece que ya se anuncia lo que va a decir el Grupo Popular; es decir, que argumenta y contraargumenta de la misma manera que presenta proposiciones no de ley y al mismo tiempo las enmienda. En cualquier caso, yo haría una apelación al rigor y al sentido de la responsabilidad del Grupo Socialista, concretamente, de su diputada por Girona señora Palma, que suele prodigarse en este tipo de iniciativas parlamentarias y que obviamente se amparan en su legítimo derecho de presentarlas dentro de la función constitucional que le corresponde como oposición parlamentaria pero que, a juicio de nuestro grupo, carecen de fundamento político.

En realidad, mi grupo no puede menos que expresar su gratitud por ese tipo de iniciativas que lo que hacen es —creo que ya lo ha avanzado la propia señora Palma— poner de relieve lo que no hizo el Partido Socialista durante sus años de gobierno; dicho en otros términos, que el Grupo Socialista lo que está haciendo es proponer como oposición lo que no hicieron como Gobierno. Y hoy le toca precisamente al aeropuerto de Girona, pero en semanas anteriores ha tocado a otras infraestructuras. En otras ocasiones se nos ha hablado del tren de alta velocidad y ha habido alguna iniciativa del Grupo Socialista, precisamente de la misma diputada, en orden a preguntar sobre la conexión francesa del tren de alta velocidad, que hoy parece que está clara. Sabemos que tendremos tren de alta velocidad y lo recordaba uno de los ponentes que me han precedido en el uso de la palabra. Decía que el tren de alta velocidad pasará por Cataluña y los gerundenses no tendrán que ir a buscar el tren de alta velocidad a Ciudad Real o a cualquier otro punto de la geografía española. Igual podríamos decir de otras infraestructuras sobre las que han presentado iniciativas, y no me voy a extender porque no es el objeto, pero recientemente lo han hecho sobre el desdoblamiento de la autopista A-7, cuando nosotros estamos haciendo el desdoblamiento de la nacional 2, que es gratuita. Hoy le toca el turno al aeropuerto de Girona y podríamos hablar, como anunciaba la señora Palma, de lo que no hizo el Grupo Socialista por el aeropuerto de Girona, no tanto de lo que usted llama el síndrome de la insoportable herencia recibida como del síndrome de la insoportable levedad del ser o de la incapacidad de presentar proyectos alternativos. Usted recordaba, señora Palma, que en el año 1995 se empezó a hablar de la remodelación del aeropuerto; ya era hora porque desde 1972 prácticamente no se había hecho nada, por no decir que no se había dicho nada, y ya era hora que en 1995 —enfático la fecha— cuando ustedes tenían responsabilidades de gobierno, tuvieran alguna idea más o menos coherente y sólida sobre esa infraestructura tan importante para Girona como es el aeropuerto de Girona-Costa Brava. En cualquier caso, lo que tengo que decirle —y su señoría es de alguna forma consciente— es que quien ha aprobado el proyecto de remodelación del aeropuerto de Girona ha

sido el Gobierno centrista del Partido Popular. Y yo le podría hablar en extenso de lo que vamos a hacer en el aeropuerto de Girona, pero creo sinceramente que no es necesario porque creo que su señoría es consciente de ello. Le podría hablar de la inversión que ronda los mil millones en nuestro aeropuerto, cosa que ustedes no hicieron; le podría hablar de la remodelación del edificio terminal de pasajeros con una inversión de 616 millones de pesetas; le podría hablar de la renovación de grupos electrógenos, de la renovación del vallado central eléctrico, de la renovación de equipos de bombeo del sistema de aguas potables, de la reparación de la galería de servicio, de la bolsa de inversiones, etcétera. Incluso le podría decir que ha habido una cierta demora, un cierto retraso, pero probablemente ha sido debido a la ampliación y actualización para complementarlo con lo que es el área terminal del aeropuerto, en términos de facturación, salas de llegadas, salas públicas, aseos y cafeterías; incluso le diría que ha habido una demora debido a esa actualización. Usted dice también en su proposición no de ley que hubo denuncias sindicales. En rigor a la verdad, señora Palma, tendríamos que decir que hubo una denuncia sindical, en singular, una denuncia sindical que motivó la actuación de la Inspección de Trabajo y que motivó la intervención de la Administración competente, que es la autonómica, y en la que se vinieron a realizar una serie de obras de impermeabilización, de mejora del sistema de bombeo, cambios y mejoras de las instalaciones eléctricas, etcétera. No quiero aburrirles en exceso con este tema.

En definitiva, creo que el Grupo Socialista y su ponente la señora Palma son conscientes de que el Gobierno, no tanto por una insostenible levedad sino por una situación de consistencia política, va a llevar a cabo todas estas reformas; y es tan consciente que incluso S.S. en el último momento ha sentido la necesidad de autoenmendarse en su proposición no de ley. Luego, obviamente, si su señoría se enmienda a sí misma, cómo vamos a votar nosotros esa proposición no de ley. No vamos a votar la proposición no de ley, pero no vamos a votarla no porque no compartamos el planteamiento que su señoría suscribe, que obviamente lo compartimos, sino porque entendemos que lo que usted está proponiendo se va a realizar. Usted habla de inmediata ejecución. Obviamente el proyecto está aprobado pero hay unos tiempos para su ejecución. Le recuerdo muy sucintamente que el consejo de administración de Aena, el 27 de noviembre de 2000, aprobó este proyecto rondando los mil millones de pesetas; que el concurso se publica el 7 de diciembre de 2000, que el plazo límite para la presentación de las ofertas concluye el 25 de enero de 2001, que la evaluación técnica de las ofertas presentadas concluye el 22 de febrero de 2001, y que una vez se produzca la apertura de las ofertas económicas, la propuesta de adjudicación será aprobada por el consejo de administración de Aena. Es decir, el procedimiento de contratación no está paralizado sino que continúa su funcionamiento y la inme-

diata ejecución supone adjudicar las obras a dedo o cumplimentando los trámites previstos en la Ley de contratos de las administraciones públicas. Nosotros optamos por cumplir la Ley de contratos de las administraciones públicas y, por tanto, estas obras se van a realizar por la iniciativa del Gobierno del Partido Popular, no por el abandono del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Se acepta la autoenmienda del Grupo Socialista y en esos términos se votará.

— **PARA ACELERAR LA FINALIZACIÓN DE LA AUTOVÍA ORIENTAL HASTA NERJA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000236.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura en el orden del día con el número 2, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, para acelerar la finalización de la autovía oriental hasta Nerja. También está autoenmendada por el Grupo Socialista y para la defensa de ambas, proposición y enmienda, tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor presidente, los socialistas consideramos que después de tantos anuncios realizados y después de tantos plazos dados, ya va siendo hora de que el Partido Popular termine de una vez por todas la autovía oriental hasta Nerja. Sería fundamental que por una vez el Partido Popular cumpliera con lo que promete en la provincia de Málaga. Hay que recordar que existe un compromiso muy claro realizado por el señor Álvarez-Cascos, ministro de Fomento, el 11 de julio de 2000, y ese anuncio era que en junio de 2001 se abriría el tramo Torrox-Frigiliana. Ese era el compromiso y, por tanto, el Gobierno del Partido Popular debería cumplirlo, porque estamos hablando de una actuación que es fundamental que esté concluida para la próxima temporada veraniega, al objeto de favorecer al sector turístico de la Axarquía y terminar con los numerosos atascos que se registran en la zona durante esa época.

En los últimos cinco años, la autovía oriental hasta Nerja ha sido la única carretera pública que se ha ido construyendo en nuestra provincia por el Gobierno del Partido Popular, y los socialistas no entendemos cómo ni siquiera han sido capaces de terminarla. El Partido Popular siempre dice que en cinco años ha construido 90 kilómetros de vía rápida en la provincia de Málaga, lo que no siempre dice es que más de la mitad corresponden a autopistas de peaje. Centrándonos en la proposición no de ley que nos trae hoy aquí, hay que decir que el Partido Popular lleva tres años anunciando que en breve se terminará la autovía oriental hasta Nerja. Sin embargo, hasta la fecha no lo ha cumplido y, lo que es peor, aún no sabe cuándo la va a terminar. En marzo de 1999, la Demarcación de Carreteras de Andalucía anunció en los

medios de comunicación que en el primer trimestre de 2000 estaría completamente terminada la autovía oriental; sin embargo, no cumplieron con ese compromiso. Posteriormente, en octubre de 1999, los diputados del Partido Popular por Málaga se comprometieron a que Fomento abriría la autovía hasta Nerja para antes del verano de 2000. El subdelegado del Gobierno en Málaga, en diciembre de 2000, volvió a comprometerse a que sería en verano de ese mismo año la fecha en que estaría abierta dicha autovía. Pero el 2 de febrero, en plena campaña electoral, fue el propio ministro de Fomento, el señor Arias-Salgado, el que se comprometió a que si se hacía un verdadero esfuerzo se podría abrir el tramo entre Torrox y Frigiliana para antes del verano del 2000. Sin embargo, todos y cada uno de estos anuncios han sido incumplidos por el Gobierno del Partido Popular, lo que ha supuesto un considerable perjuicio para el sector turístico de la zona y para los miles de malagueños que soportan las retenciones de la nacional 340 en este tramo durante los meses veraniegos.

Después de tantos y tantos incumplimientos, como dije al principio de mi intervención, el nuevo ministro de Fomento, el señor Álvarez-Cascos, en su primera visita se comprometió —y así aparece en los medios de comunicación— a que en junio de 2001 se abriría el último tramo de la autovía oriental, el que va entre Torrox y Frigiliana. Por eso los socialistas confiamos en que el Partido Popular apoye esta proposición no de ley, puesto que en ella se insta al Gobierno a que cumpla con el compromiso que el señor Álvarez-Cascos adquirió con los malagueños. Pero en este contexto no podemos olvidar los casi 2.300 millones de pesetas que el Gobierno central aún adeuda a quinientas familias malagueñas, que eran los propietarios de los terrenos expropiados por la autovía oriental, en algunos casos desde hace cuatro años. El Gobierno del Partido Popular debería ser más serio y pagar con la mayor brevedad a la totalidad de estos propietarios de los terrenos expropiados. Los socialistas consideramos que el Partido Popular debería tener el mismo interés por pagar a estas familias que tiene por hacerse fotos inaugurando pequeños tramos de esta autovía. Señores del Partido Popular, inviertan más en las carreteras malagueñas porque durante el período 1992-1995, con Gobierno socialista, se invirtió en las carreteras malagueñas el triple que durante el período 1996-1999 con el Gobierno del Partido Popular.

Termino confiando en el apoyo del Partido Popular a esta proposición no de ley, que permita abrir el tramo Torrox-Frigiliana antes de la próxima temporada veraniega, concretamente en el mes de julio.

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

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Brevemente quiero mostrar el apoyo de nuestro grupo a esta iniciativa y

resaltar que estamos ante un caso que evidencia dos formas de actuar, porque en Málaga se han hecho, como ya se ha dicho, dos vías rápidas en los últimos años, una de peaje que no tardó más de año y medio en terminarse, desde el primer plano hasta la última piedra, y esta otra que lleva más de cuatro años construyéndose y todavía no sabemos cuándo se va a terminar. No se pueden argumentar problemas técnicos ni de otra índole para su terminación, sino que se supedita a una predisposición inversora que muchos entendemos que ha garantizado la construcción de esta autovía, cosa que no ocurre con las autopistas de peaje. No se puede mantener abierto durante cuatro, cinco o seis años un proyecto, de manera que no se puede planificar urbanísticamente ni ver qué tipo de desarrollo puede haber en una zona, lo que sólo podrá hacerse cuando esté terminada esta carretera. No hay razones técnicas que puedan avalar la actual situación, sino que el Partido Popular ha ido dosificando las inversiones y eso ha hecho que se haya retrasado la terminación.

Ya se ha dicho, pero hay que recalcarlo, que el Partido Popular tiene que ser mucho más prudente a la hora de anunciar fechas y dar plazos. Ya lo vimos hace no mucho tiempo cuando hablábamos del Plan hidrológico y lo hemos visto cada vez que hablamos de una obra de las que se proyectan para la provincia malagueña. Al final, el Partido Popular viene a reconocer que se han hecho con ligereza estos anuncios, pero la realidad es que no se puede jugar con las perspectivas de toda la población. Por tanto, el Partido Popular tiene hoy la obligación de comprometerse otra vez con lo que ya se ha comprometido o, en caso contrario, decir que ni siquiera es capaz de cumplir sus propios compromisos.

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

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Vaya a fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular en cuanto a la iniciativa que acaba de ser defendida por el señor Heredia, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

Tengo un par de precisiones que hacer. Durante la pasada legislatura, en Málaga se abrieron al tráfico más de 90 kilómetros de vías de alta velocidad, autovías o autopistas, por parte del Gobierno de la nación y la Junta de Andalucía, curiosamente gobernada por el Partido Socialista, abrió cero kilómetros en la provincia de Málaga. En este momento, en la provincia de Málaga y en muchos lugares de Andalucía y de España está en proyecto y en ejecución un importe número de kilómetros tanto de autovías como de autopistas, competencia y responsabilidad del Gobierno de la nación, frente a la Junta de Andalucía que tiene cero kilómetros en proyectos. Creo que esto determina claramente la actuación de unos y otros, sobre todo teniendo en cuenta las importantes competencias que en muchas zonas de Andalucía, especialmente en Málaga, tiene la comu-

nidad autónoma en materia de vías de comunicación. También resulta curioso que se hagan referencias y comparaciones de las inversiones según los períodos de tiempo. Cuando una autovía está hecha, señor Heredia, no hay que volver a hacerla. Por tanto, esa comparación de los kilómetros en relación con épocas anteriores y que después no se construyeron mejor hay que establecerla en paralelo y no en datos concretos. Si en Málaga en el período 1992-1995, con diez años de retraso, se hicieron importantes obras de infraestructuras, bienvenidas, ya no hay que hacerlas, hay que hacer las que ustedes no hicieron. Y voy a la cuestión.

La proposición no de ley se refiere a la autovía entre Málaga y Nerja y, como sus señorías saben, se puso en servicio en julio de 1998 cuando se abrió el primer tramo entre Rincón de la Victoria y Algarrobo. En marzo del pasado año 2000 se abrió al tráfico el tramo siguiente entre Algarrobo y Torrox, y el pasado mes de julio, con la presencia del ministro de Fomento señor Álvarez-Cascos, se abrió el último subtramo entre Frigiliana y Nerja. Por tanto, de la totalidad de los tramos que componen esta parte de la autovía del Mediterráneo entre Málaga y Nerja se hallan en servicio 35 kilómetros y faltan por abrir al tráfico 5 kilómetros que discurren entre Torrox y Frigiliana. Por consiguiente, el compromiso del Partido Popular del que usted habla en su iniciativa se está cumpliendo.

Ahora paso a referirme a la cuestión que nos plantea en su segundo punto. ¿Por qué no se ha abierto al tráfico el subtramo entre Torrox y Frigiliana? Por una razón muy sencilla, por determinados problemas técnicos que su señoría sabe que existen, y nunca hace referencia a ellos, y que el ministro de Fomento, don Francisco Álvarez-Cascos, en respuesta a una pregunta oral en el Pleno que formulaba este diputado que les habla el pasado 28 de junio, explicó detalladamente: razones de carácter técnico que significan que dos túneles que funcionan en paralelo con una longitud de mil metros cada uno se están hundiendo y se han tenido que hacer unos estudios concretos. Pero vamos al asunto político. ¿Por qué no está en servicio esa obra? Por una razón muy clara, porque el proyecto técnico de la obra, encargado por el Partido Socialista gobernando en España, adjudicado y aprobado técnicamente, estaba mal hecho y, en consecuencia, lo que estaba previsto hacer en esos dos túneles entre el tramo de Torrox y Frigiliana no se adecua a las circunstancias del terreno, lo que está obligando a que esa obra se retrase y no pueda estar en servicio hasta bien avanzado el próximo verano. Esa es la razón muy clara, señor Heredia, y precisamente por eso ustedes no insisten mucho en esta iniciativa. Ya nos gustaría al Grupo Popular que pudiera estar en servicio esa obra, pero las responsabilidades son sólo y exclusivamente del Gobierno del Partido Socialista, que fue el que elaboró ese proyecto y lo hizo mal. A partir de ahí, las cosas deben analizarse con toda la sensatez del mundo. Aquí ha surgido un problema técnico y nosotros lo esta-

mos encarrilando, y evidentemente esa obra se terminará en los plazos en que técnicamente pueda realizarse.

Pero le digo una cosa más, señor Heredia. Además de que cada cual asuma lo suyo y ustedes asuman las responsabilidades que en esta obra tuvieron cuando gobernaron, le pido que sea coherente. Usted no puede pedir aquí un día si y otro también que se acelere la ejecución de obras, incluso en los casos en que los proyectos no están realizados. Hace quince días usted se va a Nerja y en relación con el proyecto de Nerja hasta La Herradura, la prolongación de la autovía del Mediterráneo en la zona oriental de Andalucía, usted dice que va a presentar una iniciativa aquí —que no he visto que la haya presentado— y que quiere modificar el trazado. Es decir, por un lado usted pide que se hagan las cosas cuando no están a tiempo de hacerse y cuando está todo previsto, como en el caso de este proyecto que ya está elaborado con previsión presupuestaria habilitada en los presupuestos de 2001, usted dice que quiere modificar el proyecto. Sea claro y coherente, diga aquí lo mismo que allí, porque si queremos que las obras se hagan en su plazo no podemos poner las chinitas en el camino. Si ustedes lo que quieren es tapar la realidad de que durante años tuvieron desplazada una zona de Andalucía, o estratégicamente decidieron que determinadas vías de comunicación tenían que ir por otra parte de Andalucía y sacrificaron el litoral oriental andaluz, reconózcanlo, pero no traten de poner chinitas en el camino de lo que estamos haciendo. Por eso, señor Heredia, le pediría un poco de coherencia y un poco de rigor. A pesar de las dificultades que han surgido, nosotros seguiremos cumpliendo nuestros compromisos, y el compromiso y el programa electoral del Partido Popular referente a la prolongación de la autovía del Mediterráneo, no sólo en la provincia de Málaga sino desde Nerja, toda la costa granadina hasta Adra, seguirá adelante. Ahí están las iniciativas que nuestro grupo ha impulsado y la acción del Gobierno. En ese sentido, simplemente le pido con la mayor gentileza que se una al trabajo que se está realizando desde el Partido Popular, desde el Gobierno de España, para que se hagan realidades las grandes asignaturas pendientes que su partido, cuando gobernó en España, dejó en muchos lugares de España pero especialmente en nuestra zona.

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE UN MAPA DE SONIDO EN TORNO AL AEROPUERTO DE REUS QUE INCLUYA LOS MUNICIPIOS DE REUS Y CONSTANTÍ (TARRAGONA), PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000287.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley, que figura como número 4 en el orden del

día, relativa a la realización de un mapa de sonido en torno al aeropuerto de Reus que incluya los municipios de Reus y Constantí (Tarragona), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: El transporte aéreo y por carretera son los principales y más importantes emisores de ruido. Ruido se considera aquel sonido susceptible de molestar a la población y causarle efectos psicológicos adversos. La gestión del sonido periódico y la minimización de sus efectos puede efectuarse mediante un mapa de sonido, que es la expresión gráfica de la situación sonora de una zona de sensibilidad acústica o ámbito territorial con una misma calidad acústica y que permite conocer los distintos grados de sensibilidad sonora. La actualización de su información es un buen instrumento de vigilancia de este tipo de contaminación. Además, un mapa de sonido permite tener de forma rápida la información sonora del territorio y presentar resultados y medidas de sonido. Las directivas europeas relativas a la evaluación del impacto ambiental, aplicada a las obras y a otras intervenciones que alteren el medio, señalan que los Estados de la Unión tienen que establecer un procedimiento de evaluación para determinar las principales repercusiones del proyecto sobre el entorno. Los aeropuertos con pistas de aterrizaje de más de 2.100 metros están sometidos a esta disposición.

El 14 de mayo de 1999 se presentó el plan director del aeropuerto de Reus, y el 15 de junio de 2000 el ministro Álvarez-Cascos anunció que en el plazo de un año estaría aprobado. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)** El plan director del aeropuerto de Reus prevé que en un período de quince años los viajeros pasen de los 500.000 actuales al año a 12 millones. Este fuerte incremento se contempla por fases con un aumento paulatino de 2, 4 y 8 millones de pasajeros anuales, llegando a un máximo de 460 operaciones por día. Estos incrementos van precedidos de unas mejoras importantes en la ampliación de la terminal y de toda la superficie dedicada a dar servicios a los clientes, así como la ampliación de la pista existente y la construcción de una nueva pista paralela a la primera. Las previsiones de inversión son elevadas, en atención al aumento de demanda con un total de unos 32.000 millones de pesetas. Todas estas previsiones, tanto en aumento de pasajeros como en el volumen de inversión, hacen pensar que el aumento de ruidos será como mínimo proporcional a estos parámetros, ya que todo ello implica un aumento notable de aeronaves que aterrizarán o despegarán en dicho aeropuerto. A pesar de todas estas previsiones y de saber que el ruido de los aviones cuando aterrizan o despegan llega a los 140 decibelios, nivel que duplica con mucho el ruido de una calle con mucho tráfico, y que además afecta a un ámbito terri-

torial muy amplio, el plan director antes citado ofrece una información mínima sobre la contaminación acústica derivada del incremento previsto de la actividad en el aeropuerto y no contempla los efectos negativos que puede tener en áreas urbanas como Reus o Tarragona, donde viven más de 100.000 personas. Dado que este plan director ofrece una mínima información sobre la posible contaminación acústica por estos incrementos de la demanda, esta proposición no de ley pide la realización de un mapa sonoro que incluya las áreas urbanas de Reus y Constantí y que indique las medidas correctoras para minimizar el aumento sonoro en las poblaciones antes citadas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por Convergència i Unió tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Nuestro grupo no está de acuerdo en la proposición no de ley que hoy se nos presenta. El plan director del aeropuerto de Reus tiene prácticamente finalizada su tramitación y está dentro del primer paquete de los que se van a publicar antes del mes de junio. La información que nosotros tenemos es que en el plan director figuran los mapas de huella sonora según sus previsiones, mapas de huella sonora que son vivos y que en el futuro pueden tener en el futuro modificaciones. Por tanto, no nos parece bien instar al Gobierno a que realice todo un mapa sonoro cuando dentro de pocos días lo tendremos porque tiene que estar incluido en el plan director del aeropuerto; otra cosa sería que en el momento en que se publique el plan director no lo estuviese. La información que yo tengo es que está incluido y, por tanto, me parece fuera de lugar no sólo pedir los mapas de huella sonora sino también la información a los municipios, cuando posiblemente bastante antes del mes de junio, porque está ya a punto su publicación, los podamos conocer. Por eso está fuera de lugar que se realice un trabajo que ya está hecho y a punto de que se nos entregue.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Popular tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Señor presidente, celebramos desde el Grupo Popular que el grupo proponente, el Socialista, argumente y resuelva su proposición no de ley en base al plan director de infraestructuras del aeropuerto de Reus. Entendemos que es un reconocimiento a la previsión de crecimiento que establece el Gobierno en dicha infraestructura aeroportuaria atendiendo a las expectativas de crecimiento que tiene toda su zona de influencia, centradas básicamente en el potencial económico e industrial del Camp de Tarragona y también al desarrollo turístico de la zona como consecuencia, de un lado, de las inversiones previstas en la ampliación del parque universal Port Aventura y de

otro, de la recientemente obtenida nominación de Tarragona como ciudad patrimonio de la humanidad. Reconocimiento, pues, del Grupo Socialista que nos hace ver al menos que cree en el plan director del aeropuerto de Reus, cosa de la que antes teníamos dudas, y reconocimiento que nos alegra que se produzca porque el hecho de coincidir en las bondades de un plan ya diseñado tiene que ayudarnos también a converger en las diferentes fases que de él se vayan desarrollando.

En lo que no coincidimos con el Grupo Socialista es en la vinculación que establece entre las afectaciones por ruidos derivadas de la ejecución de las cuatro fases del plan y el nivel de ruidos actual por la situación del aeropuerto de Reus. Son, obviamente, dos cosas muy diferentes: una, el nivel de ruidos actual según el tráfico aéreo generado, que se cifra como consecuencia de los 500.000 pasajeros al año que está recibiendo el aeropuerto y, otra muy diferente, el impacto acústico que se producirá con el cumplimiento de las diversas fases previstas en el plan que acaban con una hipótesis de utilización del aeropuerto máxima de 12 millones de pasajeros al año. Les aseguro que como tarraconense me gustaría que estuviéramos ya en este segundo supuesto, sería, entre otras cosas, la prueba de que las expectativas de desarrollo que antes he expuesto se habrían cumplido. Es más, estoy convencido de que dentro de mi ciclo vital, si no hay alteraciones súbitas, puedo llegar a verlo y disfrutarlo (**Risas.**), pero la realidad de hoy es bien diferente y, para dejar las cosas en su sitio, hablar de la necesidad de actuar desde la óptica de tráfico que soporta actualmente el aeropuerto de Reus resulta excesivamente anticipado, dado que los niveles sonoros que justificarían la adopción de medidas están todavía lejos de alcanzarse y está por ver cuál va a ser su evolución real.

Hay que tener también en cuenta que entre la aprobación del plan director, que ya se ha comentado aquí que será en breve, y su ejecución, que va condicionada al progresivo incremento de pasajeros, puede transcurrir un periodo de tiempo considerable a lo largo del cual pueden darse circunstancias ambientales, tecnológicas o de otro tipo que alteren sustancialmente los supuestos en que se basan las previsiones del plan. En consecuencia, resulta del todo desaconsejable dotar el plan en el momento de su aprobación de un contenido ya cerrado definitivo, todo lo contrario, lo procedente es ir revisándolo periódicamente a fin de ajustar las desviaciones que se fueran produciendo frente a las previsiones iniciales. Por otro lado, su señoría sabe perfectamente la obligatoriedad de realizar estudios de impacto ambiental con carácter previo a la ejecución de proyectos constructivos, y el plan director contempla proyectos constructivos. Por ello, cuando llegue el momento procesal marcado por el propio plan, Aena deberá realizar los correspondientes estudios de impacto ambiental, en los que se

contemplará con detalle las diferentes afecciones medioambientales así como las medidas preventivas y correctoras que el Grupo Socialista solicita en su proposición. Posteriormente, dicho estudio será sometido a información pública para que, finalmente, el Ministerio de Medio Ambiente, que es quien tiene las competencias, determine mediante la declaración las condiciones que deberán establecerse para adecuar y garantizar la protección del medio ambiente y los recursos naturales. Será en ese momento cuando las motivaciones que han llevado a su grupo a presentar esta iniciativa quedarán satisfechas, dado que tanto el contenido del estudio como la consecuente declaración del impacto ambiental van referidas a proyectos concretos, no siendo nunca objeto de un plan director. Este es uno de los motivos por el que no podemos aceptar su iniciativa.

Solicita, para dar cobertura a las propuestas que hace en su proposición, que se informe debidamente a los ayuntamientos de Reus y Constantí para que éstos en buena lógica puedan hacer sus previsiones de crecimiento urbanístico. En este sentido hay que recordar que el propio decreto que regula la ordenación de los aeropuertos de interés nacional obliga a que los planes directores sean informados por las administraciones afectadas que ostenten competencias de ordenación de territorio y urbanísticas. Como sea que los aeropuertos de Reus y Constantí se encuentran en esta situación, tengan la doble seguridad —primero por ellos y porque usted conoce perfectamente cuál es la situación concretamente en el aeropuerto de Reus— de que han recibido debidamente la información sobre la posible afectación acústica que ustedes reclaman en su proposición, hecho que se repetirá a medida que se vayan ejecutando los diferentes proyectos constructivos que contempla el plan director. Igualmente, los compromisos de inversión como tales sólo pueden establecerse por proyectos constructivos ya cerrados, concretos, que son los que se irán realizando a medida que el *timing* anual de pasajeros lo vaya demandando. Dichos compromisos lógicamente recogerán los costes añadidos de las valoraciones de las medidas correctoras derivadas de los estudios de impacto ambiental; en consecuencia, sólo podrá ser en ese momento —si somos respetuosos con los procedimientos contractuales y administrativos— cuando se establezca la previsión presupuestaria que garantice y dé viabilidad a los diferentes proyectos establecidos. Por todo lo expuesto no ha lugar a lo que solicita el Grupo Socialista en su proposición no de ley, ya sea porque alguno de los puntos que en ella refleja ha sido atendido o porque el resto de las propuestas de resolución que contempla tienen perfectamente marcado su *timing* por el proceso que se deriva de la propia aplicación del plan director. En consecuencia, manifestamos el voto en contra de la proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario Popular.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE CERCANÍAS FERROVIARIAS EN EL CAMP DE TARRAGONA, PROVINCIA DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000308.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la siguiente proposición no de ley también del Grupo Parlamentario Socialista relativa a la elaboración de un plan de cercanías ferroviarias en el Camp de Tarragona, provincia de Tarragona. Para su defensa tiene la palabra la señora Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: El Camp de Tarragona está constituido por sus tres comarcas: Alt Camp, Baix Camp y Tarragonés que se extienden en torno a sus tres núcleos urbanos más importantes: Valls, Reus y la ciudad de Tarragona. Su dinámica económica diversificada y complementaria y su movilidad interna con más de cuatro millones de desplazamientos, tanto por motivos de obligatoriedad como por motivos no obligados a la semana de sus residentes, hace que esta área territorial o lo que nosotros denominamos Camp de Tarragona tenga una cohesión interna muy elevada. Además de esta cohesión interna el espacio que se desarrolla en torno al Camp de Tarragona es en estos momentos un espacio urbano plurimunicipal, ya que sus habitantes pueden desarrollar sus distintas actividades cotidianas en distintos municipios, sin que ello sea percibido como un coste suplementario a su cotidianidad. Esa movilidad o ese conjunto de desplazamientos se desarrolla básicamente en transporte privado, ya que no existe una alternativa complementaria o con transporte público o colectivo. El uso de los medios de transporte mecánico privado sobrepasan en el Camp de Tarragona el 90 por ciento de los desplazamientos. Además existe una población cautiva muy importante, ya que no sólo se compone de aquellas personas que no tienen automóvil sino que hay una población turística que en muchos casos llega a nuestras costas sin vehículo privado. Sólo un dato, los visitantes que llegan a Port Aventura, el complejo lúdico más importante de toda la costa mediterránea, y que utilizan el tren, aumenta cada año en un 10 por ciento. Esta realidad, que configura la demanda de transporte y que estructura esa segunda área metropolitana emergente de Cataluña, está completada por unas infraestructuras ferroviarias convencionales muy importantes. En el área existen líneas férreas hacia Lleida, Zaragoza, Valencia y Barcelona, considerando ese espacio como un nudo ferroviario importante. El problema es que estas líneas ferroviarias existentes sólo son utilizadas por el 2 por ciento de la demanda cotidiana de la zona, ya que los servicios ferroviarios no están adaptados a las necesidades de desplazamiento que tiene la población que reside en el

Camp de Tarragona o la que pasa las vacaciones en esta Costa Dorada.

Esta proposición no de ley quiere solventar este *handicap* entre la accesibilidad de los ciudadanos del Camp de Tarragona y propone la elaboración de un plan de cercanías ferroviario que incluya la utilización de las líneas ya existentes. Esta propuesta está secundada por muchos alcaldes de la zona que en las últimas semanas se han manifestado a favor de este nuevo servicio ferroviario. Incluso la Generalitat o el propio delegado del Gobierno en la provincia han manifestado su visto bueno a este nuevo servicio ferroviario de esta área metropolitana. Esta proposición no de ley tiene como objetivo formalizar, dentro del ámbito pertinente, la petición al Gobierno para la elaboración de un plan de cercanías ferroviarias que pueda incluir, si los estudios técnicos llegan a ello, trenes de distintas capacidades o tipologías.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por Convergencia i Unió el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Este es un tema que ya salió hace un tiempo en esta misma Comisión, posiblemente en la anterior legislatura, y que se mueve mucho en este momento en la zona porque distintos alcaldes, distintos grupos de diversas comarcas están estudiando la posibilidad de establecer unas líneas que no comprenden exactamente las zonas de las que se habla en la proposición no de ley de las comarcas del Alt Camp, Baix Camp y el Tarragonés. Últimamente se está trabajando en otro aspecto que no llega hasta la última de las provincias, la más interior que es el Alt Camp. Actualmente eso no son más que buenas ideas pero con una serie de inconvenientes. Se pide que sea un tipo de transporte de cercanías en rápido por las líneas convencionales ya existentes, cuando en estos momentos toda la zona se ve afectada por las modificaciones en el corredor del Mediterráneo, con vía de ancho europeo, que tiene que enlazar con la vía del ancho europeo del AVE Madrid-Zaragoza-Lleida-frontera, que en la zona de Tarragona tiene una estación específica en Perafort. Además este enlace pasa por territorio del aeropuerto de Reus, por lo que está en discusión si allí tiene que haber una estación. En parte, si se realiza el corredor tal como está, según el último diseño de estos ayuntamientos que habla de una línea parecida al metro, utilizando líneas convencionales ya existentes que desde hace años están destinadas a desaparecer. Para toda esta conjunción de ideas y de posibles anteproyectos todavía debe pasar un tiempo, pero puede quedar bastante reducido, ya que este mismo lunes el ministro de Fomento, que estuvo en la demarcación de Tarragona, hizo unas declaraciones a preguntas de los medios sobre cuándo podría conocerse algo del tema. Decía que por estudios informativos veríamos las primeras líneas en abril o mayo; por lo tanto, cuando se sepa exactamente por dónde pueden ir los trazos de los pro-

yectos quizás entonces se podría empezar a hablar de qué es lo que realmente puede hacerse, porque, si hay líneas por las que pedimos pasen ciertos transportes y después estas líneas no van a existir, sería perder el tiempo. Lo que sí es importante es que todos los ayuntamientos estén más o menos de acuerdo en trabajar sobre el tema, pero hasta ahora, se ha instado al Gobierno a que haga unas cosas que prácticamente no tienen fundamento para poder realizarse, ya que la elaboración de un plan de cercanías queda muy supeditado a la verdadera definición de todo el tema ferroviario en todo esta área del Camp de Tarragona. Este, como bien definía la señora Miralles está compuesto por el Tarragonés, el Baix Camp —con Reus como capital de la comarca— y después el Alt Camp, que es Valls, que en estos momentos se está considerando un poco más aislado, lo que en un principio el Grupo Socialista no quería dejar marginado, aunque falta por definir previamente el escenario por el cual transcurrirá. Por lo tanto, sería conveniente dejar la proposición no de ley hasta que sepamos toda la definición del tema; dentro de unos meses a lo mejor podremos hablar en concreto o incluso votar favorablemente esta misma proposición no de ley que hoy no podemos aceptar.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte de Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: La verdad es que a uno le cuesta un poco salir de su asombro en cuanto a la actitud que viene manteniendo el Grupo Socialista sobre el tratamiento de las grandes infraestructuras que afectan al Camp de Tarragona. Esta proposición no de ley debo reconocer que no hace otra cosa más que incrementar el despiste que tenemos todos aquellos que a su vez tenemos interés en conocer cuál es el posicionamiento exacto del Grupo Socialista sobre estas cuestiones. Tal situación de desorientación sólo nos permite llegar a una conclusión subjetiva —y espero que esté equivocado—, por la que la motivación que lleva a los socialistas a tomar iniciativas de este estilo responde a unos criterios muy particulares de conveniencia o de oportunidad política. ¿Acaso no lleva a la confusión traer a la Comisión de Infraestructuras del Congreso una proposición no de ley muy parecida a la que ya fue debatida a finales de la legislatura pasada, es decir, a pocos meses antes de las elecciones generales: criterios de oportunidad sobre un tema del que poco o nada puede decir el Gobierno por abordar cuestiones en las que la Generalitat, como responsable de las competencias territoriales, tiene mucho que decir, tal como se reflejó en el debate que sostuvimos en esta Comisión y tal como reconoció el propio Grupo Socialista, que acabó llevando la misma proposición que presentó aquí días después al Parlament de Cataluña? ¿Acaso no lleva también a la confusión hacerlo en un momento en el que precisamente desde las diferentes voces autori-

zadas, entre comillas, en cuestión de infraestructuras en el Camp de Tarragona se está pidiendo unanimidad, trabajo conjunto, coordinación para entre todos diseñar el mapa de carencias en infraestructuras que requiere la zona? Si tenemos que tender hacia esta línea lo que necesitamos es dispersar lo menos posible aquellas iniciativas, solicitudes o posicionamientos, esperando que fructifique esa intención que existe por parte de administraciones, entidades económicas sociales de ser capaces de diseñar entre todos un mapa de infraestructuras coordinado para que cada uno según sus competencias luego sepa qué tiene que hacer con él. Es la primera vez que en la zona de Tarragona se empieza a tener conciencia sobre esta cuestión, sobre la necesidad de concebir las infraestructuras como un todo, como un servicio con una afectación global mucho más amplia en el territorio que la que viene definida por la propia ubicación física de las infraestructuras. Cada vez son más, como decían las voces que van reclamando este trabajo conjunto de las administraciones, a fin y efecto de que la propuesta conjunta acelere trámites y dé respuesta a lo que vienen siendo exigencias desde hace muchos años para solucionar el tema de las infraestructuras y situar el Camp de Tarragona, que yo no voy a delimitar. Precisamente, uno de los problemas que existen es saber qué se entiende por Camp de Tarragona. Hay gente que por lo visto lo tiene muy claro: las tres comarcas, pero hay otra que cree que un AVE, un aeropuerto, un puerto, por mucho que la concentración ciudadana se establezca básicamente en estas tres comarcas, va mucho más allá. Por eso, hay que tener visión, perspectiva y trabajar con ese criterio territorial mucho más amplio.

Alcaldes de diferente signo —y aquí se ha hablado precisamente por parte del grupo proponente de manifestaciones de alcaldes—, y uno de ellos el alcalde de Reus, precisamente socialista, son los que han hecho llamamientos par evitar dispersiones en cuanto a posicionamientos hasta que no se haya conseguido crear ese ente de diseño de infraestructuras. Todo el mundo conviene en que es importante este consorcio, como se llama actualmente al movimiento que pretende conseguir esta unificación para realizar un trabajo conjunto; concepto que se está gestando, que debe encontrar la fórmula política más conveniente para desarrollarse, pero que en opinión de la mayoría, y según muchos socialistas, se sitúa en el camino correcto. Es importante remarcar que el propio ministro de Fomento ha señalado que si en el área de actuación de dicho consorcio se van a ver afectadas comunicaciones importantes, como pueden ser líneas de ferrocarril, aeropuertos, puertos —y entiendo que así será— es mucho más operativo que el Ministerio conozca cómo va a ir evolucionando el diseño de esta nueva área metropolitana que supondría el Camp de Tarragona. Son unas manifestaciones claras sobre lo que piensa el Ministerio de este movimiento que existe en el Camp de Tarragona y tam-

bién dan apoyo para que se trabaje en esta línea. De todas formas, hay que señalar que el momento en el que se ha abierto este debate no es casual, sino que obedece a esta gran ebullición que existe en cuanto a muchas expectativas para consolidar grandes y necesarias infraestructuras para la zona. El propio ministro de Fomento el lunes pasado sobre el terreno, en la zona, con motivo de la inauguración de la variante de Altafulla a Torredembarra, anunció ya la pronta salida e información pública del paso del AVE por Tarragona, de su conexión con el corredor del Mediterráneo, de la llegada del ancho de vía internacional al puerto de Tarragona y de la prolongación del AVE que tiene que ir de Castellón hasta Tarragona. Esto, sin duda, ha hecho creer a la ciudadanía de Tarragona y a sus representantes, tanto políticos como de las diferentes entidades que ha llegado la hora de la verdad para Tarragona, que es el momento de ponerse a trabajar en serio, unidos y aprovechando esta buena situación que va a suponer una completa revolución en cuanto al diseño, sobre todo ferroviario, del Camp de Tarragona. Esa responsabilidad pasa por aprovechar este clima de sintonía generado, por avanzar en la dinámica del trabajo conjunto, con el máximo respeto a la distribución competencial, por coordinar las propuestas y sobre todo por evitar dispersar las voces y los posicionamientos en un momento en que no es el oportuno, por el entramado que se está constituyendo, a los que ustedes no colaboran con su proposición no de ley. Como ustedes con su proposición no de ley van precisamente en el camino contrario a lo que se está moviendo en el Camp de Tarragona con esta iniciativa, que está desubicada e inoportuna, no nos queda más remedio que manifestar el voto contrario del Grupo Parlamentario Popular a esta iniciativa.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE SEGURIDAD PARA LOS USUARIOS DE TRANSPORTE FERROVIARIO EN HORAS NOCTURNAS, EN EL SERVICIO DE RENFE, EN EL ÁMBITO DE CERCANÍAS DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000309.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos a la siguiente proposición que es la que figuraba con el número 6 del orden del día relativa a la elaboración de un plan de seguridad para los usuarios del transporte ferroviario en horas nocturnas, al servicio de Renfe, en el ámbito de cercanías de Barcelona, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista y en su nombre tiene la palabra la señora Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Nunca hubiera pensado que las iniciativas que presentamos los distin-

tos grupos a este Cámara pudieran calificarse como dispersoras.

Todo el mudo está de acuerdo en que el siglo en que estamos actualmente va a ser el del ferrocarril. Nos dicen desde Europa, nos dicen los distintos técnicos que el siglo que empezamos vamos a recuperar un medio de transporte que habíamos empezado a diseñar en el siglo XIX. Esta afirmación se puede incluso observar en esta Cámara porque buena parte de las propuestas de la Comisión están vinculadas a este medio de transporte, e incluso las explicaciones del propio ministro hacen referencia al ferrocarril en buena parte de sus comparecencias. Sin embargo, para que el ferrocarril sea un medio de transporte eficaz requiere unas condiciones de servicio mínimas. Así, aparte de puntualidad, limpieza, etcétera, requiere también seguridad no sólo dentro del tren sino en las propias estaciones. Además la población tiene que percibir que este transporte es seguro y que su integridad física está salvaguardada. Esto último es un elemento que en estos momentos no se está cumpliendo en algunas de las líneas de cercanías de Barcelona, y especialmente en las estaciones de Sabadell-sur y de Manresa, ciudades cercanas a Barcelona. Es una verdadera lástima que el uso de un medio de transporte tan eficaz como el ferrocarril disminuya por cuestiones de seguridad ciudadana. Por eso, el Grupo Socialista presenta esta proposición no de ley para elaborar un plan integral de seguridad en los servicios ferroviarios de cercanías con el objetivo de optimizar una infraestructura y un servicio de transporte fundamental para el desarrollo de las ciudades y de sus áreas metropolitanas como es el ferrocarril.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Popular tiene la palabra la señora Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Señorías, el Gobierno del Partido Popular, a través del Ministerio del Interior y más concretamente de la Dirección General de la Guardia Civil, ha elaborado el plan de actuación para la prevención e investigación de delitos en instalaciones y medios de Renfe que con carácter nacional y en la demarcación del cuerpo se empezó a ejecutar el 1 de marzo del año 2000. Este plan contempla unas actuaciones tanto preventivas como de investigación, las cuales están encaminadas fundamentalmente a la seguridad ciudadana y a la prevención de atentados terroristas, así como a posibles sabotajes en las líneas férreas o a comportamientos antisociales o vandálicos contra los viajeros y medios de Renfe. En la zona de Barcelona se ha establecido la operación Renfe que tiene como objetivo la presencia de patrullas en sus estaciones y dependencias, prevenir e investigar en su caso los hechos delictivos realizados en el ámbito de dicha operación y, por último, adoptar las correspondientes medidas de protección de las instalaciones de

Renfe para prevenir ante los posibles conflictos internos, así como la comisión de atentados. A mayor abundamiento, fuerzas de la Comandancia de Barcelona han prestado servicios en la línea de Tarragona-Barcelona, en concreto en el tramo que va desde Cubellas hasta Sitges, donde se provocaban por parte de algunos jóvenes pequeñas alteraciones del orden en fines de semana; dicho dispositivo se iniciaba en la provincia de Tarragona con intervención de la agrupación rural de seguridad.

En la demarcación que corresponde a la Guardia Civil en la provincia de Barcelona, de acuerdo con las directrices impartidas en el plan hasta el 28 de febrero de 2000, se han producido las siguientes acciones, aparte de las mencionadas anteriormente, como han sido: el 16 de marzo de 2000 una serie de grafiados en vagones de trenes y activar las palancas de seguridad en las estaciones de Hospitalet de Llobregat, lo que supuso la detención de cuatro personas como causantes de los hechos; el 21 de mayo de 2000 en el término de Cardedeu, en el punto kilométrico 144,40, un tren de pasajeros colisionó con una excavadora que había sido tirada desde lo alto de un terraplén impidiendo la circulación del tren por haber sido arrojada sobre la vía; el 7 de julio, día de San Fermín, un grupo de personas lo celebró sustrayendo 30 metros de cable en las estaciones de Sant Vicens dels Horts y de Can Ros; el 18 del mismo mes hubo en la estación de La Garriga una concentración de unas 200 personas, lo que supuso el corte de la vía férrea por un periodo de tiempo aproximado de una hora.

Me gustaría destacar, ante esta especie de alarma social que ustedes nos indican en la exposición de motivos de su proposición no de ley en las estaciones de Sabadell-sur y Manresa por jóvenes de estética *skin* en especial los fines de semana y más concretamente en las estaciones de Sabadell-sur y Manresa, nuestra total discrepancia al respecto ya que no se tiene constancia alguna de que los jóvenes que han producido algún incidente pertenezcan a grupos de *skin* o similares. Lo que sí que es cierto es que ha habido algún pequeño incidente y altercado en fin de semana producido por algún grupo de jóvenes que, viendo en el estado en que se encontraban después de una velada en una discoteca situada cerca de Manresa y siendo suficientemente responsables, en lugar de coger su coche por no encontrarse en condiciones de conducir por su estado de intoxicación etílica utilizan el transporte público para regresar a sus domicilios, siguiendo las indicaciones de la Dirección General de Tráfico; ya en mi época de juventud existía un anuncio en el que nos decía un famoso cantante, Steve Wonder: «Si bebes, no conduzcas». Por ello, después de muchos años, y cuando ya hemos podido concienciar a los jóvenes para que utilicen el transporte público, para evitar los posibles alborotos por parte de las comisarias de Manresa, Sabadell y Tarrasa se ha dispuesto el oportuno dispositivo poli-

cial, estableciéndose servicios en las mencionadas estaciones durante los días y horas de mayor conflictividad, que se complementan con la presencia de funcionarios del sector móvil en estrecha colaboración con otros de la VIP en el interior de los trenes.

Señorías, para concluir, el Grupo Popular del Congreso no puede estar de acuerdo con la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista y, por ello, votaremos en contra.

— **SOBRE LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA PALIAR LAS MOLESTIAS PROVOCADAS POR LOS RUIDOS DE LOS AVIONES QUE DESPEGAN O ATERRIZAN EN EL AEROPUERTO DE BARCELONA-PRAT DE LLOBREGAT. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161000367.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos al siguiente punto del orden del día, el que figuraba con el número 7, sobre la adopción de medidas para paliar las molestias provocadas por los ruidos de los aviones que despegan o aterrizan en el aeropuerto de Barcelona-Prat de Llobregat. El grupo autor del mismo es el Grupo Parlamentario Mixto y tiene la palabra en su nombre el señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Esta proposición no de ley es una voluntad expresa de un grupo de vecinos del municipio de Gavá, colindante con el aeropuerto de El Prat de Llobregat en la comarca del Baix Llobregat. Esta urbanización en el barrio Gavà Mar vive constantemente expuesta al exceso de ruidos que provocan los vuelos del aeropuerto, que llegan a picos de hasta 105 decibelios, que en promedio superan con creces las llamadas 40 NNI (unidad de índice de ruidos y número de operaciones). Eso afecta básicamente a unos 2.000 residentes censados, pero al ser una zona cercana a la playa se llega los fines de semana casi a 5.000 personas que tienen en este barrio una segunda residencia. El aumento de actividad del aeropuerto de El Prat va en contra de la situación de bienestar y la calidad de vida de estos vecinos, pero además en estos momentos el aeropuerto de El Prat se dispone a abrir una tercera pista, lo que acrecentará aún más el exceso de decibelios para los vecinos de esta urbanización.

Hay sentencias y jurisprudencia necesaria en el ámbito europeo y el Tribunal Europeo de Derechos Humanos reconoce que el ruido de los aviones afecta al bienestar de las personas, perjudicando su vida privada y familiar. En este caso, las diferentes administraciones han firmado el artículo 8 de la Convención europea que garantiza el respeto a la vida privada y familiar de los ciudadanos. Estamos, pues —de ahí esta proposición no de ley—, ante una colisión de intereses; por una parte, está el interés general del aeropuerto que hay que

comprender pero, por otra parte, están los derechos individuales de la calidad de vida de los ciudadanos. A favor de éstos, tal como relatamos muy específicamente en la exposición de motivos de la proposición no de ley, están las sentencias del Tribunal Constitucional y del Supremo a favor de la protección del medio ambiente y la norma básica de edificación de las condiciones acústicas en los edificios. Esta norma básica y concretamente las directrices básicas de planeamiento establecen que los aeropuertos deben situarse en zonas dispuestas al efecto, para que las zonas habitadas queden fuera del área definida como línea de ruido de 40 NNI, es decir, 40 unidades de ruido y operaciones. ¿Qué hacer ante esta situación? Pues nada que no se haya intentado. En Europa, en el caso francés, en el aeropuerto de París Orly, hay un precedente, para nosotros interesante, de un programa de insonorización, e incluso detalla cómo financiarlo. El Gobierno francés, de acuerdo con el aeropuerto, ha creado un fondo acústico que es una tasa que se aplica a los operadores aéreos que usan aquellas instalaciones y que sirve para insonorizar los barrios, los edificios o las zonas habitadas colindantes con el aeropuerto. Aparte de esta experiencia francesa, tenemos precedentes, como es el caso del acuerdo a que se llegó entre Aena y el Ayuntamiento de Madrid por el que a partir de 2000 disfrutaban de programas para insonorización de viviendas. El Ayuntamiento ha recibido ya dentro de este programa 1.514 millones de pesetas para rehabilitar 840 viviendas. Este plan acústico de Barajas serviría como precedente para aplicarlo en el caso de Gavá Mar.

En una segunda línea de argumentación habría que recordar que no puede escabullirse el Gobierno aduciendo que es un conflicto competencial, porque el planeamiento urbanístico en este caso de las obras colindantes dependería del Gobierno catalán. A partir de una interpretación —ya hay jurisprudencia en este caso de las zonas afectadas por el aeropuerto— del artículo 149.1.20 de la Constitución española, los controles aéreos son competencia exclusiva del Estado. Por eso, todas las zonas colindantes son competencia del Estado, en el control y delimitación de las zonas de servidumbres aéreas y nunca ha tenido en cuenta el Estado el problema de contaminación sonora. El Estado, en este caso el Gobierno, ha ido siempre a remolque de las directrices comunitarias en este ámbito. Las leyes de acompañamiento de los presupuestos del año 1999 establecían procedimientos de disciplina en el tránsito aéreo en materia de ruido para cada aeropuerto. Esto se ha desarrollado en los de Madrid y Sevilla y falta en el de Barcelona. Se me dirá que es cuestión de tiempo, que a partir de cierto momento será el Ayuntamiento quien lo acometa y que el Estado ya aplicará este plan que preveía la Ley de acompañamiento de los presupuestos de 2000 para el caso de Barcelona. Ya se han tomado medidas en El Prat para adecuar operaciones, pero no son suficientes para evitar los perjuicios de las emisiones sonoras

en los barrios colindantes, como es el caso más grave del barrio de Gavá Mar. Además el plan director del aeropuerto de Barcelona, aprobado por orden del Ministerio de Fomento de 22 de octubre de 1999, no contiene el preceptivo estudio de impacto ambiental, que es el necesario para establecer estos planes de insonorización; repito que no contiene preceptivo estudio de impacto ambiental, en el cual se debería incluir las afectaciones sonoras actuales y las previstas a partir de la entrada en funcionamiento de la tercera pista del aeropuerto del El Prat que acrecentaría los ruidos.

El Gobierno tiene la obligación de proteger a los ciudadanos afectados por las emisiones de ruidos aeronáuticos, especialmente el Gobierno del Estado. Por estas razones nosotros presentamos cuatro puntos en la proposición no de ley, el primero, pidiendo que a partir del Real decreto 1909/81 de 24 de julio se negocie con el Gobierno catalán la paralización del desarrollo urbanístico residencial de los terrenos situados dentro del área delimitada de 40 unidades de ruido y número de operaciones, marcada por la norma básica ambiental. En este caso la isófona que se tiene que calcular es a partir del plan director del aeropuerto y del aumento de tráfico previsto en este plan director. En segundo lugar, queremos establecer un plan de aislamiento acústico de las viviendas de Gavá Mar y crear un fondo acústico — en la exposición de motivos me he referido al que se ha hecho en el aeropuerto de París Orly, a partir de una tasa aplicada a los operadores aéreos para poder financiar este plan de aislamiento acústico—. En tercer lugar, deseamos establecer procedimientos de disciplina de tránsito aéreo en materia de ruidos específicos en el aeropuerto del El Prat. Todo ello se remataría con la creación —sería el cuarto punto— de una comisión de trabajo en la que participen los vecinos de Gavá Mar. Son motivos razonables y esperamos que el Grupo Popular vote favorablemente nuestra proposición porque no pedimos nada que no se haya observado en el aeropuerto de Madrid o en el de Sevilla y que toda la normativa comunitaria. Si en el estudio del plan director no se contempla es una deficiencia que hay que subsanar. Queremos que se apliquen estas normativas comunitarias, que se busque la posibilidad de crear a este fondo de financiación para la insonorización de las viviendas y, por estas razones, el Grupo Parlamentario Mixto-Esquerra Republicana de Cataluña pide el voto favorable de S.S. a esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**:

Señorías, ante la proposición no de ley que presenta el Grupo Mixto, defendida por el diputado Joan Puigcercós, tengo que comenzar la intervención del Grupo Parlamentario Socialista indicando que la exposición

de motivos está rigurosamente fundamentada, que dignifica la iniciativa, que hace referencia a numerosas normas básicas de muy diferentes características, que pone de manifiesto que ha sido elaborada sensatamente. No obstante, la propuesta de resolución que nos somete a consideración tiene mucho calado, y para un posicionamiento riguroso requeriría de una información gubernamental previa, oídos el Gobierno, los responsables de Aena o el propio Ministerio de Fomento acerca de los planteamientos recogidos en la exposición de motivos que dan origen a la resolución pertinente. La propuesta, insisto, es muy relevante.

Yo tengo en mis manos numerosos artículos: ecología humana, ruido de los aviones, métodos de medidas, molestias subjetivas, sistemas auditivos, inteligibilidad de la palabra, sueño, efectos vegetativos derivados de la contaminación acústica en la llamada huella sonora en las sendas de aproximación y despegue de un aeropuerto. En España nos encontramos con un problema que se ha venido acentuando en los entornos geográficos prácticamente de casi todos los aeropuertos de la red aeroportuaria nacional. En el caso concreto que plantea el proponente, en los municipios del entorno del aeropuerto del El Prat a lo largo de las últimas décadas se ha producido un crecimiento urbanístico innegable; consiguientemente, ha habido un asentamiento poblacional de un número nada desdeñable de ciudadanos que han adquirido esas viviendas y se han asentado en las mismas. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** A medida que ha ido creciendo el tráfico aéreo, el volumen de pasajeros, el volumen de las aeronaves, la densidad del tráfico, naturalmente las molestias han ido creciendo. En ese sentido, Gobierno de España, competente en materia de gestión aeroportuaria, tal como lo indica claramente la Constitución española, tendría que poner en marcha un mecanismo equivalente al que se puso para el entorno del aeropuerto de Barajas, afectado por el mismo problema. Todos conocemos que en la senda de aproximación y despegue del aeropuerto de Barajas hay un número importante de municipios y de urbanizaciones que la década de los noventa metafóricamente se levantaron en protesta como consecuencia de la intensa contaminación acústica. Recordarán que desde comienzos de esa década esos colectivos presionaron al Ministerio de Obras Públicas del momento. Después de varios años de negociación, —no fue un tema de cuatro o cinco meses— el Gobierno de España publicó —concretamente el 12 de abril de 1996— lo que se ha denominado: Estudio y declaración de impacto ambiental del área de Barajas, documento que ha sido objeto de análisis en la Comisión de Infraestructuras en reiteradas ocasiones. Sabemos también que el Ministerio de Medio Ambiente en noviembre de 1998 elaboró una normativa, publicada en el Boletín Oficial del Estado del 5 de noviembre de 1998, sobre calidad y evaluación ambiental por la que se aprueba el plan de aislamiento acústico de la

ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas. Todo ese mecanismo, que está recogido en las normas pertinentes para el aeropuerto de Barajas, es razonable pensar que debe llevarse a cabo en el entorno geográfico del aeropuerto del El Prat, del aeropuerto de Gando en la isla de Gran Canaria, del aeropuerto de Son Sanjoan de Palma de Mallorca, del de Manises en Valencia, del de Parayas en Cantabria, es decir, para los 42 aeropuertos de la red aeroportuaria nacional. Y esa es la posición del Grupo Parlamentario Socialista.

Me voy a dirigir al proponente de esta iniciativa reiterándole que el contenido de la misma me ha causado sorpresa por el rigor y la seriedad recogidos en esa exposición de motivos. Para que nos pronunciemos a favor de esa resolución —que no lo vamos a hacer— deberíamos disponer de más información y estamos en condiciones de recabar la del Gobierno por cuanto en el listado de las iniciativas demandadas por los diferentes grupos parlamentarios está la comparecencia del ministro de Fomento solicitada por varios grupos parlamentarios para conocer la iniciativa vinculada al desarrollo aeroportuario del El Prat, que este diputado en reiteradas ocasiones —y está en el “Diario de Sesiones”— ha defendido que se convierta en un auténtico nulo en el transporte aeronáutico español que junto con el de Madrid Barajas constituyan el gran bipolo aeronáutico nacional. Y para ello hay que tomar muchas medidas. Se nos ocurre pensar que esta iniciativa puede volver en un par de meses a esta Comisión, una vez que el ministro de Fomento y el director general de Aena hayan comparecido específicamente para explicar los contenidos del plan director del aeropuerto del El Prat. Estoy convencido de que el Gobierno tendrá la voluntad —es un mandato comunitario imperativo— de elaborar un plan de aislamiento acústico y de vigilancia del ruido en las zonas afectadas por la contaminación a la que estamos haciendo referencia. Pero parece razonable que antes de que nos pronunciemos sobre la aprobación de una iniciativa bastante interesante, es oigamos al Gobierno, conozcamos los problemas de naturaleza urbanística de ese entorno. Así se coadyuvará desde esta Comisión, que no maneja nada más que las informaciones derivadas del Gobierno, indicando al Gobierno la línea política de actuación necesaria para los colectivos ciudadanos en el entorno geográfico del aeropuerto del El Prat. La posición del Grupo Parlamentario Socialista es la que he manifestado que se sintetiza en que nos parece oportuno un debate de estas características. Habrá que oír al Gobierno a requerimiento de los grupos parlamentarios, y en esa comparecencia se han de efectuar los planteamientos y las preguntas, así como la búsqueda de información que estimemos oportuna. Cuando dispongamos de ello, probablemente el grupo proponente u otro grupo podrá presentar una iniciativa equivalente que con mayor fundamento nos permitirá adoptar una resolución seria y sólida.

El señor **PRESIDENTE:**

Quiero decir que nada más oportuno que la referencia del señor Segura, porque la Mesa va a debatir mañana concretamente la posibilidad de esas comparencias a las que ha hecho referencia el portavoz socialista. Lo digo para información de SS.SS. y que quede claro que el tema es de oportuna relación.

El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL:**

Me adhiero totalmente a las palabras del señor Segura porque ha hecho una exposición muy correcta, nosotros también comprendemos. Él es un docto conocedor de todos esos temas aeroportuarios, mucho más —al menos en mi grupo— que cualquier otro representante en la Comisión. Por lo tanto, todo lo que ha dicho el señor Segura quisiera que hubiesen sido palabras más porque me daría más valor.

De todas maneras, ya ha dicho el señor Puigcercós que la propuesta era motivada por vecinos de la zona de Gavà Mar. Yo puedo decir que en ese vecindario hay muchas personas relacionadas directamente con el aeropuerto; por lo tanto, ahí está la seriedad de la exposición de motivos y el conocimiento de muchos detalles legales y normas respecto a estos temas. Ha quedado bien claro que con más información por parte del Ministerio podríamos trabajar mucho mejor, y eso se producirá dentro de unos días. Ahora bien, también hay que tener en cuenta algunas cosas. Nos decía el señor Puigcercós que hay una normativa de dónde deben situarse los aeropuertos. En este caso, los informantes de toda esta documentación, que dan la cita relativa a dónde deben situarse los aeropuertos, deberían considerar también cuándo se situó el aeropuerto y cuándo se construyeron las viviendas porque hace pocos años que estaba en plena vorágine la construcción en toda la zona, no diré concretamente en la urbanización Gavà Mar —que también— sino en la que está en la costa de Castelfell, Gavà y próxima al aeropuerto. Anecdóticamente, un amigo mío hace un par de años me comentó que para descansar los fines de semana le habían ofrecido una buena oferta en una urbanización de nueva planta en Gavà Mar que estaba muy bien. Yo le comenté: ¿Ya sabes lo que vas a comprar? Me contestó: Sí, sí, está muy bien. Le repliqué: ¿Has contado con que estás al lado del aeropuerto? Me respondió que no. El ruido del aeropuerto es importante, concluí. Añadí: ¿En la oferta, la casa está insonorizada y en condiciones suficientes para no tener molestias? No la compró. Con eso me refiero a que ha habido la vorágine de construcción; construimos, vendemos y después el que tiene el apartamento tiene el problema, no sólo del aeropuerto de Barcelona sino también en muchas de las urbanizaciones que están junto al aeropuerto de Madrid Barajas, de Sevilla o de cualquier otro. Urbanísticamente se trabajó mal y no tengo timidez en decir que, urbanísticamente, si la competencia es de la comuni-

dad autónoma, tampoco se ha actuado suficientemente bien por parte de las autoridades urbanísticas y de los propios ayuntamientos. Se está construyendo alrededor de muchos aeropuertos y después tendrán sus problemas. Una solución es pedir que se haga un plan de aislamiento acústico, que haya un fondo que lo pagan los usuarios del aeropuerto, pero los promotores no han avisado que aquello estaba mal. Quien tiene que pagar ahora es Aena, Aena no dejamos de ser todos. Por lo tanto, es un tema que se tendrá que solucionar de una forma u otra. Esperemos la comparencia del ministro o el presidente de Aena para poder pedir más información y, si más adelante hay que adoptar medidas, pues las tomaríamos pero no en este momento.

El señor **PRESIDENTE:**

El señor Sanz tiene la palabra por el Grupo Popular.

El señor **SANZ PALACIO:** Todos los grupos y gobiernos llevamos muchos años trabajando y reclamando para Barcelona ese papel central que le corresponde como capital del arco mediterráneo. Todos insistimos en la urgente necesidad de disponer de las infraestructuras necesarias que reclama ese desarrollo. Ahí están actuaciones como la del delta del Llobregat, la ampliación del puerto, las conexiones de infraestructuras de carreteras y, recientemente, el AVE. Asimismo, es necesaria la ampliación del aeropuerto sobre la que largamente se ha trabajado durante las dos últimas legislaturas. Dicho esto, todos los españoles y por supuesto los catalanes, queremos el máximo desarrollo de las infraestructuras de Barcelona, aquellas que la ciudad y su gente se merecen. Por supuesto, todo ello ha de hacerse mediante un desarrollo sostenible compatible con el respeto al medio ambiente. Esta proposición no de ley que presenta el señor Puigcercós, sin duda hecha con rigor y con buena voluntad, y sin duda con el ánimo de proteger a los dueños de las urbanizaciones próximas a Gavà que pudieran verse afectadas, no va en la dirección del espíritu que ha descrito, por lo que ya les adelanto que mi grupo votará en contra, y todos ello sin perjuicio de que, próximamente, se puedan considerar aquellos argumentos razonables que han sido expuestos por los diferentes grupos y que pueden ser tenidos en cuenta en otro momento.

Yendo a la propuesta concreta del grupo proponente, he de hacer algunos comentarios respecto a los cuatro puntos que plantea. En cuanto al primero, es cierto que es la Generalitat quien tiene competencia para aprobar el planeamiento territorial y para controlar su realización o paralizarlo, no el Gobierno central. En efecto, la paralización del desarrollo urbanístico residencial en los terrenos situados dentro del área delimitada por la isófona 40 NNI sólo podría ordenarla la Generalitat ya que al Estado, en concreto al Ministerio de Fomento, lo que le corresponde es la emisión del informe vinculante en lo que se refiere al ejercicio de sus competencias

exclusivas acerca de los proyectos de planes o instrumentos generales de ordenación urbanística o territorial o los de su revisión o modificación que, como en este caso, estén sujetos a las servidumbres aeronáuticas. Es decir, al Estado le compete informar de las servidumbres aeronáuticas incluyendo las acústicas y de la delimitación de las zonas de servicio de cualquier aeropuerto de interés general que deben ser respetadas por el planeamiento territorial en la fase de aprobación de éste. Por otro lado, por lo que a las afecciones sónicas se refiere, para establecer los límites de una zona en la que se pretende taxativamente paralizar los desarrollos urbanísticos en curso, no basta definir una isófona fijando unilateralmente unos límites sonoros y unos criterios de ponderación que podrían ser cuestionados por alguna parte afectada; como mínimo habría que plantearse la validez de tal isófona con la mayor cobertura legal posible y con la máxima publicidad entre todos los posibles afectados fijando los criterios básicos para las mediciones acústicas y su ponderación, y creando los cauces de representación de aquéllos, todo lo cual debería sustentarse en el soporte natural que para ello representa la declaración de impacto ambiental que, preceptivamente, habrá de ser publicada con anterioridad al comienzo de los trabajos de ampliación al aeropuerto de Barajas previstos en el plan director y definidos por los proyectos constructivos correspondientes. La limitación de ruidos a 40 NNI, señor Puigcercós se refiere exclusivamente a la ubicación de nuevos aeropuertos, tal como señala en su artículo 6.1 la norma básica de edificación, de condiciones acústicas, de 1988. Por otra parte, y desde el punto de vista técnico, la medición de ruidos mediante el NNI ha quedado superada, empleándose el sistema de medición en decibelios equivalente día y noche, no sólo considerado en la norma básica de edificación para comprobación del efectivo aislamiento acústico de los edificios sino que también ha sido adoptado como criterio de medición por la Unión Europea, que además tiene su antecedente muy reciente en los trabajos realizados en Madrid-Barajas.

Con referencia al segundo punto, hemos de explicar-le que se estará a lo que la declaración de impacto ambiental establezca como medidas correctoras. Quisiera, asimismo, informar a SS.SS. de que en el seno del estudio de impacto ambiental para ampliación del aeropuerto de Barajas, necesario para la declaración de impacto ambiental, se han tenido en cuenta los escenarios operativos previstos por el aeropuerto, sus fases de implantación, las flotas previstas y las huellas correspondientes a un nivel sonoro de 65 decibelios diurnos de 7 a 23 horas —señor presidente, intentaré ser lo más conciso posible— y 55 decibelios nocturnos, es decir, de 23 horas a 7 de la mañana. Una de las conclusiones que podrían obtenerse de la declaración de impacto ambiental podría ser la necesidad de establecer un plan de aislamiento acústico, por tanto, habrá que esperar a que esté finalizada la declaración de impacto ambiental

para saber si es necesario este plan de aislamiento acústico. En este momento se tomarán las medidas.

Plantea el señor Puigcercós la fijación de una tasa. Parece que lo sensato es saber, en primer lugar, cuáles son las medidas a aplicar para, en segundo lugar, saber cuánto cuestan y cómo se financian. Por otra parte, le informo de que en este momento el tema de la fijación de tasas por impacto acústico está siendo objeto de debate en los foros internacionales ya que afectan al transporte aéreo como industria e indirectamente a los pasajeros.

En cuanto al tercer punto, existen procedimientos difundidos que establecen la prohibición de usar la pista 20, por ejemplo, para despegues en horario nocturno; igualmente se ha prohibido el despegue en la pista 25 a cuatrimotores y, además, se han publicado en junio de 2000 nuevas maniobras de llegada y salida en este aeropuerto que reducen la influencia del ruido producido por las aeronaves en los núcleos urbanos próximos al aeropuerto, habiéndose elegido las rutas que minimizaran todo lo posible el impacto sonoro. Creemos que queda claro que la administración ha impulsado el cumplimiento de la Ley de acompañamiento y ha dispuesto las medidas necesarias para minimizar los impactos sonoros.

Finalmente, con relación a la participación de los vecinos de Gavà, ya le he dicho, señor Puigcercós, que habría una declaración de impacto ambiental, y es en ese momento cuando todos pueden exponer sus quejas, sus opiniones o lo que estimen conveniente, y ya sabe S.S. que en el período de información al público del estudio de impacto ambiental todas las asociaciones, administraciones, organizaciones de cualquier tipo y ciudadanos a título individual pueden plantear las cuestiones pertinentes en orden a la emisión sonora o a cualquier otro tema.

— **SOBRE LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA QUE RENFE SUSTITUYA LOS ACTUALES TRENES TALGO QUE TIENE LA PROVINCIA DE ALMERÍA CON MATERIAL FERROVIARIO MÁS MODERNO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000384.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley, número 8 del orden del día, sobre la adopción de medidas necesarias para que Renfe sustituya los actuales trenes Talgo que tiene en la provincia de Almería con material ferroviario más moderno. El autor es el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y tiene la palabra, para su defensa, el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Brevemente, para defender esta pro-

posición no de ley por la cual nuestro grupo plantea que el Gobierno cumpla lo prometido y que mejore el servicio ferroviario de la provincia de Almería. La verdad es que a estas alturas del siglo XXI es sorprendente que haya circulando por nuestra red ferroviaria trenes Talgo como los que circulan por esta provincia. Almería tiene graves carencias de infraestructuras y comunicaciones y algunas de importancia son las que se manifiestan en la red ferroviaria. La comunicación de tren de Almería con Madrid se está cubriendo con sólo dos trenes: uno expreso de la noche, que tarda nueve horas y media, y un tren Talgo que tarda siete horas en llegar a Madrid. Es decir, que Madrid está más lejos de Almería que la mayor parte de las capitales europeas. Estas circunstancias vienen siendo soportadas desde hace largos años sin que el Gobierno sea capaz de cumplir las promesas que viene haciendo a esta provincia.

Concretamente en lo referente al tren Talgo que es lo que plantea nuestra iniciativa, actualmente están circulando trenes de la generación de los años cincuenta, remolcados por máquinas RU-352, que representan el material más antiguo de Renfe y que podemos calificar de material de desecho. Ya no solamente supone un agravio comparativo con otros trenes de última generación que están circulando por la red ferroviaria, como el Euromet o el Alaris, sino que supone también un agravio comparativo con otras unidades de Renfe que circulan por otras provincias. Por tanto, es hora, ya que tanto se discute si se puede conseguir una línea de alta velocidad que la una con Murcia y que la enlace con el resto de España, de que se inste al Gobierno a que adopte las medidas necesarias para que Renfe sustituya los actuales trenes Talgo que tiene en la provincia de Almería con material ferroviario más moderno que el que en la actualidad viene circulando. No es normal que a estas alturas sea siete horas el mínimo de recorrido ferroviario que separa Almería de Madrid cuando, cambiando simplemente los trenes, se podría reducir sustancialmente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Contreras, en nombre de Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: El Grupo Socialista vamos a apoyar esta proposición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida por varias razones. Se ha dicho que se podía haber pedido la sustitución del actual material móvil que conecta Almería con Madrid por el Euromet o el Alaris pero, evidentemente, esto no es posible, porque hay más de 160 kilómetros que están sin electrificar, de los 560 kilómetros que separan Almería de Madrid, pero que son 560 kilómetros que parecen más de 1.000 kilómetros, y esto por las características del trazado, a pesar de que en los últimos años se ha conseguido, por ejemplo, entre Almería y Huéneja, poner uno de los sistemas de bloqueo más moderno, el bloqueo automático de vía única con CPC; sin embar-

go, el trazado de la vía no permite optimizar estos sistemas de bloqueo. Si dividimos el tramo entre Almería y Madrid, en Almería-Huéneja, Huéneja-Dólar y Linares-Baeza, vemos que quedan más de 160 kilómetros sin electrificar, lo que supone una seria dificultad para que el tren que pudiera circular por ahí fuese el Euromet.

También he de resaltar que en ese trayecto de 560 kilómetros existen más de 20 subtramos en los que la velocidad permitida es inferior a los 100 kilómetros por hora y hay un recorrido de 268 kilómetros en los que la velocidad no puede superar esos 100 kilómetros. Creo que no exagero si califica el trazado ferroviario entre Almería y Madrid como del siglo XIX. Por tanto, lo que estamos pidiendo en este momento es lo razonable, y lo razonable no puede ser hacer una gran inversión en estos momentos para mejorar ese trazado ferroviario, puesto que el Ministerio está trabajando en la conexión a través de la alta velocidad entre Almería y Murcia para, a través de ahí, conectar con Madrid. No vamos a pedir eso en estos momentos, a pesar de que el Gobierno se resiste a marcarnos el plazo del 2005, que sería lo razonable, pero sí apoyamos la propuesta de Izquierda Unida de que se debe sustituir la máquina RU-352 por un material más moderno, la locomotora S-394 que tiene una potencia de 2.250 kilovatios y que permite velocidades máximas de 200 kilómetros por hora. Sin lugar a dudas esta sustitución supondría acortar el tiempo entre Almería y Madrid en poco más de una hora y sería un tiempo razonable que permitiría ser, si no totalmente competitivo, sí más competitivo con el avión, por la hora a la que llegaría, no como ahora, que llega a Madrid a las 10 de la noche y, a la inversa, exactamente lo mismo, esa es la hora de llegada a Almería, hora que no es competitiva con ninguno de los aviones que parten desde Madrid hacia Almería.

Yo espero que esta propuesta sea hoy apoyada por el Grupo Parlamentario Popular, porque estamos pidiendo algo a lo que se comprometió el ministro de Fomento, señor Alvarez-Cascos, el día 6 de julio de 2000, en Almería, cuando fue a la inauguración de la estación inter modal de Almería y en la prensa al día siguiente se decía: «Antes del verano del próximo año el actual Talgo se cambiará por otro de última generación», y en otras declaraciones se afirmaba que sería un Talgo que alcanzaría velocidades de 200 kilómetros por hora. Por tanto, queremos confirmar nuestro apoyo a esta iniciativa y esperamos que el Grupo Popular, en sintonía con el compromiso del ministro, señor Alvarez-Cascos, en Almería, la apoye también, porque estamos en tiempo y forma para que todos, por fin, apoyemos una buena noticia para los ciudadanos de Almería.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Matarí, por el Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Voy a intervenir con mucha brevedad para fijar la posición del Grupo Popu-

lar en esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Señor Centella, creo que la exposición de la proposición es exagerada, porque decir que el material que se utiliza es un material de desecho es tan exagerado y desmesurado que, sin duda, le resta mucha credibilidad a su iniciativa. Por lo demás, algunas consideraciones y algunas afirmaciones de la proposición y de su propia intervención son inexactas y equivocadas y estoy seguro de que será por una deficiente información. En la actualidad, el servicio ferroviario entre Almería y Madrid está formado por un tren nocturno, Estrella, de material convencional, y un tren diurno, Talgo-3, que circulan diariamente en ambos sentidos. Por lo que se refiere al tren nocturno, tanto la oferta como los horarios comerciales son similares al resto de los trenes nocturnos que unen Madrid con diferentes ciudades, como Oviedo, Santander, Bilbao o Barcelona, por ejemplo. En cuanto al tren diurno Talgo-3 Almería-Madrid, está formado por coches de material Talgo de la tercera generación, alcanzando una velocidad máxima de 160 kilómetros/hora, siendo remolcado por una locomotora de la serie 352. Ni se trata de un tren de los años cincuenta, como dice en su exposición, ni se trata del material más antiguo. Cierto es que tampoco se trata del material más moderno; el material de este Talgo de tercera generación, tanto en su mantenimiento como en los parámetros de calidad y prestación de servicio es similar al de la última generación, disponiendo de este servicio ciudades como Granada, Badajoz, Oviedo, Santander, Bilbao o Alicante, por ejemplo.

El problema sustancial para Almería no es si los trenes son de última o penúltima generación, el problema fundamental es la infraestructura de la vía. Sin duda tenemos que intentar que sean los mejores y los más modernos trenes los que lleguen a nuestra provincia, pero los que el servicio Madrid-Almería en estos momentos tiene están en parámetros equiparables a otros servicios ferroviarios similares. El problema para nuestra provincia es la estructura ferroviaria, las características de la vía, esta es la limitación más importante que tiene Almería y es que nuestra provincia no ha recibido durante muchos años las inversiones que sin duda hubieran sido necesarias, y todos sabemos que las grandes inversiones en infraestructuras no se improvisan, hay que diseñarlas, programarlas y ejecutarlas. Hoy Almería sí cuenta con ese diseño porque sí cuenta en las previsiones del Ministerio de Fomento y en los planes del Gobierno de la nación, y por eso Almería estará conectada a medio plazo con Madrid, en alta velocidad, en un tiempo aproximado de tres horas. Esto va a permitir a la provincia de Almería recuperar atrasos históricos y situarse en el marco del Plan de infraestructuras 2000-2007 en el nivel que, sin duda, nuestra provincia merece. Estoy seguro de que el Gobierno, y en particular el Ministerio de Fomento, y la compañía Renfe no necesitan de esta iniciativa para acometer las

mejoras que se puedan llevar a cabo y que se van a hacer en el servicio ferroviario Madrid-Almería hasta que tengamos en servicio la línea de alta velocidad.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Matarí, doy fe del cumplimiento de su promesa de brevedad, que en este caso ha sido efectiva.

— **SOBRE MEDIDAS PARA FACILITAR EL LIBRE ACCESO A LA PLAYA DE VILASSAR DE MAR (BARCELONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000458.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última proposición no de ley que figura con el número 10 en el orden del día, por lo cual ruego a los portavoces que avisen a los diputados, ya que procederemos a votar en un plazo no muy superior a diez minutos. Esta proposición se refiere a las medidas para facilitar el libre acceso a la playa de Vilassar de Mar, en Barcelona. Es autor el Grupo Parlamentario Mixto y el señor Puigcercós tiene la palabra.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Esta es una proposición no de ley que no tenía que llegar aquí, porque estamos hablando de un pequeño túnel que cruza de forma subterránea el municipio de Vilassar de Mar, en la comarca del Maresme; es un túnel que desde la trama urbanística urbana central permite acceder a la playa y al paseo marítimo. Digo que no tendría que haber llegado aquí porque nos parece que entre el ayuntamiento y Renfe podría sobrar el acuerdo para solucionar este problema, pero, después de infructuosos intentos de llegar a un acuerdo para la financiación de esta obra, este diputado, atendiendo a las necesidades del municipio de Vilassar de Mar, ha llegado a la conclusión de que lo mejor era iniciar el debate en esta Comisión.

Esta es una situación que no es sólo del municipio de Vilassar de Mar. La comarca de Maresme, básicamente volcada sobre el litoral del Mar Mediterráneo, en este caso tiene dos muros arquitectónicos que separan lo que es la fachada marítima del centro urbano: la carretera Nacional II, una carretera con una densidad de tráfico elevadísima, que cruza toda la comarca del Maresme por el centro de la trama urbana, y también la línea de tren convencional de Renfe que se une a este muro. Hasta ahora había una serie de pasos subterráneos para garantizar la seguridad de los ciudadanos al cruzar desde el centro para acceder al paseo marítimo y a la playa. Esta situación se aumenta vertiginosamente los meses de verano (es una zona turística) porque el número de personas que cruzan de una zona a la otra es muy elevado.

La creación de lo que podíamos definir como la implantación de la unificación tarifaria produce que las estaciones de Renfe se cierren para poder así unificar el

acceso a la estación. Pero como aún no está cerrada la estación y está en proceso de aplicación la unificación tarifaria, es fácil acceder a la playa desde el centro de Vilassar de Mar haciendo un túnel que tiene salida a la estación de tren y, a partir de aquí, se puede acceder a la playa. Sin embargo, con la implantación progresiva de la unificación tarifaria se cerrará el paso de la estación a la playa, con lo cual se obligaría a los ciudadanos a pasar por encima de las vías del tren (por encima de la Nacional II), lo que produciría una situación de peligro potencial muy elevado; esto o andar casi un kilómetro para poder cruzar por un paso subterráneo. La solución es muy fácil: ampliar el túnel y, en este caso, hay el proyecto de una prolongación del paso subterráneo por el que ahora se accede a la estación de Renfe para que se pueda acceder al paseo marítimo y a la playa. En ese sentido va la proposición no de ley: se dice que se hagan las gestiones oportunas para que se ejecute el proyecto de prolongación del paso subterráneo de la estación de Renfe hasta el paseo marítimo de Vilassar de Mar. Y hay un segundo punto: que hasta que no se lleve a cabo no se cierre la estación para garantizar la seguridad de los ciudadanos. Tiene lógica, tiene racionalidad, se me dirá desde el Grupo Popular, seguro que con espíritu constructivo, que este es un tema del ayuntamiento y tiene que financiarlo el ayuntamiento. Pero hay que llegar a un acuerdo entre el ayuntamiento, el Ministerio de Fomento y Renfe para que la financiación sea por parte del Ministerio; estamos hablando de la prolongación de un túnel, no estamos hablando de ninguna gran infraestructura. Si no llegamos a esa solución el problema será que los ciudadanos van a andar casi un kilómetro para buscar un paso subterráneo para acceder del centro de la trama urbana al paseo marítimo, o jugarse la vida cruzando por encima de la Nacional II, una carretera que lo lógico es que fuera una autovía con sus pasos, pero desgraciadamente aún es carretera — así andamos de infraestructuras en Cataluña —y, después de sorteado este primer obstáculo, viene la segunda pirueta mortal, que es cruzar la línea del tren. Por estas razones, presentamos esta proposición no de ley, con la mejor voluntad de solucionar este problema.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, y para la defensa de su posición, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista va a votar a favor de esta iniciativa, lo que ocurre es que la fundamentación más rigurosa iba a ser expuesta por el diputado señor Oliart que, como consecuencia de sesiones de trabajo vinculadas a su responsabilidad como miembro de la Mesa, no ha podido estar en estos instantes en la Comisión y, consiguientemente, marcamos con esta inter-

vención solamente nuestro apoyo favorable a esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Segura por la brevedad. Entendemos que el señor Oliart con los trabajos de esta Cámara pueda estar en otras reuniones que se están celebrando.

Damos paso a la intervención del Grupo Popular. El señor Sanz cerrará el debate.

El señor **SANZ PALACIO**: Nuestro grupo va a votar en contra de esta proposición no de ley, pero sí quisiera decir algunos argumentos que serán válidos, sin duda, puesto que coincidimos en el espíritu de solucionar el paso a la playa de los ciudadanos de Vilassar de Mar ya sean residentes temporales o de fin de semana.

Plantea dos cuestiones el grupo proponente: en cuanto al replanteamiento del cierre de la estación para permitir el libre acceso a la playa de Vilassar hay algunos datos que sin duda serán de utilidad. Este acceso habitualmente se realiza de día atravesando el vestíbulo de la estación y los andenes y queda cortado durante la noche, cuando se cierra la estación, entre las cero y las cinco horas. Sin embargo, existe la posibilidad de acceder al paso inferior bordeando el edificio por la acera de la Nacional II y entrando por la parte del aparcamiento donde permanece abierto. No obstante, compartimos la preocupación que nos ha transmitido Renfe con el uso del citado paso y el espacio de la estación para los tránsitos de personas a y desde la playa, ya que supone una exposición a riesgo de sufrir accidentes. Al mismo tiempo, como ha dicho el señor Puigcercós, está en curso el proceso de integración tarifaria de todos los operadores de transporte público colectivo del área de Barcelona que exigirá el cerramiento total de las estaciones. Por ello consideramos que, independientemente de que, de momento, pueda seguir utilizándose el paso en la manera que antes comentaba, había que buscar soluciones definitivas.

Es cierto que el problema citado no es específico de Vilassar de Mar sino que es de toda la costa de la comarca del Maresme y el barcelonés norte siguiendo la línea de cercanías C2. Renfe ha hecho un esfuerzo inversor, de más de 150 millones de pesetas, en los últimos cinco años para mejorar la seguridad del entorno férreo de esta línea...**(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdona señor Sanz. Señorías, por favor, guarden silencio.

El proponente nos advirtió que esta proposición no de ley no tenía que haber llegado aquí, pero, ya que ha llegado, déjennos ustedes que les escuchemos.

El señor **SANZ PALACIO**: Dice el señor Puigcercós (y en esto no estoy totalmente de acuerdo) que Vilassar de Mar está infradotada de pasos subterráneos. No lo está, señor Puigcercós, porque si usted la compa-

ra con Mataró, por ejemplo, que tiene 100.000 habitantes y tiene sólo cuatro pasos subterráneos, usted sabe que Vilassar, que tiene 15.000 habitantes, tiene más, pero hay que tener en cuenta que el problema que plantea su S.S. hace referencia a una nueva organización de las estaciones que afecta a toda la red de cercanías y no sólo a Vilassar. Tampoco estoy de acuerdo en que el paso más cercano esté a un kilómetro, está a 350 metros, en la Plaza del Ayuntamiento, que, como dice usted mismo en su escrito, es el centro neurálgico del pueblo al estar al final de la zona peatonal de la calle San Juan.

Las soluciones más factibles prácticamente son dos. Una pasa por las conversaciones del ayuntamiento de Vilassar de Mar con la Demarcación de carreteras para implantar un paso de semáforos en la zona, tal y como se ha hecho en otros municipios del Maresme, concretamente en el de Mataró, que ha tenido bastante éxito. Esta opción permite reducir la velocidad de paso de los vehículos por la carretera, al pasar por el núcleo urbano y, por tanto, rompe el papel de barrera infranqueable que la Nacional II supone. Además, esta solución —y esto es importante— supondría que se permitiría el acceso a la playa de personas discapacitadas ya que con el túnel no se podrían superar estas barreras. La otra solución es la del túnel; en este tema ya hubo muchos avances en la pasada composición del ayuntamiento, incluso hubo un acuerdo, en el cual intervinieron los concejales de Convergencia i Unió y del Partido Popular que formaban entonces el equipo de gobierno, y hablaron con Renfe para ampliar el túnel y que llegara a la playa. En principio se estaba de acuerdo en ello e incluso se llegó a hablar de pagar el 50 por ciento cada uno. El coste no era elevado: 40 millones de pesetas. Pero llegaron las nuevas elecciones y cambió el signo del equipo de gobierno. Ahora ustedes, Esquerra Republicana, están gobernando legítimamente con el Partido Socialista y tienen la responsabilidad, si consideran que el túnel es la solución adecuada, de impulsar estas conversaciones. Pero no se pueden impulsar esas conversaciones diciendo que el Ayuntamiento de Vilassar no pone ni un duro, la solución está en hablar y comprometerse también, porque ese es el primer paso. Está bien que ayude la Diputación, que pueda ayudar Fomento, que pueda ayudar la Generalitat, el coste no es excesivo, pero parece ser que el alcalde tiene intención de iniciar estas conversaciones. Cuando abran ustedes partida presupuestaria para ello podría ser más factible la colaboración. En todo caso, ustedes tienen la llave, ya que Urbanismo lo tiene Esquerra Republicana en el Ayuntamiento de Vilassar. Por nuestra parte le puedo asegurar que el Partido Popular de Cataluña, en lo que le toque, está dispuesto a trabajar por esta labor, como se ha hecho en otros municipios, porque el que la gente vaya a la playa y vaya en condiciones no es tarea de la administración central, es tarea de todas las administraciones, pero principalmente del ayuntamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de todas las proposiciones no de ley incluidas en el orden del día vamos a proceder su votación. Ruego a los señores diputados tomen asiento y guarden silencio para hacer más fácil las votaciones.

Iniciamos la votación de la proposición no de ley número 1 sobre la urgente ejecución del proyecto de remodelación y acondicionamiento de las instalaciones del edificio terminal del aeropuerto de Girona-Costa Brava, que se vota en sus propios términos con una autoenmienda del grupo proponente.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley número 2, para acelerar la financiación de la autovía oriental hasta Nerja, con una autoenmienda incorporada al texto del grupo proponente.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición de ley número 3 es sobre la eliminación de los pasos a nivel en Galicia, y se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: La cuarta es relativa a la realización de un mapa de sonido del entorno del aeropuerto de Reus que incluya los municipios de Reus y Constantí, en Tarragona. se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La quinta es la relativa a la elaboración de un plan de cercanías ferroviarias en el Camp de Tarragona, provincia de Tarragona. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La sexta es la relativa a la elaboración de un plan de seguridad para los usuarios del transporte ferroviario en horas nocturnas en el servicio de Renfe, en el ámbito de cercanías de Barcelona. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 7 es sobre adopción de medidas para paliar las molestias provocadas por los ruidos de los aviones que despegan o aterrizan en el aeropuerto de Barcelona-Prat de Llobregat. Se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 8 es sobre adopción de las medidas necesarias para que Renfe sustituya a los actuales trenes Talgo que tiene la provincia de Almería con material ferroviario más moderno. Se votará en sus propios términos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 9 relativa a la supresión del peaje en determinados tramos de la autopista A-9. Se votará en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 10 es sobre medidas para facilitar el libre acceso a la playa de Vilassar de Mar, en Barcelona. Se votará en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 11, relativa al acceso central a la villa de Foz (Lugo) desde la variante recientemente construida de la nacional 642. Se votará en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la proposición no de ley número 12 sobre mejoras a realizar en el proyecto de tren de alta velocidad Madrid-Barcelona, a su paso por Lleida. (**El señor Sedó i Marsal pide la palabra.**) Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Pido votación separada de los dos párrafos.

El señor **PRESIDENTE**: Se realizará votación separada.

Vamos a votar la proposición número 12, sobre las mejoras a realizar en el proyecto del tren de alta velocidad Madrid-Barcelona, a su paso por Lleida. Se votará en sus propios términos y por cada uno de los dos puntos que la componen.

Votamos el punto primero.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Punto segundo de la última proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Señorías, se levanta la sesión.

**Eran las doce y cuarenta minutos del mediodía.**

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles 7 de marzo de 2001, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**