



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 732

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 51

celebrada el miércoles, 2 de abril de 2003

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | Página |
|---|--------|
| — Para la mejora del servicio de Correos en Terrassa. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001687.) | 23479 |
| — Sobre aprobación del proyecto «variante exterior de Granada y acceso al aeropuerto de Granada», así como finalización de las obras de la segunda circunvalación de dicha ciudad. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000555.) | 23481 |
| — Para impulsar el protocolo de colaboración firmado el año 1998 entre el Ministerio de Fomento y la Generalidad Valenciana. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001657.) | 23482 |

	Página
— Relativa a la constitución de una mesa de trabajo sobre los trazados, parámetros y calidades de la alta velocidad en la provincia de Pontevedra. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001348.)	23485
— Sobre inicio de los estudios tendentes a la realización de un apeadero para el servicio de cercanías en la zona de Carlos III (Córdoba), así como de un nuevo apeadero con apartadero en la zona de Rabanales. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001527.)	23489
— Sobre eliminación y/o rebaja de peajes en distintos tramos de las autopistas de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001718.)	23492
— Sobre modificación del proyecto que se está realizando para convertir en autovía la carretera N-234. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001833.)	23495
— Relativa a la concreción del plan de modernización de las infraestructuras ferroviarias prometido por el Gobierno en el plan Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001917)	23497
— Relativa a la construcción de carriles para vehículos de transporte público colectivo y de vehículos con alta ocupación (bus-vao) sobre la red radial de carreteras de acceso a Madrid, N-I, N-II, N-III, N-IV, N-V, N-401 y N-607 y los necesarios entronques metropolitanos. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001947.)	23501
— Para posibilitar la participación de las administraciones públicas catalanas (Generalitat de Cataluña y ayuntamientos concernidos) y sectores implicados en la gestión de los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002017)	23504
— Relativa a la llegada de la autovía A-92 a la ciudad de Almería. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001791.)	23506

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías, se abre la sesión.

Vamos a cubrir el trámite de aclarar el orden del día con los distintos cambios que se puedan producir, que como saben todos ustedes hay que sustanciar antes de iniciar el debate en Comisión.

Señor Torres. (**Pausa.**) Perdón, señor Torres. Señorías, por favor, guarden silencio porque hay que confeccionar un orden del día y si los portavoces no se enteran puede ser difícil que luego estén aquí para defender sus iniciativas.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor presidente, mi solicitud es que la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre el servicio de correos en Terrassa, que figura con el número 6 en el orden del día, pasara a ser la primera y fuera debatida de inmediato.

El señor **PRESIDENTE**: La número 6 se refiere a la mejora del servicio de correos en Terrassa. Como sabe S.S., cuando menos el grupo proponente y los demás portavoces tienen que estar de acuerdo.

El señor **CAMPUZANO I CANADÈS**: Señor presidente, en nombre de Convergència i Unió no tendríamos inconveniente en introducir esta modificación en el orden del día.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún portavoz tiene algo que decir al respecto? (**Pausa.**) Supongo, por el silencio, que se convierte en asentimiento.

Entonces, señorías, la proposición no de ley que figura con el número 6 pasaría a ser el primer punto del orden del día y las demás seguirían el orden prefijado.

La señora **FERRANDO SENDRA**: También queremos proponer que la proposición no de ley que figura con el número 5 se pudiera debatir en segundo o tercer lugar.

El señor **PRESIDENTE:** Veo a dos portavoces que me hacen señas para que sea en tercer lugar. Señorías, les recomiendo que se lleven bien en estos temas.

La señora **FERRANDO SENDRA:** No hay problema para que se debata en tercer lugar.

El señor **PRESIDENTE:** De acuerdo. Entonces, señorías, la número 5, relativa a impulsar el protocolo de colaboración firmado el año 1998 entre el Ministerio de Fomento y la Generalidad Valenciana, pasaría a debatirse en tercer lugar.

A continuación, quería indicarles que la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 3 ha sido aplazada. Finalmente, la número 8, relativa a la llegada de la autovía A-92 a la ciudad de Almería, a petición de los portavoces y si SS.SS. no tienen inconveniente, pasaría a debatirse en último lugar.

Para que SS.SS. y esta presidencia lo tengan claro, vamos a hacer un repaso para ver cómo queda el orden del día. La 1.^a sería la 6.^a antigua; la 2.^a, la 1.^a antigua; la 3.^a, la 5.^a antigua; la 4.^a, la 2.^a antigua; la 5.^a, la 4.^a antigua; la 6.^a, la 7.^a antigua; la 7.^a, la 9.^a antigua; la 8.^a, la 10.^a antigua; la 9.^a, la 11.^a antigua; la 10.^a, la 12.^a antigua; y la 11.^a, la 8.^a antigua. Ese es el orden. No obstante, invito a SS.SS. a que sigan haciendo combinaciones y si encuentran algo mejor se lo indiquen a la presidencia.

PROPOSICIONES NO DE LEY

— **PARA LA MEJORA DEL SERVICIO DE CORREOS EN TERRASSA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/001687.)

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a dar comienzo al debate del orden del día con la proposición que figura en el mismo con el número 6 y que dice: Para la mejora del servicio de Correos en Terrassa, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Para su defensa tiene la palabra su portavoz.

El señor **CAMPUZANO I CANADÉS:** Efectivamente, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) presentó en octubre del año pasado esta proposición no de ley orientada fundamentalmente a instar al Gobierno a mejorar el conjunto de servicios de correo que se prestan en la ciudad catalana de Terrassa, en el Vallés occidental. Terrassa es una ciudad de alrededor de 184.000 habitantes, que cuenta con dos delegaciones del servicio de correos, que a lo largo de los últimos tiempos se han mostrado claramente insuficientes para poder dar respuesta a las necesidades de este servicio para esta ciudad. En concreto, en muchos barrios de esta ciudad no se reparte el correo todos los días, e

incluso hay barrios enteros en los que en más de una semana es imposible que llegue ningún efecto de carácter postal. Esta situación lógicamente ha preocupado al conjunto de instituciones de aquella ciudad; ha preocupado al ayuntamiento, a la Cámara de Comercio, a la organización patronal CECOT, a los sindicatos y al conjunto de asociaciones de vecinos. Precisamente también en fechas cercanas a la presentación de esta iniciativa, el Ayuntamiento de Terrassa propició con este conjunto de agentes vivos de la ciudad un encuentro con el delegado de correos en Barcelona al objeto de plantear esta problemática del conjunto de Terrassa, específicamente en los barrios de Las Martinas y Las Carbonellas. En aquella reunión de octubre, el representante de Correos asumió dos compromisos: por un lado, la apertura de una nueva delegación de correos en esa ciudad y, por otro, el reparto diario de correos en el conjunto de la ciudad. Esta reunión de octubre, lógicamente, generó sus expectativas, e incluso a mi grupo parlamentario le permitió, a través de nuestro portavoz en esta Comisión, el señor Sedó, no apresurar la toma en consideración de esta proposición no de ley, a la espera de que aquellos acuerdos y aquellos compromisos alcanzados por los representantes de correos con esas instituciones de Terrassa se pudiesen concretar. Pero lo cierto es que ya en el mes de abril, habiendo pasado unos cuantos meses, los compromisos asumidos por los representantes de correos no se han cumplido. Es cierto que han mejorado el reparto en Las Martinas y Las Carbonellas, pero la problemática general en el conjunto de la ciudad se continúa planteando. Esas mismas instituciones, las instituciones económicas y sociales de Terrassa, continúan profundamente preocupadas por el mal servicio que está recibiendo la ciudadanía en esta materia.

Todo ello hace que hayamos considerado oportuno finalmente traer a debate esta proposición no de ley con la esperanza de que el grupo de la mayoría la pueda aprobar porque se reconozca que hay problemas de correos en Terrassa y porque se reconozca la necesidad de que desde la Administración correspondiente se arbitren aquellas medidas que puedan permitir que este servicio esencial para el funcionamiento de una ciudad como Terrassa se preste en las condiciones debidas. Espero que a lo largo de esta mañana podamos cerrar un acuerdo sobre esta cuestión.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO:** Señor Campuzano, creo que va a tener suerte esta mañana. No sé lo que habrán hablado ustedes con el grupo de la mayoría, pero por la información que tengo me parece que van a tener suerte porque no sé si por casualidad, pero han presentado ustedes esta iniciativa cuando prácticamente está en vías de solución el problema. Así que creo

que van a quedar bien ambos grupos y yo me alegraré, así como mi grupo, porque lo que queremos es que se resuelva el problema de correos en Terrassa.

Lo que está ocurriendo en Terrassa todavía —aunque ya ha mejorado mucho la situación— está pasando en muchos sitios de la geografía nacional. Hemos denunciado reiteradamente en esta Comisión y en el Pleno del Congreso lo mal que funciona correos, hemos dicho en repetidas ocasiones que la Directiva 97/67/CE del Parlamento Europeo y del Consejo se traspuso mal al ordenamiento jurídico español porque se fue muy pacato a la hora de trasponer lo que es el servicio postal universal que contiene la Ley 24/1998, de 13 de julio, del Servicio Postal Universal y de liberalización de los servicios postales. Pero una de las cosas que se traspuso bien fue lo que establece el artículo 3.3 de la citada directiva y que queda reflejado en el artículo 17 de la Ley postal española. Dice que en todo el territorio nacional el operador público al que se encomienda la prestación del servicio postal universal, en este caso correos, obligatoriamente repartirá durante los cinco días laborables de la semana y todos los días hará una recogida y un reparto en el domicilio que figure en el envío postal. Esto correos no lo cumple en muchísimos sitios, lo hemos denunciado muchas veces y lo seguiremos denunciando. Hay muchas zonas en las que a la gente de los pueblos se les dice que tienen que ir a un pueblo vecino, o no tan vecino, que es más importante, a recoger allí su correspondencia. Son muchas las urbanizaciones importantes a las que se les dice que pongan un buzón común a la entrada y que la gente vaya allí a recogerla porque allí la depositarán los carteros, cosa que no dice ni la ley ni la directiva. La ley y la directiva obligan al reparto diario, al menos cinco días a la semana. Esto no ha ocurrido en Terrassa —no ocurre en este momento todavía al cien por cien— y no está pasando en muchas zonas de España.

En Terrassa hay dos edificios de correos y se ha sacado un concurso para la adquisición de uno nuevo. La información que yo tengo es que estamos en la fase de concurso de la adquisición de un edificio nuevo. También se ha aumentado la plantilla a lo largo de estos meses y, por tanto, la situación ha mejorado. Además, se ha llegado a un acuerdo en el conflicto laboral que durante meses ha mantenido a la zona de Barcelona y alrededores en vilo y que ha protagonizado la CGT hace escasamente diez días y también se ha resuelto. Lo digo para que vean que hoy estamos todos de enhorabuena, señor Campuzano, parece que las cosas van a funcionar en Terrassa. Nosotros nos alegramos, pero el arreglo de estos problemas no puede ser consecuencia de que el grupo de la mayoría quiera ayudar al grupo que lo solicita. Me parece muy legítimo y muy bien que se haga así, pero no puede depender sólo de eso o no puede depender sólo de que sea Tarrasa, porque está junto a Barcelona, que es una zona muy importante, sino que los ciudadanos de las zonas rurales de España

tienen el mismo derecho que los ciudadanos que viven en Barcelona, en Sevilla o en Madrid a recibir esa correspondencia los cinco días a la semana a los que obliga tanto la directiva como la Ley postal.

Nosotros vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, porque nos parece justa y necesaria. Asimismo, solicitamos que el Grupo Popular apoye otras semejantes cuando se den estas problemáticas que son conocidas y que no son inventadas por quien las propone.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Montseny, tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

La señora **MONTSENY MASIP**: Por una vez, el representante del Grupo Socialista se ha adelantado al Grupo Parlamentario Popular exponiendo una serie de datos que conoce. El señor Campuzano, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), nos plantea una proposición no de ley razonable por cuanto había algunas deficiencias en el funcionamiento de correos. No es que correos funcione mal, y no lo digo por lo que ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, sino porque en una estructura orgánica tan grande como la de correos, que presta un servicio tan importante para el Estado, puede surgir en algún momento algún pequeño problema.

En la localidad de Terrassa han proliferado una serie de urbanizaciones, que ha citado el señor Campuzano, como Las Martinas, Las Carbonellas, etcétera. Esto ha hecho que, mientras se va adecuando el plan que tiene previsto correos para el año 2001-2004, que es la legislación presente, puede haber habido algún pequeño desajuste al principio. No obstante, ya se ha incrementado muchísimo la plantilla en esta zona. Hay previstas otras medidas, pero ya se ha incrementado la plantilla de manera permanente y continuada y de forma progresiva. Se han creado 16 puestos netos de trabajo, en este momento hay en la localidad de Terrassa 90 carteros y a una plantilla de distribución ordinaria, hay que añadir 14 efectivos que atienden a la distribución urgente en siete secciones de reparto, en dos turnos de mañana y tarde. En julio de 2000 se procedió a la puesta en funcionamiento de un nuevo centro de reparto en la plaza del Triunfo, que repercutió de manera muy positiva en las condiciones, en el funcionamiento del servicio de correos. Se trasladaron a este local, que tiene 240 metros cuadrados.

En la localidad de Terrassa son efectuados diariamente con toda regularidad 85.000 envíos. No obstante, están previstas nuevas acciones para un futuro inmediato y poder solucionar este problema. Un 70 por ciento en D1 para las cartas ya está consolidado en este momento y en breve se llegará al 80 por ciento.

Voy a decirle ahora lo que está programado. Los proyectos inmediatos de correos en la localidad se orientan a la consolidación de la mejora de las infraestructuras

ras, especialmente en atención al público, y se traducen en lo siguiente. Mejora de la calidad hasta alcanzar el 80 por ciento en lugar del 70 por ciento —estamos en el año 2003 y hay que cumplirlo en lo que queda de legislatura—; mejora de la accesibilidad para el ciudadano; apertura del centro logístico automatizado de San Cugat del Vallès, que reforzará las urbanizaciones de las que hemos hablado, y ahora se busca un nuevo local como alternativa a la oficina principal en la propia localidad de Terrassa. A tal fin, una vez se haya encontrado el local adecuado —se están haciendo ya las gestiones— se procederá a una nueva apertura.

No vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley, señor Campuzano, por cuanto me consta que correos está poniendo en marcha una serie de disposiciones para mejorar y que ya ha iniciado esto. A pesar de todo sí le digo que podemos seguir hablando. No se trata de que usted presente una nueva proposición no de ley, sino de hablar. Esta diputada se compromete a hablar con el ministerio si hubiera algún problema puntual, pero las gestiones ya se han empezado y votar a favor de su proposición sería reconocer que no lo hemos hecho.

El señor **CAMPUZANO I CANADÈS**: Se puede poner continuar.

La señora **MONTSENY MASIP**: Sí, podríamos poner continuar las gestiones. Si usted acepta esta transacción...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Montseny, le ruego que no establezca diálogo con el proponente. Si, como veo, están pensando en una transaccional, tienen tiempo hasta la una, que se va a votar, para establecerla.

La señora **MONTSENY MASIP**: Pues con esto termino, señor presidente. Lo pensamos para el momento de las votaciones.

— **SOBRE APROBACIÓN DEL PROYECTO «VARIANTE EXTERIOR DE GRANADA Y ACCESO AL AEROPUERTO DE GRANADA», ASÍ COMO FINALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE LA SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN DE DICHA CIUDAD. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000555.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley sobre aprobación del proyecto variante exterior de Granada y acceso al aeropuerto de Granada, así como finalización de las obras de la segunda circunvalación de dicha ciudad, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Pleguezuelos.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Señorías, la actual circunvalación de Granada es desde su co-

mienzo en 1990 un tramo de la autovía de Granada, el que une esa zona con la costa granadina, con Motril, aunque ahora dicha autovía está inacabada. Es decir, que en Granada nos encontramos con un tramo que cumple dos objetivos: de una parte, soporta el tráfico de la propia autovía, la unión del conjunto del país con la costa granadina y, de otra parte, soporta el tráfico que tiene como origen o destino la propia capital, Granada, y un conjunto de municipios del cinturón, que desarrollan actividades en el área metropolitana y que suponen casi medio millón de habitantes. Comprenderán SS.SS. que una autovía que en muchos casos, como en este, se ha convertido en un distribuidor de transporte urbano está generando serias complicaciones. De hecho en el año 1990 había una media de 30.000 vehículos diarios; en 1997, de 75.000 vehículos de media diaria; y hoy superan los 100.000. Es decir, ya tenemos un conjunto de problemas derivados de tráfico y de seguridad bastante serio y luego les facilitaré los datos. ¿Por qué? Porque el 80 por ciento de estos desplazamientos tienen su origen y destino en esos municipios del área metropolitana. Lógicamente, sólo la accidentabilidad en la circunvalación de Granada ha crecido en este último año un 46 por ciento. Tenemos una media de un accidente cada 3 días. No tenemos seguridad vial y existe una saturación y colapso de tráfico muy preocupante que ya se detectaron —así he de reconocerlo— por parte del Ministerio de Fomento en 1997.

En octubre de ese 1997 el entonces jefe de demarcación de carreteras de la zona de Andalucía oriental —que todavía lo es— ya anunció que Fomento estaba comenzando los estudios previos para construir lo que sería la segunda circunvalación de la capital. Posteriormente, el ministro Álvarez-Cascos confirmó en el Senado que, con fecha de diciembre de 1997, se había dado la orden de encargar el estudio informativo, aunque su redacción no comenzó hasta junio de 2001. Lamentablemente, la primera toma de decisión de encargar el proyecto se retrasó 3 años, lo que sin duda hubiera permitido que hoy hablásemos de esta obra en muchísimo mejores condiciones de las que nos encontramos. Yo misma he realizado un seguimiento exhaustivo, mediante preguntas escritas y a través de otras iniciativas, para saber cuál era en definitiva la trascendencia, la urgencia y los plazos que iba a tener esta obra. Como decía, se encargó el estudio pero no se agiliza y con fecha 15 de septiembre de 2001 —lo que para nuestro grupo parlamentario resulta relevante—, el entonces delegado del Gobierno en Andalucía —que lo ha sido hasta hace unos meses—, señor Torres Hurtado, cuando presentamos la iniciativa que vamos a debatir hoy, al margen de considerar que era oportuna, aseguraba: la nueva circunvalación de Granada tiene ya realizado el estudio informativo y pronto contará con el informe ambiental preceptivo. A fecha de hoy, 6 años después de 1997, la realidad es que el problema se detectó, pero la solución todavía no está cerrada,

porque aunque en julio de 2002 se inició el plazo de alegaciones, aún no han sido contestadas por el Ministerio de Fomento.

Sabemos que este es un proyecto que ya está iniciado, pero entendemos que tiene mucho retraso y que el propio ministro, en comparecencias efectuadas en medios de comunicación, en el Senado y en esta Cámara, ha reconocido la necesidad de esta obra para resolver un problema muy serio —como ya les he descrito a SS.SS.—, porque desde el Grupo Parlamentario Socialista entendemos que no sólo es necesario, sino que es urgente, porque cada vez es más grave para la economía en desarrollo de una zona como el área metropolitana de Granada, especialmente de la ciudad, y también porque peligran determinados recursos de desarrollo esenciales, como es el futuro campus de ciencias de la salud, la Alhambra, Sierra Nevada y el desarrollo turístico de la costa. Por tanto, el objetivo de esta proposición no de ley es tener, al menos por parte del grupo que apoya al Gobierno, si no el apoyo literal a nuestra iniciativa, alguna transacción o algún compromiso en cuanto a plazos. Cada vez que nuestro grupo o cualquier ciudadano pide la segunda circunvalación, la denominada variante exterior y el acceso al aeropuerto de Granada, se nos promete un estudio informativo, estudio que está tardando seis años en llegar, y luego vemos que en los Presupuestos Generales del Estado para el 2003 se contemplan 5.000 euros, menos de un millón de las antiguas pesetas. Un problema añadido que queremos destacar hoy aquí es que vemos que esto que aparece y desaparece. Lo digo para que el ponente del Grupo Parlamentario Popular lo tenga en cuenta, ya que me consta que tiene la misma preocupación que mi grupo por desarrollar esta iniciativa. Tampoco se han resuelto los accesos conflictivos en la actual circunvalación. El primero que se está abordando, después de que en 1998 empezaron a aparecer determinados presupuestos, figura en los presupuestos de 2003, es decir, con un retraso de cinco años. Un proyecto que empezó a gestarse hace seis años no puede demorarse mucho más. Por eso pedimos en el primer punto de nuestra iniciativa que se agilicen los trámites administrativos para la aprobación definitiva de la variante exterior de Granada y acceso al aeropuerto y que antes de finalizar el año las obras de la segunda circunvalación de Granada puedan ser una realidad.

Esperamos que el Grupo Parlamentario Popular apoye, como decía antes, la iniciativa o al menos ofrezca alguna transaccional con plazos concretos, porque la urgencia y la necesidad de esta obra es vital para Granada y para ella hay consenso de todas las fuerzas políticas. También esperamos —y termino, señor presidente— que no juguemos al despiste mezclando esta iniciativa con otras que sin duda son legítimas, que en términos ecológicos y medioambientales nos parecen inviables y que nada tienen que ver con la resolución de la iniciativa que planteamos, que es que Granada

empiece a ver de verdad las obras de la segunda circunvalación y los accesos de la primera.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea intervenir? (**Pausa.**)

El señor Castillo, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **CASTILLO JAÉN**: Señorías, el estudio informativo E 14-Granada-0003, denominado variante exterior de Granada y acceso al aeropuerto, está a punto de finalizar los trámites administrativos oportunos de obligado cumplimiento, como SS.SS. podrán entender, para estar siempre dentro de la legalidad vigente. Tras su inminente aprobación definitiva, se comenzará la segunda circunvalación de Granada, no lo pongan en duda SS.SS. Este estudio informativo fue aprobado provisionalmente el 14 de diciembre de 2001 y se sometió a trámite de información pública mediante su publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de fecha 9 de marzo de 2002. Tras la elaboración del expediente de información pública a las alegaciones presentadas, fue remitido al Ministerio de Medio Ambiente para la emisión de la declaración de impacto ambiental, DIA, como paso previo a la aprobación definitiva del estudio y la posterior redacción del proyecto de construcción. Una vez redactado el proyecto, y tras su supervisión y aprobación, se podrá iniciar la tramitación para la licitación de las obras, sin poder adelantar fechas concretas para su inicio a la vista de los trámites administrativos para llevarlas a cabo.

Señorías, en este momento se debe producir la publicación en el «Boletín Oficial del Estado» de la declaración de impacto ambiental que el Ministerio de Medio Ambiente está finalizando. Mientras tanto, y como el ministerio, además de hablar, se mueve por Granada, se ha comenzado a construir por el ministerio, por cierto a marchas forzadas, el tercer carril de la circunvalación actual, que estará finalizado en diciembre de este año, con una longitud de 2,7 kilómetros y con un presupuesto de 9,3 millones de euros, más 173.275 euros en expropiación de terrenos; obras de remodelación que aliviarán sin duda la sobrecarga de tráfico hasta que la segunda circunvalación entre en funcionamiento. Nuestra posición, con toda la consideración a las posiciones del grupo proponente, es de respeto escrupuloso a los procedimientos administrativos en trámite, que tienen plazos de obligado cumplimiento.

— **PARA IMPULSAR EL PROTOCOLO DE COLABORACIÓN FIRMADO EL AÑO 1998 ENTRE EL MINISTERIO DE FOMENTO Y LA GENERALIDAD VALENCIANA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001657.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 5 en el orden

del día primitivo, para impulsar el protocolo de colaboración firmado el año 1998 entre el Ministerio de Fomento y la Generalidad Valenciana, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor González en nombre de su grupo.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** Hoy traemos aquí esta iniciativa parlamentaria que trata sobre un protocolo de colaboración que fue firmado en 1998 entre la Administración central, el Ministerio de Fomento, y la Comunidad Autónoma Valenciana. Hace casi cinco años que se firmó en un sitio muy emblemático de la provincia de Alicante, en la IFA —la Institución Ferial Alicantina—, y su objetivo principal era dotar de infraestructuras viarias, ya necesarias desde hacía años, el entorno de las ciudades de Alicante y Elche.

El objetivo principal queda claro en el punto primero del protocolo. Si me permiten, se lo voy a leer, porque es breve y es muy interesante. Dice: El entorno Alicante-Elche constituye la segunda área metropolitana de la Comunidad Valenciana, con una población de en torno a los 600.000 habitantes y unas condiciones de partida —clima, iniciativa empresarial, centros universitarios, equipamientos de servicios, oficinas comunitarias, etcétera— muy favorables para su futuro. Sobre estos elementos cabe articular una estrategia territorial que asegure una adecuada interrelación de los distintos núcleos que lo conforman, resolviendo las carencias existentes y potenciando sus posibilidades de desarrollo con el objeto de alcanzar un modelo territorial apto para entrar en el siglo XXI —por cierto, ya hemos entrado— en condiciones adecuadas dentro del marco de la Unión Europea. Creo que el objetivo queda perfectamente definido en el protocolo. Es muy interesante y además ya venía siendo solicitado desde los años 1995-1996; aunque llegaba tarde, llegaba y era interesante. A este acto acudieron —no se lo puedo decir exactamente porque, aunque estuve, no tuve la oportunidad de contarlos— infinidad de coches oficiales, alcaldes, consejeros de la Generalitat, representantes de la Diputación Provincial y el entonces presidente y ahora ministro, ¿cómo se llama? Es el que se ha comprado un piso hace poco en la Castellana. El señor Zaplana. No me acordaba de cómo se llamaba. Me he despistado porque esta mañana he leído una noticia que decía que había comprado un piso económicamente muy interesante y con unas condiciones hipotecarias fabulosas, y esto, de buena mañana, le despista a uno. Como les decía, también estaba el entonces presidente de la Generalitat, señor Zaplana, hoy ministro, y allí se anunciaron unas inversiones muy interesantes, primero, por las reivindicaciones que se venían haciendo desde hacía años, y segundo, porque las cantidades eran muy importantes.

Antes de nada quisiera comentarle algo que sobre el entorno Alicante-Elche dice alguien muy cualificado, independientemente de ser alicantino, de la ciudad de Jacarilla, que es don Alfonso Vegara, que ha sido elegido presidente mundial de los urbanistas. En una entrevista que le hace el diario *Información* el domingo 23 de marzo —la semana pasada o hace dos semanas—, Alfonso Vegara sigue apostando por Alicante como eje sur del tan cacareado arco mediterráneo. También dice que para que eso se dé hace falta la inversión urgente en infraestructuras, algo que de alguna manera viene recogido en el protocolo de colaboración que debatimos. Alfonso Vegara insiste además en un tema que creemos que es muy interesante y que viene a colación en el sentido de lo que dice el punto primero del protocolo. El señor Vegara pone un ejemplo clarísimo. Dice: Por ejemplo, Toyota no se plantea ahora mismo si va a un determinado Estado, lo que estudia son las condiciones e infraestructuras que reúne una ciudad para instalarse. Es decir, que las infraestructuras que existan en una provincia son importantísimas para que las grandes empresas decidan instalarse en ella.

El protocolo que se firmó tiene unas características importantes. En él las dos instituciones, Ministerio de Fomento y Generalitat Valenciana, se comprometían a invertir 60.000 millones de pesetas, de los cuales 34.000 millones, señor presidente, corresponderían al Ministerio de Fomento. En este momento, cinco años después, están ejecutados totalmente, eso sí, 2.486 millones, es decir, estamos hablando del 8 por ciento del compromiso que tenía adquirido Fomento. ¿Qué quiere decir eso? Que si hacemos una pequeña proyección, nos encontraremos que en 40 años aproximadamente se habrán hecho estas inversiones que en 1998 a bombo y platillo se firmaron en la institución ferial alicantina. Evidentemente, esto no es lo que queremos los alicantinos, y eso es lo que queremos decir hoy aquí.

Hace poco, cinco semanas exactamente, el ministro señor Cascos estuvo en la provincia de Alicante y, cómo no, volvió a poner con toda su parafernalia una primera piedra. Anteayer salía denunciado el tema en un diario de la provincia de Alicante. ¿Cómo puede ser que un ministro del reino de España vaya a una provincia, ponga una primera piedra y allí no aparezca nunca más ninguna máquina excavadora? Realmente, esto es una broma. ¿Sabe usted por qué es una broma, señor presidente? Porque por esta vía pasan más de 50.000 vehículos diarios. Hay un dato importantísimo que debemos resaltar y que aportamos como botón de muestra. Debemos resaltar que desde el año 1995 hasta la fecha se han producido accidentes mortales múltiples. Como los datos no son míos, sino que son del Gobierno, que ha tenido a bien dárnoslos, me van a permitir que los exponga porque es muy interesante que quede recogido en el «Diario de Sesiones» datos tan clarificadores.

El señor **PRESIDENTE**: Señor González, le ruego termine.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Termino lo más rápidamente posible, señor presidente, pero el tema es importante dado que desde 1998 los alicantinos estamos trabajando con este protocolo, que ya venía del Plan director de infraestructuras de 1996 que se quedó en el cajón y que fue debatido en este Congreso de los Diputados, y en cambio este protocolo no ha llegado a la Cámara.

Señor presidente, decía que entre 1996 y la fecha, al menos conocidos, ha habido más de 80 accidentes con víctimas, de los cuales lamentablemente 16 han fallecido y en la mayoría, casi en un 40 por ciento, han estado implicados vehículos pesados, es decir, que la autovía es muy necesaria. Hay que resaltar una vez más que tenemos puesta la primera piedra y denunciarnos que nunca más se supo después de cinco semanas.

En aras de lo que me pide el señor presidente, y con el objeto de ir terminando, quiero decir que con esta iniciativa pretendemos exigir al Gobierno que traiga aquí el protocolo para que tengamos la oportunidad de debatirlo, llegar a un acuerdo y, si hace falta, exigir o cambiar las condiciones. Si no tiene capacidad para invertir los 34.000 millones de pesetas que se comprometieron en 1998, lo razonable es plantearlo aquí y, si corresponde, exigir también a la Comunidad Valenciana que participe más. Le voy a decir una cosa, señor presidente, es difícil que la Comunidad Valenciana pueda participar más porque somos la comunidad que más se ha endeudado desde 1995. Escuche este dato porque es importante: hemos pasado de 500.000 millones de peseta en 1995 a 1 billón 200.000 millones de pesetas a fecha de 31 de diciembre de 2002, lo cual también es difícil. No obstante, desde aquí hacemos un llamamiento a los grupos parlamentario con el objeto de sacar de este atolladero al conjunto de la provincia de Alicante, que, por cierto —y termino— ha sufrido un incremento de víctimas mortales entre 1996 y 2002 del 58 por ciento, que no es ninguna broma.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Ferrando.

La señora **FERRANDO SENDRA**: En primer lugar quiero lamentar la intervención del portavoz socialista. Cuando una persona realmente no tiene argumentos para debatir lo que es el objeto de esta proposición no de ley, que es el protocolo firmado en el año 1998 entre la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento, se recurre a algo con lo que no se llega ni siquiera al grado de payaso, con todo el respeto que me merece esa profesión que tanto hace reír a los niños, y se cae en el absurdo de debatir diferentes temas. Posiblemente el señor González, cuando habla del grado de ejecución al que llega la Comunidad Valenciana, creo que lo

confunde con otras comunidades autónomas. Desde luego voy a debatir lo que es objeto esta mañana de la proposición no de ley.

En segundo lugar quiero manifestar la satisfacción de mi grupo por debatir esta proposición no de ley referente al protocolo firmado en el año 1998 que pone de manifiesto la voluntad y la firmeza en el cumplimiento de todos los compromisos que se adquirieron en aquel momento por el entonces presidente Zaplana, hoy ministro de Trabajo, y el ministro de Fomento. Señorías, a lo largo de la presente legislatura, en varias ocasiones, en más de cuatro, ya hemos debatido acerca de este protocolo, cuyo presupuesto ascendía a más de 362 millones de euros, de los cuales, en conjunto, el volumen de las obras, aquellas que están puestas en servicio, las que ya están en ejecución o las que están próximas a su licitación, supone una inversión total de 210 millones de euros. Por ello, señor presidente, si no supiera que el portavoz socialista es diputado por Alicante, pensaría que no conoce la provincia, porque es cerrar los ojos a la realidad decir que cuatro años después de la firma de este convenio no se ha cumplido casi nada. Voy a ponerle unos ejemplos.

Este protocolo contemplaba el compromiso de realizar una serie de obras por parte de la Generalitat Valenciana y otras por parte del ministerio. Y de las que correspondían al ministerio, tengo que decirle que la variante de La Marina tiene las obras finalizadas y en servicio desde diciembre de 2000; que la canalización del torrente de San Vicente está en servicio desde abril de 2001; que las obras de la autovía Camino de Castilla se han licitado el 20 de julio de 2002 y que actualmente se encuentran en trámite de adjudicación; que en lo que corresponde a la Generalitat Valenciana, la vía parque Elche-Alicante, en concreto el tramo entre Elche y Torrellano, está en ejecución; que las rondas de San Vicente y San Juan están en servicio y que los accesos a la playa de San Juan están en servicio, por no mencionar muchas más obras. Creo que al Grupo Socialista le interesa más bien poco conocer el estado actual de todas estas obras. A veces es más interesante presentar una proposición no de ley, justificarse ante la provincia y salir en los medios de comunicación.

Necesariamente tengo que hacer además unos comentarios acerca de las referencias que se han hecho no sólo aquí de viva voz, sino también en la exposición de motivos, al presidente Zaplana, hoy ministro Zaplana, presidente en su día de la Comunidad Valenciana, cuando se firmó el protocolo. Tengo que decir que no sólo impulsó este protocolo sino que lo firmó y ejecutó gran parte de estas obras como presidente de la comunidad. Pero es comprensible que al Partido Socialista le guste tirar piedras al árbol que más frutas tiene. Pienso que por algo será. Sin embargo, para los valencianos el mejor referente político que tiene la Comunidad Valenciana hoy en día es el ministro Zaplana, y eso al Partido Socialista le tiene que molestar, naturalmente.

Señor presidente, pocas veces escuchará usted que el Partido Popular haga referencias al candidato a la Generalitat Valenciana por el Partido Socialista, simplemente porque no tiene un proyecto creíble para la Comunidad Valenciana y porque sabemos que si defiende nuestra comunidad como ha hecho con el Plan Hidrológico Nacional, todo el esfuerzo y el progreso conseguidos por el hoy ministro Zaplana, presidente de la comunidad en su día, se irá al traste. Y los valencianos no tenemos la culpa de que otro grupo en la oposición o partido en la comunidad tenga este proyecto y este candidato.

Para finalizar, señor presidente, quiero decir que mi grupo no va a aprobar esta iniciativa por dos motivos. En primer lugar, porque no tiene sentido que se solicite que el Gobierno presente en el Congreso de los Diputados un compromiso formal del conjunto de las inversiones previstas en el protocolo, cuando la Generalitat Valenciana y el Ministerio de Fomento llevan casi cinco años ejecutando estas obras. Habría que preguntar a los alicantinos por el estado actual de estas obras, ya que los alicantinos somos los que realmente estamos disfrutando de la ejecución de las mismas. En segundo lugar, tal y como he dicho al principio, en casi todas las obras se están produciendo ya actuaciones. Unas ya están ejecutadas y en servicio, otras están pendientes de licitación y el resto está en fase de aprobación o de redacción de los proyectos. **(El señor González Serna pide la palabra.) (Rumores.)**

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

Por favor, señorías, guarden silencio.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** La pido por alusiones directas de la portavoz del Partido Popular en este punto.

El señor **PRESIDENTE:** ¿A qué se refiere S.S. concretamente? Porque aludirle es indispensable mientras se refiera a usted.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** Ha aludido, con palabras que pueden ser insultantes, a la persona que había hablado, en este caso el portavoz del Partido Socialista, que soy yo. Es más, le diría que lo ha hecho con cierta mala fe.

El señor **PRESIDENTE:** Señor González, me imagino a lo que se refiere S.S. y le voy a dar un minuto, pero rogándole que no reabra el debate de la proposición.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** Con seguridad que no, señor presidente.

En primer lugar quiero manifestar seriamente mi respeto a todos los profesionales de la cultura, entre ellos los payasos. Evidentemente, existe un divorcio entre el

mundo de la cultura y ustedes. Por eso utilizan ciertos términos como peyorativos.

En segundo lugar, el Grupo Parlamentario Socialista nunca, en ninguna intervención, ni en Comisión ni en Pleno, ha caído ni caerá en esta forma de comportamiento. Creemos que esta no es forma de comportarse en una Cámara como esta. Yo creo que las personas, en este caso con la condición de diputados, nos calificamos con nuestro comportamiento. Como en el «Diario de Sesiones» están recogidas las palabras de la portavoz, sólo diré que habrá que leerlas en el futuro tranquilamente para poder calificarla a ella. No lo voy a hacer yo.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Ferrando, tiene un minuto.

La señora **FERRANDO SENDRA:** Me parece muy hábil querer manipular las palabras que yo he dicho. Al principio de mi intervención he dicho precisamente que respeto profundamente —y lo he dicho con esas palabras— la profesión de payaso porque creo que hacen reír a todos los niños actualmente y también nos hicieron reír a los que lo fuimos en su día. Creo que ha malinterpretado totalmente mis palabras. Esta portavoz no ha proferido palabras insultantes ni descalificaciones, como me lo parecen algunos comentarios que se han hecho desde el Grupo Socialista, y más en la exposición de motivos cuando se habla de escenificar la intención de impulsar un paquete de proyectos y de con qué pasión se despacharon cada uno de los firmantes. Eso sí que son palabras insultantes. En cualquier caso, estoy de acuerdo con el portavoz socialista: lo que nos diferencia a los diputados del Partido Popular de los del Partido Socialista precisamente son las formas, y nosotros nunca caeremos en ese tipo de formas. **(Rumores.)**

— **RELATIVA A LA CONSTITUCIÓN DE UNA MESA DE TRABAJO SOBRE LOS TRAZADOS, PARÁMETROS Y CALIDADES DE LA ALTA VELOCIDAD EN LA PROVINCIA DE PONTEVEDRA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001348.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, ruego silencio para que podamos seguir avanzando en el orden del día. Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 2 en el orden del día antiguo, relativa a la constitución de una mesa de trabajo sobre los trazados, parámetros y calidades de la alta velocidad en la provincia de Pontevedra, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, que además se ha autoenmendado, por lo que el señor Hernández Cerviño tiene la palabra para defender su proposición y su enmienda a la vez.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Señor presidente, es una enmienda de adición y de mejora, no propósito de enmienda.

Señorías, la intencionalidad de esta proposición no de ley viene a ser un esfuerzo más en la línea que el Partido Socialista se ha marcado para conseguir un buen modelo de alta velocidad en Galicia y, por extensión, en toda España, pero aquí vamos a tratar el tema particular de la provincia de Pontevedra.

La alta velocidad teóricamente vendría marcada por dos ejes: una línea exclusiva de conexión con la meseta y otra que va por la franja costera, donde hay más concentración industrial y de población, que es el llamado eje atlántico. Además, es un proyecto transfronterizo que debe conectarnos con Portugal para proporcionar riqueza a las dos regiones fronterizas. Todo ello —hay que resaltarlo— con la cofinanciación de la Xunta de Galicia. Es un caso extraordinario en España que había que tratar particularmente. A partir del Plan Galicia, esto se ha convertido en un plan de líneas continuas y en redes de conexiones que esperamos reciba todos los apoyos y se concreten plazos. Hoy tendremos ocasión de comprobar cómo el Partido Popular lo apoya sin fisuras. Es más, hoy se debaten tres proposiciones no de ley muy importantes para Galicia, y veremos aquí el talante del Partido Popular.

En esta proposición no de ley nos referimos exclusivamente a la provincia de Pontevedra, y remarco lo de provincia de Pontevedra porque no se trata aquí de discutir ninguna posición localista —nada más lejos de las intenciones de este diputado—; lo que estamos discutiendo aquí es un proyecto de país, no un proyecto local. Al margen de los localismos, recalcamos que el mapa del AVE en Galicia debe ser completado y concretado y también resaltamos la importancia de la provincia de Pontevedra desde un punto de vista estratégico, por la relación con Portugal y con la propia Galicia, económico y social. ¿Qué se busca? ¿Qué pretendemos? Pues lo que el Partido Popular predica y debe cumplir, y digo debe cumplir ahora aplicando a todas las parcelas de su responsabilidad de gobierno: que oiga a los ciudadanos. La implicación del Gobierno y la credibilidad deben ser dos elementos decisivos, fundamentalmente la credibilidad, porque estamos hablando de algo que está siendo cofinanciado, lo cual quiere decir que tiene que haber una codecisión de alguna manera en la apuesta por la alta velocidad en Galicia.

La proposición que planteamos dice concretamente: primero, constituir una mesa de trabajo sobre los trazados, parámetros y calidades de la alta velocidad en la provincia de Pontevedra en lo que afecte a sus intereses y de la que formasen parte los ayuntamientos y fuerzas políticas mayoritarias representados en ellos, una representación de la Xunta de Galicia y miembros del Ministerio de Fomento. En segundo lugar, que las decisiones de esta mesa de trabajo se tuvieran en cuenta a la hora de decidir definitivamente el trazado final de la

alta velocidad, y hemos añadido la enmienda aludida, en la que se señala claramente que se plantee como objetivo de estudio y plan de viabilidad la construcción de una línea de alta velocidad que, partiendo de la proyectada por el Ministerio de Fomento y la Xunta de Galicia entre Orense y Santiago, al norte de Carballiño, justamente en ese punto, constituyese un eje de alta velocidad Carballiño norte-Cerdedo-Pontevedra-Vigo con las mismas calidades y parámetros que van a plantearse para Orense y Santiago. Esto como alternativa a los planes actuales de la línea de alta velocidad entre Orense y Vigo, ya que supondría menor coste, más ventajas, más viajeros, menos kilómetros y menor tiempo de construcción. Repito que se plantea precisamente como objetivo de estudio y plan de viabilidad. Es una propuesta atractiva, económica, rentable, más rápida. Y aprovecho para decir que pido la votación separada de las tres partes en la votación que se haga sobre esta proposición no de ley.

Decía que los parámetros de la alta velocidad no han despertado la adhesión y tampoco responden a las expectativas autonómicas. Fomento debe implicar a la ciudadanía. En los últimos días tanto el señor Rajoy como el señor Álvarez-Cascos han estado en Galicia, el señor Álvarez-Cascos ha puesto dos nuevas traviesas —vamos traviesa a traviesa hasta la final— y el señor Rajoy se ha reunido con representantes de los concellos, con representantes de la patronal y con distintos sectores empresariales, y ambos han tenido ocasión de oír las reivindicaciones, que pasan por materializar el calendario del plan Galicia, por iniciar la licitación de las obras y también por pedir proyectos de calidad.

No vamos a entrar en un cruce de descalificaciones como las que se han hecho, pues no se trata aquí de insultar, de descalificar ni de sectarismo, queremos una pronta realidad para Galicia, y el AVE no está cumpliendo estas expectativas. ¿Han visto ustedes la página web del Ministerio? El Partido Popular, tanto en Galicia como en España, ha prometido por activa y por pasiva menos de tres horas desde cualquier capital gallega. Pues en la página web aparecen 3,18 horas a A Coruña, 3,40 horas a Lugo, 2,47 horas a Orense, 3,34 horas a Pontevedra, desaparece Santiago y en el programa de Vigo dice 3,34 horas. Es decir, nos encontramos con que en dos ciudades distintas, Vigo y Pontevedra —sí, señor Delgado Arce, le invito a que conecte con la página web—, aparece el mismo tiempo, no sé si es que habrá dos ejes distintos. La desaparición de Santiago es otro problema. Ya tenemos problemas con el sepulcro, y ahora no aparece la personalidad del propio Santiago. ¿Cómo no vamos a tener dudas? Incluso se habla de cambios ahora mismo en el trazado Orense-Santiago. La promesa inicial afortunadamente ya se ha olvidado, aquella de más de cuatro horas y media hasta Madrid y seis horas y media de todas con Barcelona.

Yo diría que incluso sus propios compañeros de partido —y esto lo sabe el ponente del Partido Popular—

apoyan esta proposición no de ley. No voy a remitirme a cómo lo han hecho, pero sí digo que están en esta posición. El mismo portavoz del Partido Popular pide mayor contundencia, mayor negociación y no ir por Santiago, no en el sentido de exclusión, sino en el sentido de rapidez. Hay que recordar también que el tramo Orense-Vigo tiene un retraso y se han corregido algunas cosas, pero desde hace años se viene hablando del tren de alta velocidad y ahora que tenemos un plan estratégico para Galicia resulta que Pontevedra no cumple las expectativas. Ha causado sorpresa incluso en algunos miembros del Partido Popular, y se habla ya de algunas infraestructuras que van a tardar más de veinte años. La provincia de Pontevedra, contrariamente a lo indicado, no tiene una salida del AVE hacia la meseta y tiene dudas sobre Portugal, la línea Vigo-Pontevedra-Santiago se ha convertido en un corredor regional y no hay ninguna referencia a la conexión con Portugal. Todas las capitales de provincia tienen tres ejes, pero los viajeros que pretendan trasladarse hacia la meseta desde Pontevedra o desde el área metropolitana de Vigo deberán retroceder hasta Santiago para enlazar con la línea hacia Madrid, es decir, hay que desandar para avanzar. Ustedes, que rechazaron la famosa L que se planteaba al principio supongo que ahora pensarán que esta posibilidad también es desdeñable. No queremos que sea así, porque ¿qué ciudadano de Pontevedra querría llegar a Orense o a Madrid por Vigo si va a tardar más que yendo por Santiago? Esa es la razón por la que no sale el estudio informativo del tramo Vigo-Orense: porque se tarda más tiempo y en último caso sería un despilfarro.

Nosotros hemos ofrecido la alternativa de construcción de una línea AVE que, dado el movimiento tradicional de viajeros y mercancías, es una alternativa mucho más atractiva que permitiría captar el tráfico de Oporto, por ejemplo, no sólo para Galicia sino para el destino final de Madrid. Sería una línea AVE más atractiva porque potenciaría viajeros, atrayendo además gente a la zona de Marín, de Villagarcía, etcétera. Multiplicaría la relación de Orense con Pontevedra y con las comarcas citadas y aumentaría también la relación entre los campus universitarios de Vigo, Orense y demás, al margen de que si se hace con la calidad que queremos supondría menor distancia, menor coste, también para el viajero, y tendríamos un AVE realmente atractivo. Resumiendo: suprimiendo el proyecto AVE entre Orense y Vigo, que reservaríamos para trenes regionales y para mercancías, tendríamos, por la mitad de precio y menos distancia, más frecuencias, más desarrollo y más satisfacción. Las líneas AVE requieren además una financiación extraordinaria que debe ser garantizada, se necesitan verdaderos planes regionales frente al vaciamiento demográfico a través de alternativas socioeconómicas de calidad que contribuyan precisamente a fijar la población. No queremos una Galicia utópica, una longitud de plazos enormes

hasta el año 2020 que no van a aportar nada y no van a frenar la caída demográfica. Por esa razón pedimos que se piense y se vote a favor de esta proposición no de ley que creemos que es mucho más enriquecedora, al margen del estudio de viabilidad.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Mixto, señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Señor presidente, señoras y señores diputados, quiero empezar recordando que desde hace muchos años el Bloque Nacionalista Galego viene dando una batalla política y social en demanda de la modernización de las líneas ferroviarias de Galicia, de sus conexiones interiores y de sus conexiones con el resto del Estado y de Europa y, dentro de ésta, de manera especial con Portugal; y venimos dando esta batalla desde hace años con la incompreensión de muchos o contra decisiones de gobiernos que habían decidido no incluir al territorio de Galicia en sus planes de modernización ferroviaria o reducir esos planes a pequeñísimas reformas, lavados de cara o maquillajes que nada resolvían.

El Bloque Nacionalista Galego siempre apoyó el ferrocarril contra lo que en su momento se decía. Nosotros acreditamos que es un medio de comunicación moderno, rentable económica, ecológica y socialmente y siempre denunciábamos los intentos de dejarnos marginados, por decirlo de alguna manera, de la segunda modernización ferroviaria. En su momento, recuerdo, denunciaba Castela la marginación temporal que había sufrido y sufrió de hecho Galicia cuando este medio de transporte se implantó en todo el Estado. Desde esa convicción saben también SS.SS. que hemos sido pertinaces, y lo vamos a seguir siendo, en la defensa de la modernización del ferrocarril en Galicia y también en este Congreso, pues en breves momentos asistiremos a otra propuesta sobre esta cuestión. Seguimos sin compartir que la renovación puesta en marcha por el Gobierno con la aportación económica de la Xunta y después de tener que abandonar las previsiones que se contemplaban en el primer convenio Xunta-Fomento sobre este asunto, sea la que Galicia necesita o sea equiparable a reformas que se están abordando en otras zonas del Estado. Es evidente que la modernización del llamado eje atlántico mejorará la conexión entre las ciudades que va a conectar, aunque sólo sea porque lo que hay es absolutamente infumable. Denunciamos en su momento que esa reforma propuesta no era la alta velocidad, en todo caso sería la velocidad alta, el tren bala, o lo que ustedes quieran, pero no la alta velocidad, y menos aún que las conexiones con la meseta lo fuesen.

Tras la catástrofe del *Prestige*, el Gobierno tiene que reconsiderar o dice que va a reconsiderar las conexiones de las líneas ferroviarias de Galicia con la meseta, en concreto en el tramo Ourense-Lubián. Tampoco a

estas alturas está mínimamente definido qué va a pasar con la conexión por alta velocidad entre Vigo y Portugal, en concreto entre Vigo y Oporto. Por tanto, en líneas generales, yo creo que a nadie se le escapa que siguen existiendo dudas razonables respecto a que las previsiones actuales sobre el proyecto de modernización ferroviario en Galicia sea un proyecto de futuro bien pensado y bien ponderado. En todo caso, la reforma de las líneas interiores está ya en marcha, los trazados están definidos por el Ministerio de Fomento y se están llevando a la práctica. En este contexto, el Grupo Socialista hace la propuesta de crear una comisión de trabajo con representación de las fuerzas políticas mayoritarias de administraciones varias para definir trazados, parámetros y calidades de lo que el propio grupo proponente llama alta velocidad, y lo reduce a la provincia de Pontevedra. Nosotros no tenemos nada en contra de la creación de todo tipo de comisiones de trabajo, de consensos, etcétera, pero sí le quiero decir al proponente que nos parece que sería mejor crear una mesa de trabajo a nivel de toda Galicia porque la reforma del ferrocarril o se aborda en su conjunto o tendrá mala solución, sobre todo en lo que se refiere a sus conexiones con el exterior. La propuesta se complementa con una enmienda nueva que habla de plantear como objetivo de estudio de viabilidad un determinado proyecto que hablaría del trazado Carballiño-Pontevedra-Vigo.

Insisto en que nosotros, sobre mesas de trabajo, etcétera, no tenemos ningún problema, pero sí quisiera hacer una aclaración. Ya sé que el proponente hizo referencia a esta cuestión, pero ahora que están de moda las guerras preventivas, si me lo permite el señor presidente, quería dejar constancia en el «Diario de Sesiones» de nuestra opinión al respecto. Si de lo que trata la propuesta es de abordar entre distintas administraciones las grandes líneas ferroviarias estaríamos de acuerdo, aunque preferiríamos, insisto, que esto se planteara a nivel de toda Galicia; si de lo que se trata es de que sirva para abordar o para discutir los microtrazados en la provincia y para ser usados como microarriete político, ello revelaría que estaríamos ante una propuesta carente de perspectivas, de seriedad y casi impropia, tengo que decirlo, de ser traída a esta Cámara.

Nosotros creemos en el diálogo, en el consenso, en la búsqueda de las mejores soluciones de futuro y en la búsqueda de las soluciones que menos daño hagan a los bienes o a las propiedades de las personas, que yo creo que es algo que compartimos todos los presentes en esta Cámara. En este sentido, sí conviene recordar al Gobierno que la estructura de la propiedad en Galicia es distinta a la de otras zonas del Estado, así como el asentamiento de la población, como saben SS.SS. Está claro que las infraestructuras viarias son absolutamente necesarias y la modernización del ferrocarril, desde el punto del vista del Bloque Nacionalista Galego, también lo es. Nosotros demandamos y defendemos esa

modernización, pero el Ministerio de Fomento debería saber que es muy difícil hacer una nueva vía de comunicación en Galicia dada la estructura peculiar de la propiedad que tenemos, como decía anteriormente, sin que se vean afectadas propiedades que a muchos de los ciudadanos de Galicia les costó muchas generaciones conseguir. Yo creo que es necesario que el Ministerio de Fomento tenga en cuenta esta realidad, valore adecuadamente, a precio de mercado, las propiedades, dejando al margen su valor sentimental, para que los afectados no se vean perjudicados cuando menos en lo económico. Por lo demás, señor presidente, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley.

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

El señor **CHAPELA SEIJO**: Señorías, el Grupo Popular manifiesta que no está de acuerdo, en modo alguno, con la exposición de motivos de esta proposición no de ley. No compartimos la paradójica afirmación de que las noticias sobre los proyectos de alta velocidad en Galicia estén provocando preocupación, inquietud y rechazo social en la provincia de Pontevedra. Preguntamos: ¿cómo puede inquietar o preocupar la realización de la más importante infraestructura pública realizada en Galicia en toda su historia y que supondrá, sin lugar a dudas, una notable mejora de sus comunicaciones ferroviarias, tanto en el interior de la propia Galicia como de ésta con el resto del Estado? En todo caso, sí habrá que recordar que la inquietud y la preocupación se podrían haber producido en otros tiempos en los cuales Galicia, a nivel de infraestructuras ferroviarias —no ya de alta velocidad, sino incluso convencionales—, no contaba para nada. Durante más de 13 años no se puso ni una sola traviesa, todas las inversiones iban para aquellos sitios que se consideraban más rentables, electoralmente hablando, claro. Ahora ya no hay compromisos sino actuaciones concretas, señorías. Así, en el eje atlántico están en marcha más de 50 kilómetros; en el corredor Lubián-Orense, está asignada en estos momentos una partida en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2003 y el corredor Orense-Vigo se encuentra actualmente en estudio informativo. ¿Saben, señorías, cuál fue la comunidad autónoma con mayores inversiones por parte de la Dirección General de Ferrocarriles en el pasado ejercicio? La Comunidad Autónoma de Galicia. Eso era una auténtica utopía hace años. La provincia de Pontevedra, y en concreto las ciudades de Vigo y Pontevedra, pese a las voces de siempre —las de esos que la proposición llama expertos y políticos y que yo diría que más bien son políticos expertos en criticarlo todo— tendrán el peso que les corresponde en esta importante infraestructura, no tenga el grupo proponente la mínima duda, pues el Gobierno de la nación, al igual que la

Xunta de Galicia, son los primeros interesados en que ello sea así.

En cuanto a la petición de constitución de una mesa de trabajo sobre la alta velocidad en la provincia de Pontevedra, de la que formarían parte el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia, ayuntamientos y fuerzas políticas en ellos representadas, consideramos que no es necesaria la constitución de la misma. La normativa ya prevé la participación de las instituciones públicas o privadas y la de los propios ciudadanos en las decisiones sobre los trazados de alta velocidad. Así, en la fase preliminar de los estudios informativos de líneas de alta velocidad, el Ministerio de Fomento remite al de Medio Ambiente la memoria resumen de dicho estudio para que éste a su vez lo envíe a instituciones, organismos y asociaciones que puedan verse afectadas por el mismo, con el fin de que aporten cuantos datos estimen necesarios. En la redacción misma del estudio informativo, antes de remitirlo a Medio Ambiente para la obligada declaración de impacto ambiental, se somete a información pública, momento en el cual las instituciones y particulares pueden realizar las aportaciones que estimen oportunas. Es concretamente en las ciudades donde la participación de los ayuntamientos, dadas sus competencias en materia urbanística, será y debe ser más importante a la hora de determinar el paso de la alta velocidad por las mismas. Es precisamente en ese ámbito donde sí se han constituido en algunos casos grupos de trabajo con la participación de las administraciones correspondientes, o sea, Administración autonómica y Administración local. Nosotros creemos que debe ser precisamente en este ámbito donde deben pedir las ciudades de Pontevedra y Vigo su participación. Por cierto, antes de acabar quería también decir que convendría que en la ciudad de Vigo, antes de solicitar ninguna plataforma de participación a nivel global, provincial o regional, se pusiesen de acuerdo a nivel local porque creo, por lo que leí el otro día, que no están muy de acuerdo en el ámbito municipal. **(El señor Hernández Cerviño pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Quería simplemente matizar unas declaraciones del ministro Álvarez-Cascos.

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Dijo que esperaba el mayor consenso y que encontraremos la mejor solución.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Hernández Cerviño, sabe que no puede hacerlo, a pesar de que lo haya hecho, con lo cual no me daré por enterado.

— **SOBRE INICIO DE LOS ESTUDIOS TENDENTES A LA REALIZACIÓN DE UN APEADERO PARA EL SERVICIO DE CERCANÍAS EN LA ZONA DE CARLOS III (CÓRDOBA), ASÍ COMO DE UN NUEVO APEADERO CON APARTADERO EN LA ZONA DE RABANALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001527.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 4 en el orden del día anterior, sobre el inicio de los estudios tendentes a la realización de un apeadero para el servicio de cercanías en la zona de Carlos III, en Córdoba, así como de un nuevo apeadero con apartadero en la zona de Rabanales, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rejón.

El señor **REJÓN GIEB**: Aunque tiene su propia lógica interna y casi no necesitaría defensa, pero por aquello de que hay que guardar las formas, voy a defender una iniciativa sencilla, humilde, de sentido común que pretende, como muy bien ha leído el señor presidente, que se inicien los estudios para valorar la posibilidad o conveniencia de que se emprendan una serie de actuaciones. Concretamente, en la ciudad de Córdoba, funcionó una universidad laboral; cuando este sistema se fue al traste, nos encontramos con unas infraestructuras, y hay que reconocer que la buena actuación del actual equipo rectoral ha permitido que hoy tengamos un buen campus universitario. Está en las afueras y el único problema que hay es el transporte, fundamentalmente el eje desde la ciudad de Córdoba hasta lo que se llama Rabanales, la antigua universidad laboral. La comunicación que hay es un tramo de autovía, por tanto, desdoblada, que llega así hasta el mismo entronque con Rabanales, pero que tiene varias limitaciones de cara al futuro. En el puente de Alcolea, en la antigua carretera de Madrid, a la izquierda está Rabanales, pero a mano derecha está el polígono industrial de Las Quemadas, de gran densidad y que además tiene una perspectiva de crecimiento, con lo cual nos encontramos con que es una zona de tráfico muy denso, de trabajadores y trabajadoras que van al propio polígono y que colmata esta autovía en las primeras horas de la mañana, coincidiendo también con las primeras horas lectivas. También hay que tener en cuenta que el actual plan general de ordenación urbana, recientemente aprobado por la CUA —la Comisión de Urbanismo de Andalucía— y que fue aprobado en el Pleno del Ayuntamiento de Córdoba por unanimidad, cosa casi milagrosa, señorías, prevé el crecimiento de Córdoba también por esta zona, con lo cual esta vía va a estar todavía más colmatada. Además, transcurre por aquí el viejo ferrocarril Cádiz-

Madrid, a través de Despeñaperros, que se ha visto reanimado con vistas a que algún día se construya un buen servicio de cercanías hacia Córdoba ciudad. RENFE, que en un principio fue muy reacia a ponerlo en marcha, solamente cuando la universidad dijo que ella pondría el dinero que se perdiera, presta un servicio bastante atractivo para los estudiantes.

¿Qué es lo que planteamos en esta iniciativa? Que se inicien los estudios tendentes a dos cuestiones. Una, que se estudie la posibilidad de hacer un apeadero en la zona de Carlos III. Imagínense que la estación de Córdoba estuviera donde está la cámara de televisión y la universidad en la otra esquina. Córdoba queda en medio. Entonces, más o menos donde está el cuadro del señor Sagasta sería la zona de Carlos III, que es una zona muy poblada. La gente de esa zona de Carlos III, para ir a la universidad, que les queda cerca, primero tienen que trasladarse a la estación, que está más lejos, para luego volver. Sería normal que en la zona de Carlos III —donde está el señor Sagasta— **(Risas.)** se pudiera hacer un apeadero. El Ayuntamiento de Córdoba está abierto a negociar cualquier acuerdo —siempre lo ha estado—, a facilitar accesos y terreno para un pequeño apeadero.

La otra propuesta es un apartadero en la propia zona de la universidad. ¿Por qué? Debido a la gran cantidad de servicios, hay un momento en que el hecho de que el tren de los estudiantes pare en la vía la bloquea. Entonces, pedimos un apartadero. Aquí se está hablando de inversiones multimillonarias, del AVE, etcétera. Yo sólo espero que la portavoz del Grupo Popular diga como en el famoso chiste del que iba a un santo pidiendo un préstamo de muchos millones para comprarse un piso en la Castellana y llega otro pidiendo 2.000 duros para llegar a fin de mes. El primero le dice: Toma los 2.000 duros y no me lo entretengas. **(Risas.)**

Señorías, yo espero de la bondad y rectitud, que nunca he puesto en duda, del Partido Popular en estos casos que me den a mí los 2.000 duros y luego sigan tranquilamente con sus problemas de Renfe, de la auto-vía, etcétera. Yo pido un apeadero y un apartadero, que eso se paga con nada y menos.

El señor **PRESIDENTE**: No sé si S.S. ha tenido en cuenta que con su brillante descripción ha hecho circular el tren por encima de la cabeza del presidente. **(Risas.)**

El señor **REJÓN GIEB**: Después de muchos años en el Parlamento andaluz, usted sabe que no era mi intención colocarle el peso de un tren en la cabeza.

El señor **PRESIDENTE**: Así será interpretado.

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **VELASCO SIERRA**: El Grupo Socialista está de acuerdo con esta iniciativa, que si bien el señor

Rejón la ha catalogado como breve, como concisa y muy clara en su exposición de motivos, yo tengo que decir —él ha dicho que las flores se las pongan quienes se las tengan que poner, y yo tengo muy claro quién se las tiene que poner en relación con Rabanales— que es una iniciativa de futuro, una iniciativa que no se puede tirar a la papelera sin un análisis previo, que, en definitiva, es lo que se está pidiendo hoy aquí, que se inicien los trámites para hacer un estudio sobre esta cuestión.

Digo que es una iniciativa de futuro por la ubicación del campus de Rabanales y porque en la zona de Carlos III han llegado estudiantes de otras provincias y de la nuestra a ocupar los pisos de alquiler y eso tiene una perspectiva de futuro. Los estudiantes, por la cercanía de las diferentes facultades a la zona de Ciudad Jardín, vivían allí, pero ahora se están yendo al sureste levante de la ciudad de Córdoba. Por tanto, es un motivo más para que el apeadero se ponga en esa zona de Carlos III, a la que hace referencia, que no es otra que el sureste levante de la ciudad de Córdoba y que incluso afectaría a la zona de Fuensanta. Si decimos que no, habrá que dar alguna otra alternativa, que no me la puedo imaginar, a no ser que se le ocurra al candidato del Grupo Parlamentario Popular a la alcaldía de Córdoba. Se ha dicho que no a muchas otras cuestiones que hemos debatido a lo largo de esta legislatura, pero ahora nos las encontramos colgadas en los carteles publicitarios de la campaña. Me estoy refiriendo nada más y nada menos que a un nuevo aeropuerto de Córdoba, al que aquí se ha dicho que no en reiteradas ocasiones. No quiero que me llamen iluso y por ese motivo vamos a aprobar hoy aquí esta iniciativa todos los grupos, pero seguro que dentro de muy pocos días nos la encontraremos en los medios de comunicación como iniciativa del Partido Popular. Porque cuando surgieron manifestaciones de estudiantes cortando la vía del AVE, también dijeron en un comunicado del Partido Popular en Córdoba que estaban a favor del fondo de la reivindicación de los estudiantes, aunque no estaban de acuerdo con las formas —ninguno lo estuvimos y así lo manifestamos—, y que iban a realizar las gestiones oportunas para que los horarios —que es otra de las cuestiones que se mencionan en la proposición no de ley del señor Rejón— fueran más acordes con las necesidades de los estudiantes y que se estudiarían también diversas alternativas para la comodidad de estos estudiantes a la hora de coger el tren que les llevaría a sus facultades. En coherencia con ese comunicado que emitió el Partido Popular —y con el que estuvimos de acuerdo todos los grupos políticos de la ciudad de Córdoba—, no hay muchas alternativas para rechazar esta cuestión. A no ser —y termino, señor presidente— que esa ausencia de Álvarez-Cascos —estamos viendo en los últimos meses en Córdoba que, después de haber ido por activa y por pasiva para muchísimas cuestiones a nuestra provincia y a nuestra capital, ahora parece que hay un divorcio con esta— sea la excusa para no llevar a cabo

esta iniciativa. Esperemos que en el futuro haya menos primeras piedras y haya más hechos en materia de infraestructuras en nuestra provincia.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Gracia.

La señora **GRACIA JIMÉNEZ**: Quiero iniciar mi intervención mostrando mi sorpresa porque en la escueta exposición de motivos que aparece en la propuesta que presenta el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida hay una serie de contradicciones que no quiero pasar por alto. A pesar de ser escueta la exposición de motivos, se producen contradicciones en dos ocasiones. Por una parte, se reconoce el éxito del servicio que, durante este tiempo y ahora mismo, existe hacia la Universidad de Rabanales por parte de RENFE. Sin embargo, por otra parte apunta que el superávit económico y la buena prestación de servicios son motivos suficientes para producir un aumento y una adecuación de horarios. Si la prestación del servicio se califica aquí como de éxito, no comprendo por qué luego se dice que ese es el motivo para producir un aumento y una adecuación de horarios. De todas formas, quiero poner de manifiesto que este servicio se justifica por un convenio suscrito, desde hace bastantes años —como creo que S.S. y el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista conocen—, entre la propia Universidad de Córdoba y RENFE. Este es un convenio entre partes. En ningún momento hay un convenio entre el ministerio y la Universidad de Córdoba, porque es entre RENFE y la Universidad de Córdoba. También tengo que poner de manifiesto que en este tiempo no se ha pedido, por parte de la Universidad de Córdoba, ni una ampliación ni un apeadero en la zona de Carlos III, que no solamente en la actualidad se está instalando allí lo que podemos denominar una zona de estudiantes, porque yo misma, en mis tiempos de facultad, tenía muchísimos compañeros que residían en la zona de Carlos III y que estudiaban en la facultad de Derecho, que también está próxima, con lo que es una zona donde residen muchos estudiantes desde hace muchísimo tiempo. Quiero decir que en ningún momento se ha transmitido a Renfe por parte de la Universidad —una de las partes firmantes de ese convenio— la necesidad de realizar un apeadero en la zona de Carlos III, como tampoco la realización de ese mencionado apartadero en Rabanales. Me gustaría que los dos portavoces se pusieron en contacto con la Universidad y contrastaran esos datos.

Sí tengo que poner de manifiesto que son continuas las demandas y las necesidades que los estudiantes están reclamando, en tres puntos concretos. Uno es el bono-bus Renfe, que exista un convenio entre la empresa que gestiona AUCOSA, la empresa municipal de transporte público de Córdoba, con RENFE para que el bono-bus de servicio público de autobús sirva también

para la estación de RENFE. Los estudiantes demandan la necesidad de que solamente se pique una vez el billete que permite el traslado en autobús a la estación de RENFE de Córdoba. Esa es una necesidad real, como digo, que desde hace varios años están demandando los estudiantes. Otra demanda de los estudiantes es la tarjeta joven de transporte. Quiero recordar en este momento que Córdoba es la única capital de provincia de toda Andalucía que no posee esa tarjeta joven de transporte, que produce sustanciosos descuentos a la hora del transporte para los estudiantes. También es una demanda real de los estudiantes desde hace varios años la ampliación, por parte del ayuntamiento de la línea especial E hasta Rabanales. Comento al portavoz de Izquierda Unida y, por ampliación, al portavoz socialista que, a la hora de trabajar por los estudiantes, se hagan propuestas reales basadas en sus necesidades; que a la hora de trabajar por los estudiantes no se utilice la demagogia, cuando la propia universidad en ningún momento ha dicho nada; que a la hora de trabajar por los estudiantes... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, por favor, guarden silencio. (**Pausa.**) Puede continuar, señora Gracia.

La señora **GRACIA JIMÉNEZ**: Solicito el mismo respeto con el que yo he estado escuchando las intervenciones del resto de los grupos parlamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Puede continuar, señora Gracia.

La señora **GRACIA JIMÉNEZ**: Gracias, presidente.

Desde aquí invito a los portavoces de ambos grupos parlamentarios, y especialmente al de Izquierda Unida, a que transmitan a la alcaldesa, que si no me equivoco es de su misma formación política —que se ponga las flores quien quiera, ella lo lleva en el nombre—, que ponga en marcha la concejalía correspondiente al servicio del transporte público (**Rumores.**). Creo que ahora mismo también la gestiona Izquierda Unida. Y que trabajando por las necesidades reales de los estudiantes, ese bono-bus-Renfe sea una realidad, esa tarjeta joven de transporte sea otra realidad y esa ampliación de la línea E sea otra realidad.

Lo que sí quiero poner de manifiesto es de qué sirve la petición de que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno cuando ni el Congreso de los Diputados puede instar al Gobierno (**Rumores.**) ni el Gobierno puede formar parte de un convenio entre partes. Ya ha quedado claro que el convenio es entre la Universidad de Córdoba y Renfe. Serían esas partes las que, sobre la base de unas necesidades, tendrían que ampliar ese convenio o ver qué solución tendrían que dar al problema que usted plantea, pero que por la información que tengo en ningún momento se ha puesto sobre la mesa. (**El señor Rejón Gieb pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rejón.

El señor **REJÓN GIEB**: Me he perdido, señor presidente. (**Risas.**) No sé en qué Parlamento estamos. ¿En este Congreso de los Diputados no se puede instar al Gobierno? Si usted me lo dice yo me lo creo, porque de usted me fío. Si me dice que se puede instar, me voy tranquilo. ¡A ver si me voy a tener que ir a leerme otra vez los libros!

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría sabe que el Congreso de los Diputados puede instar al Gobierno.

El señor **REJÓN GIEB**: Muchísimas gracias. Lo de hablar con las flores y otras cosas lo dejaré para otra ocasión.

— **SOBRE ELIMINACIÓN Y/O REBAJA DE PEAJES EN DISTINTOS TRAMOS DE LAS AUTOPISTAS DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001718.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figuraba con el número 7 en el orden del día primitivo, que trata sobre eliminación y/o rebaja de peajes en distintos tramos de las autopistas de Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Señorías, el Bloque Nacionalista Galego trae de nuevo a debate una iniciativa que trata de que el Gobierno se avenga a liberar de peaje determinados tramos de autopista en Galicia y también a rebajar el tramo entre Pontevedra y Vigo hasta límites de precios semejantes a la media que rige en el conjunto de las autopistas de peaje del Estado. Volvemos a traer este tema a debate cuando está en marcha el proceso de privatización de la empresa. Nosotros no estamos de acuerdo con el proceso de privatización pero, como la voluntad del Gobierno y del Partido Popular es llevarlo a cabo, debería realizarlo pensando no sólo en los beneficios de la empresa a la que se vaya a adjudicar la concesión, sino también en las necesidades sociales con las que no se suele contar cuando se practica la privatización de empresas públicas.

Este debate, aparte de estar enmarcado en ese proceso en marcha de privatización, acontece desgraciadamente tras la catástrofe del *Prestige*, que, más allá de sus consecuencias ecológicas, va a traer consecuencias para el empleo. Ya saben ustedes que cálculos conservadores de la propia Xunta de Galicia dicen ya que se perderán 2.000 empleos como consecuencia de esta catástrofe, que tiene lugar en una sociedad cuyos niveles de desarrollo socioeconómico son más bajos que

los que existen a nivel estatal y europeo y en la que la emigración —como saben SS.SS.— sigue haciendo estragos. El otro día he leído el último informe demográfico, que decía que tres de las cuatro provincias de Galicia perdían población y solamente una aumentaba ligerísimamente sus niveles demográficos. Después de esta catástrofe, el Gobierno ha anunciado —y es verdad que se está haciendo una propaganda intensísima sobre esta cuestión— la puesta en marcha de un auto-denominado Plan Galicia, en el que se van a invertir miles de millones de euros. No voy a debatir sobre este plan, porque no es el objeto de la discusión, pero la catástrofe del *Prestige* y el Plan Galicia sí tienen relación con lo que les voy a decir.

Al margen de las promesas a más o menos largo plazo, ¿por qué no hacer creíble el cambio de actitud del Gobierno frente a las demandas de Galicia tomando medidas inmediatas, constatables, que darían credibilidad a esa intención del Gobierno y darían respuesta a viejas demandas de una manera inmediata? Me refiero a las rebajas de peaje en los tramos que solicitamos o a la gratuidad de algunos tramos. ¿Por qué no? Creemos que sería menos costoso, sería de efecto inmediato, ayudaría al desarrollo de la economía de Galicia y beneficiaría también a los bolsillos de los ciudadanos. Además, estoy seguro —y creo no equivocarme— de que declarar la gratuidad de determinados tramos o establecer esas rebajas antes de la privatización sería incluso rentable para la nueva concesionaria, aunque esa sería en mi opinión una cuestión menor. ¿No les parece a SS.SS. que esta sería una medida concreta, que haría mínimamente creíble esa voluntad del Gobierno de poner medios efectivos para mejorar la competitividad de la economía de Galicia tras esta catástrofe?

Por lo demás, ni las rebajas parciales efectuadas hasta el momento ni las soluciones parche —que por cierto fueron asumidas una vez más con fondos de la Xunta y las diputaciones— solucionaron los problemas, todas SS.SS. lo saben. Casi nadie está conforme con estos parches, y buena prueba de ello es que el próximo sábado habrá una nueva marcha antipeaje en demanda de estas reivindicaciones que hoy volvemos a traer a esta Cámara. Sigue siendo de justicia declarar gratuitos determinados tramos que carecen de alternativa real y que son de uso absolutamente necesario en áreas densamente pobladas e interrelacionadas social y económicamente. No voy a insistir en argumentos reiterados en sucesivos debates sobre esta cuestión porque figuran convenientemente transcritos en el «Diario de Sesiones». Son debates efectivamente repetitivos porque esta demanda no ha sido atendida y siempre ha contado con la incomprensión del Gobierno y por supuesto con el voto contrario del Partido Popular.

Quiero reiterar que esta demanda es compartida por todos los agentes económicos, por muchísimos ayuntamientos —incluidos los ayuntamientos que gobierna el propio Partido Popular— y por supuesto por los ciuda-

danos. Insisto en que esta demanda tiene fundamento en lo inevitable del uso de las autopistas por inexistencia de alternativas reales, lo sabemos todos y también por la inevitable necesidad de desplazarse, ya sea por motivo de trabajo, de salud, de educación, etcétera. Esta es una circunstancia que hay que tener en cuenta porque esta realidad cambió aceleradísimo en los últimos años. Sé que se justifica el pago de los peajes como la única posibilidad de realizar determinado tipo de infraestructuras que resultarían carísimas y no voy a manifestar que infraestructuras semejantes a las autopistas existen a lo largo y ancho del Estado español y son gratuitas. No voy a entrar en eso, pero sí en una pequeña connotación que es la injusticia social que esto acarrea. Me voy a explicar y ustedes lo comprenderán fácilmente. Para una persona con un alto nivel adquisitivo pagar o no un peaje, aunque sea más o menos elevado, no supone un esfuerzo mayor. Sin embargo, para una persona que tenga un nivel salarial más bien bajo —que todos sabemos que existen— supone un esfuerzo tremendo. No quiero hacer referencia a que a veces algunas insensibilidades también se derivan de la gratuidad, por ejemplo, de la que disponemos todos los diputados para poder pasar por esas autopistas.

Estamos ante la privatización de esta empresa pública y a nosotros nos parece que el Gobierno debería, antes de proceder a su privatización, resolver estas cuestiones. No estamos pidiendo la gratuidad de toda la A-9, sólo la de pequeños tramos y desde luego la rebaja del tramo como digo de Pontevedra-Vigo que, lo diga quien lo diga, tiene un precio hoy escandaloso.

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

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO:** Vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley porque creemos que es de justicia y es además una petición que venimos reclamando también desde el Partido Socialista. En el fondo, en este tema de las autopistas en Galicia, estamos hablando de la financiación de las infraestructuras pero también de la privatización que se nos echa encima en Galicia. En los elementos previos a toda discusión, sobre esto habría que ver en el pasado, la necesidad que hubo, en el presente, las prórrogas, con la cofinanciación, el Objetivo 1, cómo salir adelante en Galicia —ahora que ha bajado incluso en el año pasado la convergencia— y la privatización, que es el futuro. En las proposiciones que hemos presentado diferentes veces sobre este tema hemos planteado precisamente este modelo, el modelo de la rentabilidad social que han tenido las autopistas en Galicia. El problema que se nos presenta es cómo eliminar la privatización y cómo arreglar el problema de los peajes.

En estos últimos años en Galicia sólo se ha construido donde hay peajes. No se ha avanzado en la Trans-

cantábrica, no se ha avanzado en las conexiones internas y no se ha avanzado en el tema del AVE, pero sí en el tema de las autopistas. Yo preguntaría al Partido Popular cuál es la razón última de plantear la privatización de algo que se ha convertido en el eje fundamental de comunicación y movilidad, algo que ha devenido en fortalecedor del eje regional urbano en Galicia y que ha significado un modelo de financiación y gestión beneficioso para España. ENA, que está integrada en AUDASA y que tiene la concesión estatal de las autopistas del Atlántico, la A-9, A Coruña-Carballo, la A-55 y la A-57, del Val Miñor, debe hacer un esfuerzo para conseguir dar un verdadero servicio a los ciudadanos. Sobre los problemas referentes a las prórrogas de las concesiones —ya hablaremos de ellas en otro momento—, se hicieron promesas electorales contrarias a esta prórroga precisamente por alguna persona que hoy figura como ministro en el Gobierno del señor Aznar. Los peajes han marcado una clara discriminación según en qué parte de España estén y se aplican según el Real Decreto 6/1999, que permite una reducción de tarifas en las autopistas de peaje de un 7 por ciento de su importe; se ha aplicado en diversas zonas. En el Congreso de los Diputados hace ya tiempo que han entrado diversas proposiciones no de ley de este grupo instando al Gobierno a eliminar el peaje también en las zonas de Vigo-Rande, en A Coruña, en la A-55, y en Val Miñor, que ya hemos citado.

Las infraestructuras son de interés general. En el caso de Galicia se amplían con la nueva de Santiago-Ourense, en la que la Xunta aporta 10.000 millones de pesetas y en la que el Ministerio de Fomento colabora a través de un crédito reversible por los peajes. Su financiación hace más injusta la situación. No queremos culminar en un proceso de privatización, porque la privatización revela el desconocimiento de una nueva concepción progresista de la geografía económica y urbana, que será despreciada por los nuevos gestores. Rechazamos la privatización y apoyamos esta posición. Sin embargo, el Grupo Socialista cree que primero deberíamos haber pedido la eliminación de la apuesta privatizadora y para abordar luego esta segunda parte; todo en un paquete.

Por esta razón, vamos a apoyar esta proposición no de ley, que es interesante y justa y con la que estamos totalmente de acuerdo, porque no podemos seguir incidiendo en un modelo que para Galicia supone un atraso y no corresponde a lo que debería ser una Galicia del siglo XXI.

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

El señor **FARIÑAS SOBRINO:** La última vez que discutimos o debatimos sobre este mismo tema decían los señores intervinientes que estábamos ante un tema recurrente desde tiempos inmemoriales; hoy, aparte de

recurrente, es repetitivo. Yo sigo sin entender por qué, aparte de otros contenidos que luego voy a aclarar, seguimos debatiendo en esta Comisión asuntos que no son de su competencia. Dos terceras partes de los temas que hoy se traen no sé por qué están aquí, será por solidaridad interterritorial o porque sí. Si hablamos de tres puntos que hoy tenemos que debatir y votar posteriormente en esta Comisión, estamos hablando de una privatización, que realmente tiene que ver con el Ministerio de Hacienda, a través de la SEPI, o de dos autopistas, como son la A-55 y la A-57, A Coruña-Carballo y Puxeiros-Val Miñor, que son competencia y concesión de la Xunta de Galicia. En cuanto al tercer tramo, que sería el que podríamos discutir aquí, que es el de los peajes Rande-Vigo, Morrazo-Vigo y Guísamo-Abarca-A Coruña, también están las cosas claras, como ya dejamos patente en la última sesión que se celebró para debatir este tema; están reguladas por normativa, no hay ninguna discusión sobre el tema. El hecho de que una normativa regule estas autovías como otras del territorio español establece una serie de derechos y obligaciones, tanto para la concesionaria como para el concesionario, por decirlo de alguna forma, recogiendo también una serie de compensaciones al incumplimiento de ese contrato firmado, como sucede con cualquier contrato.

Las indemnizaciones que se producirían inexcusablemente si violamos alguno de los acuerdos adoptados se tendrían que pagar con el dinero de todos los españoles, lo que también afectaría a puestos de trabajo. Aquí también estamos hablando de economía y de generar puestos de trabajo. Parece que eso no se quiere tener en cuenta, sólo se tiene en cuenta que ciertos tramos que utilizan apenas 3.500 usuarios tengamos que subvencionarlos, por decirlo de alguna forma, con las aportaciones vía impuestos del resto de los ciudadanos españoles que contribuyen a la Hacienda pública. Quizá algunos consideren que esa es una verdadera solidaridad interterritorial; nosotros creemos que es una injusticia, como la propia exposición de motivos señala, con los ciudadanos de una determinada autonomía, como es la gallega, que tienen que costear sus tramos de autovía. Evidentemente, hay que hacer una reversión de lo que aquí se llama injusticia. La injusticia con Galicia fue histórica, de toda la vida, porque ni siquiera se disponía de la posibilidad de, pagando, poder reducir los tiempos de viaje y mejorar las condiciones de esas carreteras.

Desde la oposición no se nos pide algo a lo que son bastante aficionados, que es comprometer partidas presupuestarias, etcétera. Tampoco se nos dice cuáles son sus sugerencias para costear todos estos incumplimientos de contrato. Quizás podríamos, por ejemplo, recurrir a no construir un tramo gratuito de autovía. Por cierto, le recomiendo al señor Cerviño que viaje más en coche por Galicia, porque decir que no se ha hecho ni un kilómetro es desconocer absolutamente la reali-

dad de una comunidad autónoma, que es la suya y la mía, que ha transformado por completo su red de comunicaciones, interior y con la meseta. Por lo tanto, hay que viajar más en coche por el interior de Galicia. **(Rumores.)**

Ya sé que hablamos de reducción de peajes y también sé que no nos van a aplaudir, ni siquiera nos van a hacer la ola, no es su cometido, pero hasta que llegó el Partido Popular al Gobierno de España no se había hecho absolutamente nada en este tema. Miento, señor presidente, sí se había hecho algo. Entre los años 1983 y 1996 se había producido un incremento del cien por cien del tramo Vigo-Morrazo en el precio del peaje y de un 132 por ciento en el de Pontevedra-Vigo. Esa es la realidad escueta e inexcusable, indiscutible y sin pruebas contrarias; es la única realidad. En comparación con lo que ha hecho el Partido Popular, podemos decir que del año 1996 al año 2003 el precio del peaje del tramo Vigo-Morrazo disminuyó un 19 por ciento o un 6 por ciento en el caso de Vigo-Pontevedra. Y cito el tramo Vigo-Pontevedra porque, sobre la reducción del 30 por ciento que se aplicó con carácter general a los peajes en tramos de autovías, en Galicia se ha dispuesto que se reduzca toda la autovía y no un solo tramo, que podría llevar a lo que ustedes, haciendo una interpretación sesgada de la realidad, llaman exención de peajes en otros puntos de España. Se ha aplicado sobre un solo tramo y fíjense que estamos hablando de un tramo de autovía que es el tercero más barato de España. Pero ¿cuáles son los dos primeros más baratos? Curiosamente, los dos a los que se hace referencia en la proposición no de ley, la A-55 y la A-57. Esto debe ser lo que Chaves llama discriminación positiva hacia Galicia en los últimos tiempos o lo que el señor López Garrido dice, en este Parlamento, que es una injusticia manifiesta y un lujo para Galicia, disponer de tren de alta velocidad o construir de forma gratuita la autovía Monforte-Chantada.

Conclusión. El tramo Morrazo-Vigo, que hoy tienen que costear los usuarios, usuarios no habituales, con 0,72 euros es exactamente lo mismo, en términos corrientes, que en 1991, 122 pesetas; el tramo Pontevedra-Vigo, hoy 2,44 euros, lo mismo que en los años 1994 y 1995, en términos corrientes, 395 y 415 pesetas. Estos son argumentos irrefutables, pero se sigue buscando la forma de tergiversar una realidad que desde ningún punto de vista va a equivocar a ninguno de los ciudadanos gallegos y menos a los usuarios, que son los que disponen, precisamente en los tramos en que se solicita su exención de peaje, de algo que ya está cumpliéndose en este momento y es que disponen de 80 tramos mensuales gratuitos, con la única condición de estar censados en las provincias de La Coruña o de Pontevedra y de estar al corriente de pago con la Hacienda pública. Son las únicas condiciones para que esos tramos sean gratuitos. Y de hecho lo están siendo ya.

Tres datos para terminar, señor presidente. Las ampliaciones de concesiones en este país históricamente las comienza un Gobierno socialista en el año 1994 y a cambio de nada, cuando aquí se aumentan en estos momentos las concesiones, como esta última a veinticinco años, gracias a la construcción gratuita por parte del capital privado de nuevas infraestructuras y nuevas autovías. Gracias también a nuestro caótico estilo, la autovía Fene-Ferrol, en construcción en estos momentos y con horizonte de finalización dentro de este mismo año, con carácter gratuito, y los aproximadamente doscientos kilómetros que hay entre Piedrafita, Betanzos y Arteixo, total y absolutamente gratuitos para todos los usuarios —que es el que recomiendo al señor Cerviño que se recorra, porque parece que no lo conoce—, sin pagar un solo céntimo de euro. Finalmente, la Costa da Morte. Todos somos sensibles con la Costa da Morte, pero no ahora, siempre, y no por el *Prestige*, sino por prestigio de un Gobierno. Estamos hablando de que el 30 por ciento de las nuevas carreteras diseñadas en Galicia son curiosamente con objetivo Costa da Morte y el 46 por ciento del presupuesto consignado para estas infraestructuras está destinado a la Costa da Morte.

Creo que queda absolutamente claro y si el señor presidente me lo permite, en quince segundos leo las afirmaciones del portavoz socialista en esta Comisión con el mismo tema a debatir. Decía en aquella ocasión: Los señores comisionados deben saber que la concesión expira en el año 2023. Esto quiere decir que el equilibrio financiero, que es un elemento sustancial de procesos concursales, está diseñado en ese escenario y que, como en todas las autopistas de peaje que entran en funcionamiento, la captación de tráfico y por tanto su rentabilidad para compensar las inversiones que se han hecho se van produciendo de forma gradual. Se trata de una modificación sustancial de una de las condiciones básicas de las ofertas concursales y, caso de tomarse en cuenta, generaría una expropiación de derechos y por tanto la correspondiente indemnización por parte de la Administración que tomase esa decisión. Eso afirmaba el portavoz socialista; hoy ha cambiado de criterio. Queda a juicio de quienes nos escuchan y nos leen determinar las causas de ese cambio de posición. De cualquier forma, la Xunta de Galicia, las diputaciones provinciales y los ayuntamientos, en ejercicio de sus competencias, seguirán trabajando con gobiernos del Partido Popular por conseguir articular las fórmulas para seguir rebajando los peajes y, si es posible, su exención.

— **SOBRE MODIFICACIÓN DEL PROYECTO QUE SE ESTÁ REALIZANDO PARA CONVERTIR EN AUTOVÍA LA CARRETERA N-234. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001833.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figuraba con el número 9 en el primitivo orden del día sobre modificación del proyecto que se está realizando para convertir en autovía la carretera nacional 234, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor Edo tiene la palabra para su defensa.

El señor **EDO GIL**: Esta proposición no de ley que presenta mi grupo hoy tiene como finalidad mejorar la comunicación entre dos municipios muy importantes de una comarca castellonense, concretamente Palancia. Estos dos municipios son Altura y Segorbe. Para ello el Grupo Parlamentario Socialista insta al Gobierno, en el primer punto, a que cambie el actual diseño y medidas del puente de la nacional 234 sobre la CV-25, que da acceso a la localidad de Altura, adaptándolo a la altura y ancho adecuados, de forma que en un futuro se puedan construir dos carriles en cada sentido, más carril bici y paso de peatones entre las localidades de Segorbe y Altura. Y en el segundo punto a que se construya un acceso norte a la ciudad de Altura desde la futura autovía nacional 234, concretamente el tramo que comprende desde la futura rotonda norte hasta la citada localidad.

Me gustaría dejar claro, sobre todo ante SS.SS. que no conozcan aquella comarca, el carácter básicamente urbano de los dos escasos kilómetros que unen estas dos localidades, Segorbe y Altura. Concienciarles de estas características del vial es básico para que se pueda entender el texto de esta proposición no de ley. La CV-25 es un vial que está actualmente diseñado única y exclusivamente para que circulen vehículos rodados por dos carriles, uno en cada sentido, y que justo a las puertas de la ciudad de Altura discurre bajo un puente sobre el actual trazado de la nacional 234. El futuro y el presente de la conexión vial entre estos dos municipios pasa por adecuar la carretera CV-25 a las exigencias actuales de tráfico de interconexión entre las dos ciudades para peatones y bicicletas, como he dicho antes, dada la cercanía de las dos localidades. Este futuro del tráfico hace necesario contemplar cuatro carriles de conexión, pero esta actuación nunca será posible si no llevamos a cabo unas obras que pasan por dotar del ancho adecuado al puente, pues supone un estrangulamiento del vial que condena al municipio de Altura, dada su proximidad y dado que aboca a las mismas puertas de la ciudad: Hay que tener siempre en mente que la N-234 se encuentra en un proceso de conversión en autovía y una unidad de ejecución contempla que la actuación de uno de los tramos termine justo en este punto sobre el que estamos debatiendo, el primer punto de la proposición no de ley. Las obras de ese tramo de autovía se encuentran en pleno desarrollo y contemplan la utilización del puente tal cual está hoy en día, o sea el que se utiliza para la N-234. Ya se han realizado las obras de encofrado en el puente, se ha hecho un

refuerzo del puente, pero sorpréndanse, en lugar de ensancharlo lo han estrechado aproximadamente metro y medio. **(Risas.)** Si ya es un cuello de botella, pues a lo mejor ahora es un cuello de aceitera, señor presidente. **(Risas.)** No es broma, el tema es muy serio porque se puede convertir en un punto peligroso respecto a la seguridad vial, y no lo digo yo solo, lo dice el ente del ministerio, como luego señalaré. Tampoco vale decir —es un argumento que han esgrimido desde el Partido Popular— que son conscientes del carácter urbano de este tramo y que para adecuarlo al entorno —¡ffjense en la excusa que ponen encima de la mesa!— se pondrán iluminación y ornamentos de jardinería. Esa actuación hay que llevarla a cabo igualmente, aunque se ensanche el puente, sobre todo dada la proximidad y lo largo que será el túnel en el paso de desnivel por la N-234. Habrá que iluminarlo y acondicionarlo con ornamentos de jardinería, por supuesto; si la excusa que esgrimen aquí es que se van a emprender actuaciones en ese punto fuera del desarrollo del propio proyecto, mi grupo y este diputado que está hablando no se la vamos a admitir.

En el segundo punto de esta proposición no de ley, que es corto en su enunciado pero bastante claro, se reclama algo de lógica ya que se dan las circunstancias; mediante esa actuación se completarían los accesos norte a la localidad, es decir quedarían más o menos terminados los accesos y con las adecuadas infraestructuras que merece una ciudad como Altura. Tengan en cuenta, señorías, que no supone más que hacer un vial de un kilómetro aproximadamente, que conectaría una rotonda que ya se está construyendo con el nuevo desdoblamiento de la N-234 y que termina en un punto muerto preparado para que en un futuro se pueda construir este vial. De aquí que la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista sea que se haga en este momento y que se utilicen los medios, tal vez que lo haga incluso la empresa que está construyendo la rotonda del desdoblamiento, es decir que sería el momento adecuado para esa actuación al haber ya obras. Sería muy oportuno aprobar esta proposición no de ley con el apoyo del grupo mayoritario porque en este momento, como digo, están construyendo allí. Tengan en cuenta, señorías, que tanto una como otra actuación que mi grupo reclama van a tener que llevarse a cabo en un futuro inmediato, y resulta recomendable que se lleve a cabo en estos momentos por varios motivos. En primer lugar, el económico, dado que en este momento se está actuando sobre la carretera, como he dicho anteriormente; en segundo lugar, para evitar que en un futuro se suspenda el tráfico (ya que si hay que ensanchar el puente habrá que suspender el tráfico como mínimo en un sentido) de la futura autovía que se está construyendo, con lo que eso va a suponer, en tercer lugar, para evitar convertir el citado punto en un lugar de peligrosidad vial. Mi grupo lo ha advertido y ha presentado una iniciativa para evitar todo esto. Si el Grupo Popular

vota en contra, como ya han anunciado, será el responsable de cuantos problemas económicos y de seguridad surjan.

El señor presidente me está haciendo señas para que termine, pero le pediría un minuto, que tampoco es tanto.

Le leeré lo que dice la demarcación de carreteras del Estado de la Comunidad Valenciana: Fomento dice, respecto a la seguridad del vial, incluyendo en este concepto a los peatones, que la dirección de obra prevé disponer de elementos funcionales necesarios para minimizar en la medida de lo posible cualquier percance no deseado, separación física, etcétera. Es decir, ellos mismos reconocen que puede suponer peligrosidad y nos dejan a nosotros, al Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero, la responsabilidad futura de tener que solucionar estos problemas con el coste que ello va a suponer para todos. Espero que en ese coste adicional no exista la lacra de haber padecido cualquier inseguridad vial; lo espero y lo deseo. No aprobar esta proposición no de ley supondría una desidia, la desidia de un ministro como Álvarez-Cascos, que va allí a poner primeras piedras cada tres o cuatro kilómetros de autovía que se licitan para construir y que va a pasar a la historia como el ministro más chapuza de todo el periodo democrático, no les quepa la menor duda. Una de las chapuzas, además de las que todo el mundo conoce, será esta.

Muchas gracias, señor presidente, y espero que, a pesar de lo que han anunciado, el Grupo Popular recapite y apoye esta iniciativa; no tendría sentido no apoyar porque es de justicia y oportunidad.

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

El señor **ORTIZ PÉREZ:** Voy a fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular respecto a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista y defendida en este momento por el diputado señor Edo. En ella se solicita al Gobierno que se modifiquen algunos aspectos del proyecto respecto al acceso de la localidad de Altura y el puente que discurre por la N-234.

Respecto a la primera petición, en lo que se refiere a la ordenación del enlace de la A-23, es decir la actual N-234, con la CV-25, se recoge en el proyecto de construcción actualmente en ejecución correspondiente a la autovía de Levante Sagunto-Burgos y corresponde al tramo Geldo-Altura. Actualmente, la ordenación viaria se realiza a través de intersecciones en forma de T, con carriles centrales de espera para giros a la izquierda. En el tramo de la CV-25, que discurre entre los municipios de Segorbe y Altura, y allí donde no existen carriles centrales de espera, la sección actual de las calzadas corresponde a un carril por sentido de circulación de 3,25 metros de anchura y arcenes no superiores a un metro. El proyecto, atendiendo las necesidades circulatorias y principalmente al objeto de garantizar y mejo-

rar la seguridad vial y peatonal, resuelve satisfactoriamente todos los movimientos posibles mediante la ejecución de dos glorietas tipo pesas, eliminando las actuales intersecciones en T y por tanto todos los giros a la izquierda; en este caso, me refiero a los físicos no a los políticos. La sección del vial contemplado entre las glorietas mencionadas comprendido el paso A-23 dispone de dos carriles de 3,50 metros de anchura, con un arcén de un metro por sentido de circulación, con acera peatonal de dos metros y una merma de 0,50 metros. Actualmente, según los datos facilitados por el titular de la vía, el número de vehículos que utilizan diariamente dicho tramo, teniendo como origen y destino las poblaciones de Segorbe y Altura, se encuentra en torno a los 2.000 vehículos; teniendo en cuenta que las secciones equivalentes a la red viaria están soportando holgadamente intensidades medias diarias superiores a los 10.000 vehículos/día y atendiendo a las hipótesis más optimistas en relación con el crecimiento urbanístico de la zona, dicho vial dispone de la suficiente capacidad para absorber sin problemas las necesidades circulatorias tanto a corto como a medio o largo plazo. Respecto a la seguridad vial, incluyendo en este concepto a los peatones, y en consideración al carácter periurbano del tramo en cuestión, el proyecto contempla las siguientes actuaciones —a las que ha hecho referencia el señor Edo y que voy a recordar—: eliminación del enlace, aumento del gálibo actual, disposición de elementos auxiliares y complementarios en relación con la seguridad vial, barreras rígidas de hormigón, pretiles de alta contención, integración paisajística, etcétera.

En cuanto al punto segundo de la proposición no de ley, tengo que manifestar, respecto a la rotonda que se menciona en la misma, que se contempla en las obras correspondientes al tramo de la autovía A-23, comprendido entre Segorbe y el río Palancia, concretamente en el futuro enlace de acceso a la población de Navajas, cuya obra está en ejecución y que sustituye el enlace existente, ya que actualmente la población de Altura no dispone de accesos a éste. La conexión de Altura con la A-23 se resuelve mediante la reordenación del enlace mencionado entre ésta y la CV-25. No obstante, si el desarrollo de la zona lo requiere, el enlace proyectado permitiría la conexión de un futuro vial de acceso a la población de Altura; el citado acceso propuesto necesitaría la ejecución de un vial con una longitud de algo más de 1 kilómetro, como ha mencionado el señor Edo, pero debe considerar el señor diputado que es competencia autonómica o provincial el ejecutar este vial y, por tanto, me remito al futuro, si el desarrollo urbanístico lo permite mediante gestión urbanística y tal como contempla la legislación del suelo y de planeamiento urbanístico.

Para finalizar, señor Edo, me gustaría hacer tres consideraciones. En primer lugar, usted ha hablado de desidia del Gobierno en cuanto a la ejecución de la autovía que se llamaba antes N-234 y actualmente

A-23. Quiero decirle que, desde 1996, de seis tramos que discurren por la provincia de Castellón están en ejecución, se han licitado o están en proyecto, cinco tramos; sólo queda por licitar uno de los tramos. Segunda cuestión, usted está hablando de que un futuro hipotético Gobierno del señor Rodríguez Zapatero va a recibir una herencia y va a tener que modificar todo lo que deja el Partido Popular. Pues bien, no hablemos de herencias recibidas, porque es un tema pasado. Para finalizar, usted ha dicho que el futuro Gobierno presidido por el señor Rodríguez Zapatero va a cambiar todos los aspectos de la provincia de Castellón. Me gustaría que se aplicara usted la canción que ahora está de moda, cuyo título es *No me llames iluso*.

— **RELATIVA A LA CONCRECIÓN DEL PLAN DE MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS PROMETIDO POR EL GOBIERNO EN EL PLAN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001917.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 10, relativa a la concreción del plan de modernización de las infraestructuras ferroviarias prometido por el Gobierno en el Plan Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En determinados momentos, lo mejor es recordar el pasado inmediato, no el pasado remoto, para saber cuál es la evolución del Plan de infraestructuras que el Gobierno ha preparado, en particular para el caso de Galicia, muy especialmente las infraestructuras ferroviarias. Recordarán que prácticamente a finales de verano del año 2000, cuando empezó la legislatura, el Ministerio de Fomento presentó un mapa de una red ferroviaria de alta velocidad en el conjunto del Estado español que excluía a Galicia y llevaba itinerarios de alta velocidad justo hasta Lubián y Ponferrada. Un mes más tarde, el mapa fue corregido con el anuncio a bombo y platillo de que todas las capitales de provincia estarían situadas a cuatro horas de Madrid y ahí ya figuraban efectivamente las cuatro provincias gallegas y además Santiago de Compostela y Vigo. La exclusión de una ciudad de 85.000 habitantes, como Ferrol, de ese nuevo mapa presentado a bombo y platillo, de itinerario de alta velocidad para todo el conjunto del Estado español y la inclusión de Ponferrada, una ciudad mucho menor, llevó a que la reacción social en Galicia y en particular en Ferrol Terra fuera contundente. La reacción del ministerio fue puramente política, situando a Ferrol también en el mapa de los itinerarios de alta velocidad.

Los hechos desde el año 2000 hasta hoy son contundentes y las actuaciones ferroviarias en Galicia se están limitando desde el punto de vista ejecutivo y práctico, a las que correspondían a un convenio entre la Xunta de Galicia, RENFE y Fomento, teóricamente firmado en el año 1998, cuando aún era ministro el señor Arias Salgado, del cual también podremos recordar contundentemente sus palabras, por las que, de una manera muy enfática, afirmaba que de su bolsillo no saldría ningún dinero para itinerarios de alta velocidad en Galicia. Esto venía a demostrar que aquel convenio firmado en 1998, y que no se ponía en práctica durante la actuación de ese ministro, era más una respuesta propagandística a la presión y al debate político —aunque afortunadamente por primera vez en el Congreso de los Diputados aparecían los problemas de Galicia— que una solución práctica del modelo ferroviario que necesitábamos. En todo caso, el convenio acabó teniendo un contenido de 160.000 millones de pesetas, prácticamente con la llegada del señor Álvarez-Cascos, y en el que la Xunta tenía que participar con 30.000 millones de pesetas. Son este convenio y este presupuesto los que teóricamente están funcionando prácticamente desde el año 2000 aunque, cuando el actual ministro de Fomento, el señor Álvarez-Cascos, asumía ya teóricamente el contenido del convenio, seguía empeñado en decir que debía ser una vía única la del eje atlántico y sin electrificación, porque en un Estado tan desarrollado del mundo como Estados Unidos —y constan estas palabras en el «Diario de Sesiones»— el ferrocarril funcionaba muy bien y el modelo que se aplicaba allí era ese. Recuerdo que yo le respondí simplemente con el palabra España, España, España.

El 27 de febrero de 2001, en esta Comisión, el señor ministro ya añadía cifras de carácter virtual conforme a todo lo que se programaba en el plan de itinerarios de alta velocidad para colocar a las provincias del Estado español, en particular a las gallegas, a cuatro horas. Decía que, sumadas las inversiones a realizar mediante convenio y las financiadas por el Ministerio de Fomento, son 501.387 millones para la red de alta velocidad de 705 kilómetros, que constituían el eje atlántico, el itinerario Lubián-Ourense, que se planteaba con vía única, el de Ourense-Vigo, el de Ourense-Monforte-Lugo, también con vía única y el Ourense-Santiago seguramente en aquel momento más próximo a un itinerario específico de alta velocidad y que tenía la consideración de eje troncal en Galicia.

Recientemente, el 6 de marzo de 2003 el Gobierno, en respuesta escrita a este diputado, admite que, aunque el Plan de infraestructuras es 2000-2007, el horizonte temporal es el 2010 y que en todo caso los proyectos de alta velocidad contemplan una serie de actuaciones para llevar a cabo en su ámbito temporal, lo que no excluye la posibilidad de incorporar otras nuevas actuaciones e incluso iniciar otras que tengan culminación fuera del ámbito temporal del Plan de

infraestructuras, pero que se inicien dentro del mismo. Todo lo prometido en el Plan de infraestructuras 2000-2007 está aún en fase de estudio informativo o de declaración de impacto ambiental. En el caso práctico del eixo atlántico las obras comenzadas abarcan 50 kilómetros, después de más de tres años —si es que no contamos el convenio desde 1998, porque entonces sería la intemerata—, un total de 231 kilómetros que hay entre Ferrol y Vigo se van a realizar en siete años desde que fueron asumidos para hacerlo, y si contamos desde el año 1998, ya verán ustedes cuánto.

Sin embargo, es curioso que colocan las traviesas para inaugurar cada siete kilómetros. Así lo hemos observado en Santiago-Oroso, en la variante de Ordes, Oseve-Santiago y Portela-Portas. ¿Cuánto se tardaría en hacer el itinerario Madrid-Barcelona con este criterio? Hay que tener en cuenta además que no se trata de un itinerario de alta velocidad propiamente dicho, sino de la suplantación de la vieja infraestructura ferroviaria por otra nueva muchísimo mejor, pero que va sobre trazado anterior, con ligeras variantes de no más de uno o dos kilómetros. Hay que considerar —dice el propio Gobierno— que la construcción interfiere con la línea existente, que debe mantenerse prestando el servicio ferroviario. Aun así, el señor Álvarez-Cascos dijo que estaría en el año 2007, pero no aclaró si con catenaria o no.

En todo caso, el Plan ferroviario para Galicia se va modificando lentamente. Ejecutivamente sólo vemos el eje atlántico, pero, por fin, se ha modificado para aproximarse más a lo que era el Plan ferroviario de Galicia que nosotros habíamos defendido desde el principio en este Congreso de los Diputados, siguiendo el dictamen unánime del Parlamento de Galicia del año 1995, un ferrocarril convencional, a 150 kilómetros hora, doble vía y electrificación, y con entradas por Ponferrada-Monforte y también por Rubián-Ourense y la conexión con Portugal.

A raíz de la catástrofe del *Prestige*, no solamente seguimos con este modelo, como ven más virtual que real, con un horizonte temporal muy alejado, sino que modifican el modelo y, por fin, reconocen que Rubián-Ourense tiene que tener doble vía y nos prometen nuevos itinerarios, nada menos que por todo el Cantábrico: Ferrol-Bilbao y ahora asumen Ponferrada-Monforte y Lugo-A Coruña, lo que nosotros llamábamos la dualidad de la red interior y su fragilidad. Prometen una inversión teórica de 3.000 millones de euros, pero ustedes saben que para hacer frente a una catástrofe la inversión tiene que ser de choque y multiplicadora, por lo que, es muy importante su veracidad y el momento en que se va a hacer, y en este caso no tenemos plazos ni compromisos presupuestarios. Para nosotros es fundamental que esto se aclare de una vez por todas para dar credibilidad al propio Plan Galicia.

Al mismo tiempo, nos llama la atención el contraste, la negativa continua, a mejorar los servicios de hoy, a

pesar de la renovación de la vía en algunos trayectos, en concreto en el tramo Ferrol-A Coruña, o incluso —aunque aún está en ejecución— en el tramo Monforte-Lugo. Estamos en el momento oportuno de hacer creíble el plan a la luz de hechos y de compromisos reales y no a la luz de virtualidades y propagandas.

Para hacer creíble todo el Plan de infraestructuras ferroviarias y ponerlo a la altura de lo que es una catástrofe, con los impactos inversores que deberíamos tener sobre Galicia, reales y no fantasmagóricos, pedimos, en primer lugar, que se acelere la construcción del eje atlántico y que se prometa acabarlo en 2007, con la electrificación incluida, además de la garantía de que se vayan a inaugurar algunos tramos en el año 2005. En segundo lugar, que se liciten e inicien las obras contempladas en el Plan 2000-2007, de tal manera que en 2003 y 2004 puedan licitarse y empezarse las obras, por tanto, que se contemple el presupuesto de forma plurianual hasta el año 2007. En cuanto a las nuevas promesas, pedimos que se introduzcan estos nuevos corredores en el actual plan 2000-2007 y que haya un compromiso de inicio de las obras dentro de este plan. Por lo demás, hay que potenciar el funcionamiento del tren en los corredores abandonados, utilizando el material que se tiene, tanto humano como técnico.

Solamente una anécdota y acabo, señor presidente. En la estación de Ferrol hay conductores y revisores de tren que están desde las ocho de la mañana hasta las tres de la tarde sin hacer nada, y mientras no hay trenes de ningún tipo entre Ferrol y A Coruña. Es decir, que no se ponen, pero no por un mayor gasto, sino porque no se quiere. Esa gente está desde las ocho de la mañana sin hacer nada. Realmente es increíble que se nos puedan prometer grandes fenómenos para el ferrocarril en Galicia con esta situación.

Además, es fundamental que se diga cuál va a ser la función de FEVE en Galicia, si se va a cogestionar con la Xunta, si se va a transferir, cuál va a ser la incidencia del corredor del AVE por todo el Cantábrico en la línea de FEVE y, también, que se elabore un plan de cercanías para una comarca con gran densidad demográfica y hoy abandonada, como es A Mariña, y que se posibilite la introducción de la línea de FEVE en los polígonos industriales que hay en el itinerario de FEVE en Galicia. Pensamos que, para responder a las consecuencias de esta catástrofe con un plan de inversión real, creíble y de impacto que pudiese provocar por lo menos que la renta per cápita o el producto interior bruto no baje en el país y que no tengamos más problemas de paro, sería fundamental que se aprobase hoy esta proposición no de ley, que lo único que intenta es hacer creíble el propio programa del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO:** Aparentemente el *Prestige* ha desatado la preocupación por Galicia, pero es una preocupación que antes existía igualmente, porque la realidad era la misma que la de ahora. Estamos discutiendo nuevamente sobre la alta velocidad, sobre la modernización de las líneas interiores gallegas, sobre el eje atlántico y demás. Por decirlo de alguna manera, se trata del tramo ferroviario. Estamos ante una buena iniciativa que, en el fondo y para el Partido Popular, lo lógico sería que la votasen afirmativamente, porque casi es una tautología. En realidad, lo que el proponente de esta proposición plantea al Gobierno es preguntarle: ¿Van ustedes a hacer lo que dicen que van a hacer? Esta es la pregunta. No hay otra. Tienen que dar garantías porque lo reclama la situación económica de Galicia.

Ayer se presentó aquí en Madrid, por la Fundación de Cajas de Ahorros Confederadas, un informe sobre la economía gallega. En este informe se reconoce que la economía gallega se aleja de la convergencia española, es decir, crece menos que el resto de España y señala que sólo 6 comunidades autónomas evolucionaron por encima de la media española, pero ninguna de ellas es Galicia, pese a anunciar todo lo imaginable. Galicia ocupa una posición intermedia en la tabla de crecimiento, pero no es la mejor. La cornisa cantábrica fue la que registró peor comportamiento. Esto es por algo, porque muchas veces se trabaja con humo.

Quería plantearles que ustedes tienen la responsabilidad de dar credibilidad a sus propios planes. Nosotros somos escépticos, pero ustedes tienen que dar credibilidad a lo que anuncian, dando incluso un portazo a la oposición cuando se atreve a realizar la menor crítica. Les recuerdo la forma y situación en que fue presentado el Plan Galicia en Coruña. Si no aprueban esta proposición es que realmente no lo quieren cumplir y tendremos que decir que juegan de farol. Tendremos oportunidad para discutir nuevamente todas las situaciones concretas, pero no voy a repetir aquí todos los argumentos que ha esgrimido el proponente por conocidos, repetidos y reiterados. Ya no sabemos a qué plan atenarnos en Galicia, cualquiera que escojamos casi siempre nos encontramos con la puerta de un estudio informativo. Ayer, el señor Álvarez-Cascos, como dije cuando debatíamos la anterior proposición no de ley, nos recordó en Galicia que estaba dispuesto a que trabajemos todos. El señor Rajoy, en la entrevista que tuvo con los representantes del empresariado gallego, en concreto con el presidente de la patronal de Pontevedra, se mostró receptivo hacia proyectos que no son otra cosa que una repetición de lo que estamos oyendo aquí, pero luego no tenemos nada. La pregunta es: ¿Cómo se explica esto? Simplemente por una cosa, porque están, pero no oyen.

¿Qué pide esta proposición no de ley? Si lo analizamos con calma pide lo que ya está escrito. Nos está diciendo, ni más ni menos, que aceleremos la ejecu-

ción, que declaremos la urgencia, que se comprometa el Gobierno, que estudie y lleve a cabo un plan, juntamente con Renfe y la Xunta, que clarifique la función de FEVE, es decir, está pidiendo, ni más ni menos, que se cumpla lo que se ha dicho. A lo mejor es una proposición que no tenía que proponerse, pero en realidad es necesario, porque la experiencia nos enseña que en Galicia siempre ha ocurrido así. La prueba es la cantidad de planes que se han expuesto aquí y que están incumplidos.

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

El señor **DELGADO ARCE**: El Grupo Parlamentario Popular va a votar negativamente la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego, por los argumentos que voy a exponer.

En materia de infraestructuras ferroviarias, la planificación de actuaciones para la Comunidad Autónoma de Galicia tiene —por decirlo así— su momento más definitorio y más cercano en el tiempo el 18 de enero de 2001, cuando se publicó el convenio de colaboración, entre el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y Renfe, para la mejora de la red ferroviaria de Galicia. Ahí se definía un conjunto de actuaciones en la red convencional y en la red de alta velocidad y más concretamente en el eixo atlántico. El Plan de infraestructuras ferroviarias 2000-2007 definió una amplia red de alta velocidad y de actuaciones en la red convencional en Galicia que se vinieron ejecutando a los ritmos posibles. Y digo a los ritmos posibles porque cuando un gobierno se encuentra un territorio sin ningún tipo de planificación ferroviaria tiene que comenzar por el principio, que es encargar y licitar los estudios informativos. Se ha venido cumpliendo esa programación desde la fecha en la que se empezó a materializar aquella planificación y es lo cierto que en esta Cámara hemos tenido ya bastantes debates desde aquella fecha, en los que la oposición ponía de relieve la problemática que se venía planteando desde el inicio. Por supuesto, en materia de infraestructuras ferroviarias, la cuestión no es de realizaciones. Desde luego, para la oposición es, como estoy viendo constantemente, una cuestión de fe. Ustedes no creen en nosotros, no creen en nuestra política, no creen en nuestras intenciones y además de no creer su estrategia —respetable— es de desgaste y de desacreditación. Lo ponen de manifiesto —se lo digo con respeto— constantemente. Tienen todo el derecho del mundo a estar encima del Gobierno. El Grupo Parlamentario Popular no adopta una posición contemplativa cuando observa que un problema real se plantea. Les recuerdo el debate que tuvimos aquí el 20 de noviembre del pasado año sobre el tema del tramo Lubián-Ourense. Fue este diputado el que dijo con todas las letras —y está en el «Diario de Sesiones»— que este convenio al que acabo de aludir podía y debía

ser mejorado, pues sabe que no resultaba en modo alguno satisfactorio que del estudio informativo del tramo Lubián-Ourense pudiera resultar una solución que no fuera la que todos esperábamos de doble vía y de alta velocidad efectiva.

El Gobierno del Estado ha reaccionado adecuadamente a las justas demandas de todos, se ha autoconvencido de algunos aspectos que se le venían planteando y no solamente se ha dado un acelerón, un nuevo impulso a las infraestructuras ferroviarias programadas, sino que además —y esto no lo pueden dejar de reconocer— se ha definido un nuevo corredor y dos nuevas conexiones de alta velocidad, que, señorías, con todo el respeto, no estaban en sus prioridades de una manera clara, muchas de ellas ni tan siquiera los grupos de la oposición las mencionaban y reconozcan que les cogieron de sorpresa y que son muy positivas para Galicia. Estoy hablando del corredor ferroviario del Cantábrico. He escuchado muchas veces plantear al señor Rodríguez, yo creo que con mucho acierto, la alternativa al eje mediterráneo, que debíamos construir un eje cantábrico. Lo tenemos que hacer a través de la autovía del Cantábrico por carretera, lo vamos a hacer y espero que lo vayamos a hacer con el corredor ferroviario del Cantábrico Ferrol-Asturias-Cantabria-Bilbao. La inversión en el tramo gallego será de 1.476 millones de euros. Lo que más agrada a este diputado es que hemos pasado del papel a la realidad. Deben saber que en el poco tiempo que ha transcurrido desde la aprobación del Plan Galicia de 24 enero, el 28 de febrero el GIF publicó la licitación de los estudios de consultoría y asistencia para redactar los estudios informativos de este trazado. Por lo tanto, no se ha jugado de farol. No podemos empezar en este tramo con otra cosa que no sea un estudio informativo, porque no tenemos absolutamente nada, no nos han dejado en herencia nada; tenemos que empezar administrativamente por ahí.

Por lo que se refiere a las nuevas conexiones de alta velocidad Ponferrada-Monforte de Lemos, de 110 kilómetros, pasa tres cuartos de lo mismo. El 14 de febrero de este año se ha publicado la licitación del contrato de consultoría y asistencia para realizar el estudio informativo. Nada teníamos. Recuerdo que la previsión socialista en materia ferroviaria no incluía ni un solo kilómetro de AVE en Galicia, lo más que llegaba era hasta Ponferrada. Ahora se define este nuevo corredor, que yo aplaudo, porque soy el primero en alegrarme de que haya este doble acceso de alta velocidad a Galicia. La nueva conexión de alta velocidad Lugo-A Coruña que se define, de 115 kilómetros de longitud y 700 millones de euros de coste estimado, ya tiene publicada en el BOE desde el 8 de marzo la licitación de los concursos para el estudio informativo. Por tanto, señorías, de propaganda absolutamente nada, estamos concretando afirmaciones con hechos.

En cuanto a las actuaciones ya definidas —termino, señor presidente—, no se puede dejar de reconocer el monumental impulso que hemos dado al tramo Lubián-Ourense, con la definición de la alta velocidad estricta y de la doble vía que va a permitir el acortamiento de los tiempos de viaje; por ejemplo, Ourense, mi ciudad, va a estar a dos horas y siete minutos de la capital de España. A eso hay que añadir que se han acelerado las actuaciones en el corredor Ourense-Monforte-Lugo — el 30 de enero se ha publicado el inicio del proceso de información pública— y en el tramo Vigo-Pontevedra, en el eixo atlántico de alta velocidad, este mes de marzo el Ministerio de Fomento ha solicitado al Ministerio de Medio Ambiente la declaración de impacto ambiental. Son trámites que estaban previstos, pero que se han acelerado porque se ha presionado desde el ministerio para que se agilizaran. El mismo hecho de que anteayer hayan comenzado las obras y se hayan puesto las traviesas de dos nuevos tramos de alta velocidad del eixo atlántico, la variante de Ordes, y de que sean muchos los subtramos, dentro de los tramos Vigo-Santiago y Santiago-A Coruña-Ferrol, que están en obras, mientras otros están pendientes de declaración de impacto ambiental, refleja que estamos ya en fases administrativas diferentes al estudio informativo.

También quiero referirme a la conexión hispano-lusa en alta velocidad Vigo-Oporto. La Agrupación Europea de Intereses Económicos adjudicó en febrero a SENER el estudio de viabilidad de ese tramo. La voluntad de la comunicación con Portugal que tiene el Gobierno de España es clara, pero las dificultades financieras que tiene el Estado portugués, nuestro país hermano, son evidentes y SS.SS. lo saben.

Termino refiriéndome al respaldo financiero. El respaldo financiero de todos estos compromisos existe. Aquí ha habido dos comparecencias —creo que usted participó en una de ellas, señor Rodríguez— del ministro de Hacienda y del ministro de Economía, en las que se puso claramente de relieve que la financiación de las inversiones del Plan Galicia que afecten a diferentes ejercicios, como las autovías o las nuevas líneas ferroviarias que representan el 70 por ciento del nuevo gasto del Plan Galicia, se encajarán en los escenarios presupuestarios plurianuales del sector público estatal, en el momento y en la medida en que se conozcan los presupuestos globales de esas nuevas actuaciones. El resto de las actuaciones tiene claramente asegurada su financiación, aunque por supuesto para ustedes esto es una cuestión de fe.

Como no puede ser menos, señorías —y ya remato—, seguiremos pendientes de que todos estos trámites se cumplimenten. Agradezco el interés de la oposición, pero lo que ustedes nos plantean es que definamos un nuevo modelo de actuación ferroviaria. Nosotros tenemos un modelo de actuación ferroviaria, tenemos la voluntad de llevarlo a cabo y nos vamos a comprometer en su ejecución.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE CARRILES PARA VEHÍCULOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO Y DE VEHÍCULOS CON ALTA OCUPACIÓN (BUS-VAO) SOBRE LA RED RADIAL DE CARRETERAS DE ACCESO A MADRID, N-I, N-II, N-III, N-IV, N-V, N-401 Y N-607 Y LOS NECESARIOS ENTRONQUES METROPOLITANOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001947.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura en el orden del día con el número 11, relativa a la construcción de carriles para vehículos de transporte público colectivo y de vehículos de alta ocupación (bus-vao) sobre la red radial de carreteras de acceso a Madrid, N-I, N-II, N-III, N-IV, N-V, N-401 y N-607, y los necesarios entronques metropolitanos, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Quintana.

El señor **QUINTANA VIAR**: Efectivamente, señor presidente, mi intención y la de mi grupo al presentar esta proposición no de ley es positiva, ya que trata de buscar soluciones a las grandes dificultades que existen hoy en las grandes radiales de nuestra comunidad. Hoy la movilidad en las grandes ciudades es un problema y Madrid no es una excepción. Podemos confirmar que hoy Madrid es seguramente la ciudad de España con más atascos y que más problemas de movilidad tiene, seguramente también como consecuencia de no haber hecho en su momento las inversiones que le correspondían para solucionar este tipo de situaciones.

Comentaré, señor presidente, que las radiales nacionales de entrada y salida a Madrid superan al día más de 100.000 coches. Sobre todo en la N-I se ha producido en los últimos tres años un aumento de tráfico, cuando anteriormente era de las últimas en cuanto a incorporación o tener mayor tráfico, y en este momento aporta 150.000 vehículos al día. Esto significa que en hora punta entre 2.000 y 2.500 viajeros están entrando por hora y por carril en la ciudad de Madrid y que hay una gran saturación dificultando la movilidad existente para entrar y salir en la ciudad de Madrid. ¿Qué significa eso? Significa que ya no solamente existen grandes saturaciones de tráfico entre lo que son los dos grandes cinturones de la M-30 y la M-40 que rodean el conjunto de la ciudad de Madrid, sino que se están produciendo en varios kilómetros de estos anillos o circunvalaciones. Esto está generando grandes perjuicios tanto de carácter económico como a nivel social. Estas saturaciones producen hoy pérdidas de más de cientos millones de euros en horas de trabajo, producen un mayor gasto y un mayor coste energético del que realmente se debería consumir y, sobre todo, empieza a ser un ele-

mento también que atenta a la salud —y así lo vienen mostrando los indicadores de los últimos años— en cuanto al incremento de la contaminación.

Ante esta situación, la alternativa del Ministerio de Fomento es el famoso inacabado plan de accesos a Madrid que fundamentalmente lo que está proponiendo son las famosas radiales de peaje. Las radiales de peaje no sólo están aún sin terminar, sino que es una propuesta de unas determinadas infraestructuras que no van a resolver las grandes dificultades en cuanto a movilidad que ya tiene Madrid. Si alguna Administración se precia de establecer como una prioridad la movilidad, para ir resolviéndola tiene que plantearlo en lo que se denomina horas/trabajos, es decir, invertir en aquel tipo de infraestructuras que signifiquen que el tiempo que se utiliza en el vehículo privado u otro tipo de transporte público se reduzca. Lo que van a conseguir fundamentalmente las radiales de peaje es resolver más los problemas que se pueden denominar horas/ocio, es decir, los fines de semana la entrada o salida a Madrid será mejor que la que se produce en este momento. La prioridad —que yo creo que no tiene un color ideológico— de reducir horas de trabajo es evidente que no se encuentra entre los objetivos importantes del Partido Popular.

Se puede decir —y no lo digo de forma peyorativa— que es una inmoralidad social condenar a los trabajadores y usuarios a pagar un coste adicional si quieren acudir en menor tiempo al trabajo. Esta es un poco la alternativa que significan las radiales. Desde luego, estas radiales no van a reducir los atascos y las saturaciones que ya se están produciendo desde hace algún tiempo. Estas saturaciones no solamente se producen en tramos punta, sino también en tramos valle. Para explicarme diré que en este momento se están produciendo atascos importantes y problemas de tráfico en horas que realmente no son ni de entrada ni salida de los centros de trabajo. Por tanto esta alternativa de las famosas radiales de peaje, del Partido Popular en Madrid, sólo sirve para que se puedan producir crecimientos urbanísticos alrededor o en el eje que establecen las mismas o simplemente pelotazos urbanísticos.

Nosotros queremos proponer una alternativa distinta a la de generar unas nuevas infraestructuras que siempre llegan a la misma situación porque la entrada en Madrid sigue siendo la misma cuando uno se acerca, por muchas vueltas que le queramos dar a la ciudad. Con nuestra propuesta en el fondo queremos intentar primero, fomentar la racionalidad del vehículo privado y por esa razón proponemos los famosos carril bus-vao. Los bus-vao, respecto a los que hay una experiencia que luego comentaré, en concreto sobre la N-VI, son para plataformas que pueden ser reversibles. Lógicamente, se suelen utilizar en un sentido para la entrada a una gran ciudad, como es el caso de Madrid, y cuando se produce el efecto contrario, que es por la tarde, esa plataforma se utiliza, lógicamente, en un sentido distin-

to del que se ha utilizado por la mañana. Además, es para uso exclusivo de autobuses o de aquel transporte público o colectivo que se desarrolla a nivel de superficie, así como para vehículos de alta ocupación, es decir, para aquellos vehículos que llevan dos o más viajeros.

Intentamos que se produzca una buena cultura, porque creo que es importante que se equilibre el uso del coche privado con el uso del transporte público. En este momento, este tipo de infraestructuras, este generar más y más carreteras, lo que está produciendo es, en definitiva, empujar a la ciudadanía a que utilice aún más el vehículo, y le pondré algún ejemplo. Mientras un autobús ocupa 11 metros de longitud y transporta a 56 personas, para transportar esas mismas 56 personas en vehículos privados, a una media por coche de 1,3 personas, que es la que se produce en Madrid, hacen falta 43 vehículos, que contando con las distancias de seguridad vial requieren 516 metros. Es decir, el uso de calzada es 26 veces superior en el transporte del mismo número de personas en coches y vehículos privados, lógicamente, que si se hace en autobús.

Esto es lo que nosotros estamos proponiendo: establecer que la implantación y el desarrollo de estas vías exigen infraestructuras complementarias dentro de un plan integrado de transporte. Es decir —y termino en medio minuto, señor presidente—, entendemos que debe haber una estrategia integradora del resto de la movilidad, de los modos que se producen en el transporte. Los bus-vao tienen que llegar a centros de intermodalidad, repito, para utilizar otros modos de transporte; se deben conectar con el metro, con cercanías, con autobuses, debe haber estacionamientos disuasorios y deben estar próximos a los cinturones. Seguramente hoy la N-VI es un buen ejemplo de lo que estoy comentando, pero sería mucho más lógico y eficaz el carril bus-vao si el intercambiador no estuviera en el distrito de Moncloa, en el centro de Madrid, sino más cerca de la M-40 ó la M-30— Repito, esto es lo que apuntamos. Esta experiencia de la N-VI, que es la segunda radial por la que más vehículos de la región entran en la ciudad de Madrid, está funcionando razonablemente bien dentro de lo que he comentado; y respecto de estas propuestas también quiero decir que así lo apunta el libro blanco de la Unión Europea, que lo establece como el catálogo de las buenas prácticas.

Esa es la razón, señor presidente, de haber traído esta proposición no de ley a la Comisión de Infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bardisa, en nombre del Grupo Popular.

El señor **BARDISA JORDA**: Señor presidente, en el Grupo Popular pensamos que esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista en nada va a solucionar las entradas en Madrid, la movilidad del tráfico en Madrid ni los atascos en Madrid. Tenemos ya cons-

truido un bus-vao en la N-VI, en la carretera de La Coruña, y no se han solucionado los problemas de entrada a Madrid. Además, creemos que no ha habido propuesta alguna por parte de los órganos responsables de las líneas de transporte público colectivo para implantar carriles de uso exclusivo de autobuses en otras vías radiales.

De todas formas, me alegro de que se abra este debate, por parte del Grupo Socialista, sobre el transporte público y la entrada en Madrid. Creo que el Partido Socialista no nos puede dar lecciones de cómo se van a resolver las entradas en Madrid. Desde el Gobierno del Partido Popular en la Comunidad Autónoma de Madrid se ha llevado a cabo una política de infraestructuras que ha apostado firmemente por el transporte público.

Por otra parte, respecto a los radiales por parte del Ministerio de Fomento se está apostando por la entrada en Madrid del transporte público. Tengo que decir, y siento mucho que al Partido Socialista esto le duela, que cuando gobernaron ellos hubo una gestión y cuando ha gobernado el Partido Popular hay otra gestión. El Partido Socialista, durante 12 años de gobierno en la Comunidad Autónoma de Madrid, hizo 14 kilómetros de Metro. El Partido Popular, en ocho años de gobierno, ha construido 114 kilómetros de Metro. Eso es apostar por el transporte público, eso es apostar por que los trabajadores puedan entrar en Madrid, eso es apostar por que no haya costes adicionales al trabajo y eso es apostar por que todas las entradas a Madrid se van a solucionar precisamente con el transporte público, con el Metro. Por ejemplo —y el señor Quintana lo sabe perfectamente puesto que ha sido alcalde de Fuenlabrada—, una de las grandes obras del Partido Popular en la Comunidad de Madrid ha sido el Metrosur. El Gobierno del Partido Popular ha enlazado los municipios de Alcorcón, Móstoles, Leganés, Getafe y Fuenlabrada con la red de Metro de Madrid. Más de 40 kilómetros de Metro, con 28 estaciones. Eso es creer en el sistema público, eso es creer en el transporte público, eso es hacer algo por los trabajadores de toda esa zona y de todos esos municipios, eso es apostar por poder entrar en Madrid.

En Madrid hay las carreteras que hay, no hay más, aparte de las radiales, que también las va a hacer el Gobierno del Partido Popular. Señor diputado, en la N-I lo que hay que hacer es crear más Metro, y así lo tenemos en la propuesta de Gobierno de nuestra candidata Esperanza Aguirre a las próximas elecciones autonómicas. Ustedes no tienen ninguna propuesta sobre la N-I. Crearemos 11 kilómetros de Metro, partiendo de la estación de Fuencarral, en la línea 10, dando servicio a San Sebastián de los Reyes y a Alcobendas, lo que facilitará la accesibilidad en todo el eje de la N-I. En la N-II, tenemos prevista la construcción de seis kilómetros y medio de Metro, llegando a las ciudades de Coslada y San Fernando de Henares, creando las estaciones de Pinar del Rey, Alameda de Osuna y finalizando

en la Peineta, que en el futuro será la villa olímpica si el Comité Olímpico Internacional designa a Madrid como sede de los Juegos Olímpicos de 2012. En la N-III ya se ha hecho el Metro, es decir, también en la última legislatura de gobierno del presidente Ruiz Gallardón se ha creado la variante que va a Vaciamadrid y a Arganda del Rey, y ahora hay una propuesta de ampliación de tres kilómetros al barrio del Congosto, en Vallecas. En la N-IV también hay una propuesta para que el Metro vaya a todo el distrito de Villaverde y Carabanchel, con una construcción en total de siete kilómetros de Metro. En la N-VI, aparte de que ya hay un bus-vao y no se ha resuelto nada, lo que hay que hacer es llevar el Metro, como está propuesto también por parte del Partido Popular, a Pozuelo y a Boadilla del Monte.

Esto es gestionar, señores diputados, esto es hacer las cosas bien. Ante la diferencia entre ocho años de gobierno y 114 kilómetros de Metro y 12 años de gobierno en los que ustedes hicieron 14 kilómetros de Metro, los ciudadanos se preguntan qué pasa. Ahí está la diferencia de gestión entre el Gobierno de un color y el Gobierno de otro color. Eso es apostar e invertir.

Por último, uno de los puntos difíciles en la N-I era entre San Sebastián de los Reyes y Algete y quiero anunciar que el Ministerio de Fomento ya está empezando las obras entre el enlace norte de San Sebastián de los Reyes y el enlace de Algete en la N-I, que va a resolver un problema importante.

Señor presidente, no podemos votar favorablemente esta proposición no de ley, aunque con ello no descartamos que cuando haya una propuesta del Consorcio de Transportes, que es el que tiene que hacerla, se vayan a crear bus-vao porque pueden resolver parte del problema y tampoco nos negamos a que existan. Actualmente hay en redacción un estudio informativo para la implantación de una calzada bus-vao en la N-401 y también hay una propuesta del Consorcio de Transportes para estudiar el tramo comprendido entre el intercambiador de la Castellana hasta el enlace norte de la N-I con la M-40. Por lo tanto, tampoco descartamos que en aquellos sitios donde sea necesario, donde haya una propuesta y se pueda hacer un estudio, se vayan a crear más bus-vao, pero repito —y termino con esto— que apostar por el transporte público es apostar por el Metro, como ha apostado el Gobierno del Partido Popular en la Comunidad de Madrid y como lo va a seguir haciendo con las propuestas de nuestra candidata Esperanza Aguirre. Todo el mundo sabe que con la ampliación del Metro solucionaremos el problema de la entrada de los trabajadores a Madrid.

El señor **QUINTANA VIAR**: Señor presidente, espero que me permita traer el programa de Rafael Simancas a la próxima sesión de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Quintana, no tiene el uso de la palabra.

— **PARA POSIBILITAR LA PARTICIPACIÓN DE LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS CATALANAS (GENERALITAT DE CATALUÑA Y AYUNTAMIENTOS CONCERNIDOS) Y SECTORES IMPLICADOS EN LA GESTIÓN DE LOS AEROPUERTOS DE BARCELONA, GIRONA Y REUS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002017.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número doce en el orden del día primitivo, para posibilitar la participación de las administraciones públicas catalanas (Generalitat de Cataluña y ayuntamientos concernidos) y sectores implicados en la gestión de los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: La hora y el tiempo que llevamos de Comisión nos obligan a ser un poco más concisos. Lo intentaremos.

Creo que la proposición no de ley que trae el Grupo Socialista a esta Comisión se suscribe por toda la sociedad catalana, y con ello no exagero. Así el plan estratégico titulado —y traduzco— Un nuevo modelo de gestión para el aeropuerto de Barcelona, firmado y suscrito por toda la sociedad catalana, desde instituciones económicas, empresariales y sindicatos, así como Fomento del Trabajo, el Círculo de Economía, la Cámara de Comercio, el puerto de Barcelona o Comisiones Obreras y UGT, nos advierte que el actual modelo de gestión aeroportuaria en España, un modelo centralizado y público, perjudica la capacidad aeroportuaria de los aeropuertos españoles y de los aeropuertos catalanes en concreto, ya que este modelo de gestión permite solamente que haya un *hub* internacional en todo el mapa aeroportuario y, por tanto, ningunea la posibilidad y la potencialidad del aeropuerto del Prat en Barcelona. Además, resta posibilidades al desarrollo de los aeropuertos de menores dimensiones —aquí estamos hablando de los aeropuertos de Reus y de Girona— y desconecta la infraestructura aeroportuaria, los aeropuertos españoles, de las necesidades que tiene su *hinterland* inmediato, en este caso la sociedad catalana, las empresas que necesitan de esta gran infraestructura.

Además el modelo aeroportuario español es un modelo anómalo dentro de los países comparables. Así, por ejemplo, Francia, Italia, Reino Unido o incluso países más pequeños, como Holanda o Bélgica, tienen gestiones descentralizadas de su mapa aeroportuario. También los aeropuertos de Estados Unidos y Canadá tienen este tipo de gestión. Además aplican modelos de gestión diversos, donde se comparte esa gestión entre distintas administraciones, sean locales, supralocales o estatales, y entre agentes públicos y agentes privados.

Que quede claro que no estamos hablando del control del tráfico aéreo, que tenderá a centralizarse a nivel europeo, como bien nos dice el Libro blanco del transporte, apostando por la creación de un cielo único europeo. Estamos hablando de la gestión del aeropuerto. Por tanto, la proposición no de ley reitera una voluntad del Grupo Socialista, en sintonía con la sociedad catalana, que ya ha venido expresada aquí, en el Congreso de los Diputados, en las enmiendas a la ley de acompañamiento y en algunas enmiendas presentadas a una moción de Convergència i Unió consecuencia de una interpelación que se debatió en el Pleno. También en el Ayuntamiento de Barcelona hubo una moción en la que estas propuestas no tuvieron ningún voto en contra. Por tanto, en ese ámbito administrativo, en el Ayuntamiento de Barcelona, el Partido Popular no votó en contra, siguiendo lo que ya dijo el señor Fernández Díaz de que estaba de acuerdo con abrir la gestión de los aeropuertos al sector privado, lo que deseamos y esperamos que también suceda aquí.

Nuestra proposición no de ley se desarrolla en cuatro puntos que, resumiendo, atañen a un modelo de gestión coparticipado entre distintos agentes privados y públicos y entre distintas administraciones y a unos aeropuertos que estén mucho más conectados e interrelacionados con sus áreas de influencia, con la sociedad y con las redes empresariales que lo requieren.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. Comienzo por lo que debería decir al final, pero lo digo para que quede bien claro nuestro apoyo. Básicamente estamos de acuerdo con las ideas generales de la proposición no de ley y en concreto con el punto tres, cuyo contenido es exactamente igual que el de una proposición no de ley que nuestro grupo presentó dos meses antes de hacerlo el Grupo Parlamentario Socialista. No discuto la oportunidad y me parece muy bien que el Grupo Parlamentario Socialista, en el momento de escoger las proposiciones no de ley para el debate de hoy, haya dado preferencia a la que se está debatiendo ahora. Nosotros no lo hicimos en su momento por haberse creado una subcomisión para trabajar sobre el análisis de la situación actual de las infraestructuras aeroportuarias, su gestión y mejora del funcionamiento de sus servicios, subcomisión cuya constitución fue aprobada en el Pleno a través de una moción, pero no sé por qué los trámites parlamentarios hacen que una subcomisión aprobada en Pleno tenga que volver después a la Comisión para ser aprobada por esta, que la tiene que volver a mandar al Pleno, que, sin votación, la vuelve a aprobar. Me parece que esta subcomisión, aprobada en el Pleno, ya debería tener su plan de traba-

jo en marcha. Por eso no insistimos en la proposición no de ley de nuestro grupo, que, como digo, es casi exactamente igual en lo relativo al punto tres de la presentada hoy. Lo lamento también, señor presidente, porque usted sabe que yo siempre quiero eliminar del orden del día la acumulación de proposiciones, y este hubiese sido un buen momento para hacerlo. De la misma manera que en las reuniones de la Mesa siempre decimos que se eliminen o incorporen elementos en los debates, en el día de hoy, no hubiésemos tenido ningún inconveniente si se nos hubiese comunicado con tiempo, de agrupar nuestra proposición no de ley con la que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista; no lo hacemos porque, ya que no se ha seguido una norma, otro día discutiremos sobre la posibilidad de participación de sectores implicados en la gestión de los aeropuertos; lo haremos más adelante, ya llegará su momento. Hoy vamos a apoyar la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Socialista porque estamos verdaderamente convencidos de que lo que ellos presentan es lo que nosotros presentamos en la nuestra, lo que discutimos en la moción y lo que esperamos obtener si logramos tener algo de tiempo para trabajar en la subcomisión. En cuanto a la gestión de los aeropuertos, no estamos de acuerdo con la forma en que se desarrolla, hay modelos que han funcionado muy bien en los puertos marítimos de interés general y por tanto no vemos por qué no solamente no hay manera de llegar a estudiar esto, sino que además AENA ha recibido órdenes de rehacer toda su organización en forma de unidades estancas, lo que deja constancia de que aquel que pretenda hacer alguna modificación en la forma de gestión se estrellará contra las intenciones que sobre este tema tiene el ministerio. No estamos de acuerdo. Por tanto, vamos a apoyar la proposición no de ley que solicita una apertura de la gestión de los aeropuertos catalanes, que también pedía la nuestra. No tenemos ningún inconveniente en la creación de un organismo para que en toda España la gestión de los aeropuertos fuese mucho más amplia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, en relación con las dos consideraciones que ha hecho usted, relativa la primera de ellas a la subcomisión, como S.S. sabe, a pesar de haberse aprobado en Pleno, tienen que ser los grupos los que soliciten de la Mesa de la Comisión su puesta en marcha. Ningún grupo lo ha solicitado, en este caso lo ha hecho el suyo, y, como S.S. sabe, irá a la próxima reunión de la Mesa de la Comisión. Por tanto, depende de la iniciativa de los grupos que esto se ponga en marcha.

En relación con la no coincidencia de las proposiciones no de ley, como S.S. sabe también, son los grupos los que proponen las proposiciones no de ley que van en el orden del día. Si su grupo no lo ha hecho, lo cual lamento, no sabría que decirle. En cualquier caso, la Mesa coincide con usted en que evitar la acumulación

reiterada de proposiciones no de ley es un buen sistema para el buen desarrollo de la Comisión, y por ello diremos a los servicios de la Comisión que estén más pendientes en los casos subsiguientes para que se puedan acumular todas las iniciativas que tengan el mismo tenor, como ocurre en este caso.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, en las reuniones de la Mesa se acordó que a cada grupo se le dé un cupo y no se diga cuáles son las proposiciones no de ley que se van a debatir; por tanto, yo no puedo saber cuáles se van a acumular. En todo caso, tendrían que hacerlo los servicios de la Cámara. Yo no he sabido hasta el último momento que el Grupo Socialista había escogido esta proposición no de ley; de haberlo sabido, hubiera presentado la mía, que era igual. No lo voy a hacer, pero podría pedir que a partir de ahora en las reuniones de la Mesa para preparar el orden del día quede establecido cuáles van. Esta vez ha pasado esto, pero esperamos que no pase más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, me dice el letrado que él también recibió la información en el último momento y que por tanto, no se pudo hacer. Le pedimos disculpas desde la Mesa y desde los servicios de la Cámara, puesto que ha sido la primera vez que no se acumulan estas iniciativas por la premura con la que el Grupo Socialista eligió la suya en el último momento.

Tiene la palabra la señora Montseny, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, para cerrar el debate.

La señora **MONTSENY MASIP**: Vaya por delante que esta portavoz no va a entrar en el debate de la creación de la subcomisión, por lo que ya se ha dicho anteriormente. En el momento que se solicite y se acuerde por todos los grupos parlamentarios, los señores comisionados seguirán estudiando las posibilidades de mejorar los servicios del aeropuerto de Barcelona. Mi grupo parlamentario piensa que se debe ser cauto en la creación de nuevos organismos por cuanto nosotros tenemos un programa establecido en esta legislatura para contener el gasto, aprovechar los recursos económicos, equilibrio presupuestario. toda una serie de cosas que SS.SS. conocen sobradamente. No obstante, tengo que decir que el crecimiento económico sostenido que se ha producido en el Estado español en los últimos años ha hecho que se disparara la necesidad de servicio de todos los aeropuertos en general de España y, por supuesto, también el de Barcelona, que es uno de los más grandes en cuanto a necesidades de servicio por petición de usuarios, transporte de mercancías y una serie de cosas que todos conocemos.

Señora Miralles, soy la primera en reconocer que el aeropuerto de Barcelona ha tenido antes y después una constante mejora en las necesidades del servicio, pero en los últimos años, con arreglo al Plan de infraestruc-

turas en general planificado para el período 2000-2007 y de acuerdo también con los planes directores y con el específico del aeropuerto de Barcelona, los usuarios de Barcelona —esta diputada es de Barcelona y S.S. también lo es— vemos cada día cómo han ido mejorando los servicios en el aeropuerto: aparcamientos, incorporación de las mejores tecnologías, cintas deslizantes, reciente inauguración del aparcamiento de la zona de despegues internacionales, en resumen, que el aeropuerto de Barcelona es hoy día uno de los más adelantados de España. En estos momentos, respecto a la capacidad que se preveía para el Plan de infraestructuras del período 2000-2007, se cubren las expectativas mucho más allá de lo que en ese momento requería el aeropuerto de Barcelona. En este momento se realizan unas 52 operaciones de aeronaves a la hora en sus pistas de vuelo; se pueden estacionar 99 aeronaves en sus plataformas y sus edificios terminales permiten atender hasta 3.000 pasajeros por hora, 1.500 de llegada y 1.500 de salida, para vuelos que no pertenecen a la Unión Europea y también se atienden los de la Unión Europea. Con estas infraestructuras se ha podido atender durante el año 2002 a 21,347 millones de pasajeros. Pero no es ese el punto más importante; el punto más importante es que las previsiones están efectuadas para el año 2025, con la proyección de que se puedan atender 40 millones de usuarios al año. Quiero decir que estamos ya en la previsión de un tráfico de 40 millones de pasajeros anuales para el año 2025 y hasta 90 operaciones de aeronaves por hora si el crecimiento se sigue produciendo, que sin duda se producirá. Creo que las expectativas están cumplidas de una forma importante.

El señor ministro de Fomento ha contestado ya numerosísimas veces en relación con la interpelación que se le planteó en el Pleno, y me gustaría recordar algunas de sus palabras sobre la visión general del sistema aeroportuario español en su comparecencia en el Congreso de los Diputados en mayo de 2001, para informar, a petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), como bien decía el señor Sedó, sobre el desarrollo del Plan director del aeropuerto de Barcelona e iniciativas a llevar a cabo en el resto de los aeropuertos catalanes, porque tanto el de Gerona como el de Reus —si bien la proposición no de ley especifica más y da más datos concretos sobre el aeropuerto de Barcelona— también se han visto mejorados en la expectativa de las necesidades de aeropuertos que sin duda son importantes pero que no llegan a tener las necesidades y el tráfico que tiene el de Barcelona. El señor ministro de Fomento decía que para el desarrollo aeroportuario del conjunto de la red de aeropuertos de interés general es fundamental el mantenimiento de un sistema de gestión integrada, lo que se hace en el aeropuerto de Barcelona. Asimismo decía que en el momento actual de política aeroportuaria y de equilibrio presupuestario del Estado, el Ministerio de Fomento pretende mantener los parámetros básicos

porque no es aconsejable la fragmentación del sistema aeroportuario. Su señoría hablaba de descentralización y comparaba otros modelos de otros Estados, creo que en este caso debemos ceñirnos a un modelo muy descentralizado que ya tiene España y en el que se integran distintos niveles de Administración del Estado. Tan Administración del Estado es el Gobierno de la nación como la comunidad autónoma —es un tema complicado, señor presidente e intentaré ajustarme al tiempo todo lo posible— o la Administración local. Las distintas administraciones cumplen sus competencias con arreglo a las que les han sido encomendadas en el real decreto que regula el aeropuerto de Barcelona y que se plasman en el artículo 8 del Real Decreto 2591 de 1998, en el que —no hace falta reiterar el contenido del propio artículo— se cumple a rajatabla lo que se viene entendiendo por cumplimiento de las competencias asignadas a cada una de las administraciones que integran el Estado español.

Yo he reconocido —y convendrá usted conmigo— que el aeropuerto de Barcelona ha mejorado a lo largo de los años, pero también me reconocerá que se van produciendo mejoras y que hay una planificación a largo plazo. Apoyar su proposición no de ley sería reconocer que no se ha previsto una planificación y que no se han llevado a cabo obras de infraestructuras. El señor ministro de Fomento ha estado reiteradas veces en Barcelona inaugurando nuevas infraestructuras con arreglo al cumplimiento del plan previsto para el aeropuerto de Barcelona y, por tanto, lamentamos no poder votar hoy afirmativamente su proposición no de ley. No obstante, como creo que el aeropuerto de Barcelona tiene una importancia por todos reconocida, podemos seguir hablando sobre pequeñas mejoras que se puedan incorporar. Ningún grupo parlamentario ni ningún gobierno es perfecto, pero el Gobierno ha cumplido con creces las expectativas y ha puesto muchísimo empeño en mejorar todos los servicios tanto de mercancías, como de usuarios, de aterrizajes y despegues, es decir, todo lo concerniente al aeropuerto de Barcelona.

— **RELATIVA A LA LLEGADA DE LA AUTOVÍA A-92 A LA CIUDAD DE ALMERÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001791.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la última de las proposiciones no de ley que quedan en el orden del día previsto. Advierto a los portavoces que inmediatamente que finalicemos el debate de esta proposición pasaremos a votar. Me está haciendo señas un portavoz de que será a la una, y, en efecto, terminaremos a la una o algo después de la una, lo cual no quiere decir que los señores portavoces que van a

intervenir tengan el tiempo ilimitado. Por tanto, espero que terminemos poco después de la una.

Dicho esto, pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 8, relativa a la llegada de la autovía A-92 a la ciudad de Almería, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista y para cuya defensa tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, con esta proposición no de ley el Grupo Socialista pretende que la A-92, que ha terminado en la rotonda de Viator, acabe en el interior de la ciudad de Almería, tal y como estaba contemplado en el convenio que se firmó entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía en julio del año 1992. Como saben SS.SS., la A-92, Sevilla-Almería, ha sido el proyecto de infraestructura acometido por la Junta de Andalucía que más ha vertebrado el territorio andaluz desde la aprobación del estatuto de autonomía hasta nuestras fechas. La A-92 ha sido la apuesta del Gobierno autónomo por dotar a Andalucía de un eje viario estructurante que pusiese en comunicación interior a los dos extremos de su territorio. En poco más de diez años se han desarrollado en sucesivas fases y proyectos más de 500 kilómetros de autovía. Resalto esto. Es cierto que han sido más de diez años, pero también se han hecho más de 500 kilómetros de autovía que han facilitado la comunicación de las ocho capitales de provincia y de numerosos pueblos y ciudades, dotando a su territorio de una mayor cohesión territorial y de mayores posibilidades de desarrollo económico y social.

La última fase de la ejecución de la A-92 ha supuesto la culminación de un doble objetivo territorial. Por un lado, la conexión de Andalucía con el levante peninsular, algo que viene siendo muy reiterado desde las fuerzas sociales y políticas de Almería, y queremos que esa conexión se extienda no solamente a las carreteras, sino también al ferrocarril, de ahí nuestra insistencia en numerosas ocasiones respecto a línea de alta velocidad Murcia-Almería. Esa conexión con el levante se ha hecho a través de lo que se denomina ramal norte de la A-92, que va desde Baza, pasando por la comarca almeriense de Los Vélez, hasta Murcia. Por otro lado, se ha hecho la conexión a través del ramal sur de la ciudad de Almería con el resto de las capitales de provincia andaluzas. Ambos objetivos han supuesto la ejecución de 200 kilómetros de autovía a partir del tronco común de Guadix, con una inversión superior a los 378 millones de euros, de los que la Junta ha invertido más de 329, correspondientes a los 213 kilómetros de los ramales norte y sur de la A-92. Quiero resaltar que el ramal sur de la A-92 se hizo a través del convenio de julio de 1992 que mencioné anteriormente entre Fomento y la Junta de Andalucía. De acuerdo con este convenio, la Junta de Andalucía tenía que hacer el tramo Tabernas-Huéneja, que estaba dividido en tres subtramos: Tabernas-Nacimiento, Nacimiento-Las Jun-

tas y las Juntas-Huéneja. Este último tramo se inauguró el 19 de septiembre de 2002, y el presupuesto correspondiente a los tres subtramos era de 28.000 millones de pesetas. Por su parte, el Ministerio de Fomento tenía que hacer dos subtramos, desde el puente de Tabernas hasta Rioja, con un presupuesto de 2.500 millones de pesetas y una longitud de 6 kilómetros, y Rioja-variante de Almería, con un presupuesto de 5.893 millones de pesetas y una longitud aproximada de 11 kilómetros. El primero de ellos se inauguró el 17 de diciembre de 2001 por el secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, y el último, el Rioja-variante de Almería, por el Ministro de Fomento, el 11 de diciembre de 2002. Quiero resaltar la forma en que el Partido Popular en Almería se planteó esta infraestructura. Lo hizo desde la competitividad, y nosotros creemos que eso no fue acertado, y me temo que en ese planteamiento sigue el Partido Popular. El diario *Ideal*, de Almería, decía en un titular: El PP reta a Chaves: Fomento hará la A-92 antes que la Junta. Esto no era apropiado, y mucho menos cuando además no se cumplió. No sólo no se hizo antes, sino que se hizo mal; no quiero llegar a decir que se hizo una chapuza, pero sí que la terminación no es la adecuada, y así lo ha reconocido el propio Partido Popular. Esto se debería haber hecho desde la cooperación —y se debe seguir haciendo porque para nosotros y para la sociedad almeriense este proyecto no está terminado— y no desde el enfrentamiento y la competición. También quiero recordar que el jefe provincial de Tráfico, don Antonio Ginés, decía no hace mucho tiempo: Estamos haciendo un seguimiento de la rotonda. Y terminaba con la reflexión: Se va a eliminar esa rotonda. Esa rotonda no se debe eliminar de cualquier forma; se debe eliminar porque se alargue la autovía hasta la ciudad de Almería.

El desdoblamiento entre Tabernas y Rioja era una obra que estaba clara. El desdoblamiento se terminó en su momento, incluso un poco antes, y con un coste muy razonable. No estaba claro en el convenio cuál era la forma de terminar entre Rioja y la variante de Almería y había dos propuestas, y esto quiero matizarlo claramente. La primera era por la ribera este del río Andarax hasta Viator y tenía un coste de 36 millones de euros y la segunda alternativa era por el actual trazado de la 340 y costaba 50,4 millones de euros. Entendemos que se adoptó la solución más barata, sin otro criterio que el de ahorrar dinero, y por eso se ha llegado a la solución de una rotonda que no es admisible, que ya ha producido accidentes —en la semana posterior a su inauguración ya se produjeron dos accidentes— y que no cumple el compromiso que se había suscrito en el convenio de 1992. Es más, no cumple dos compromisos: que esta autovía llegara hasta la ciudad de Almería y que se desdoblase la N-340 en el término municipal de Almería. El argumento que esgrimió el Partido Popular en algunos momentos para no hacer esta prolongación —parece que ahora existe una mayor predis-

posición, esperemos que así sea— era que la Junta de Andalucía nunca puso reparos al proyecto de la autovía A-92 sur, entre Rioja y la variante de Almería, que terminaba en la rotonda de Viator. Nada más alejado de la realidad. La consejera de Obras Públicas hizo tres intentos con el Ministerio de Fomento para que la autovía A-92 sur se prolongase hasta la ciudad de Almería. El primero, el 24 de julio del año 2000, con el ministro de Fomento, a quien sugirió la necesidad de un convenio para la mejora de las infraestructuras en la ciudad de Almería para que, en el marco de los Juegos Mediterráneos 2005, esta autovía llegase hasta la ciudad de Almería. El ministro le sugirió que hablase con el secretario de Estado. El día 5 de octubre del año 2000, la consejera se reunió en Madrid con el secretario de Estado, señor Blanco, y le entregó un documento que se denominó: *Propuesta de concertación de las actuaciones, entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía, en el sistema de transportes Almería 2005*. El objeto era que esta autovía entrase hasta Almería, conectándola por la avenida del Mediterráneo, en la rotonda que está en las proximidades del centro comercial Alcampo. No se obtiene respuesta del secretario de Estado y, nuevamente, el 2 de abril de 2001, la consejera vuelve a remitir la información que ya había ofrecido al ministro de Fomento en julio de 2000, obteniéndose otra vez la callada por respuesta.

Para terminar, señor presidente, solamente quiero decir que la Junta de Andalucía, tanto a través de la Consejera como a través del presidente de la Junta de Andalucía, se ha manifestado en disposición de realizar la conexión entre la rotonda de Viator y la ciudad de Almería mediante un convenio en el que la Junta pondría el 50 por ciento de la inversión. Por tanto, no se trata solamente de decir que el Ministerio de Fomento haga la infraestructura completa, sino que hay una oferta en pie para que los escasos 4 kilómetros que faltan para unir la rotonda de Viator con la ciudad de Almería se realicen por un convenio al 50 por ciento. El Parlamento de Andalucía, el día 4 de diciembre de 2002, con la abstención del Partido Popular —se suele decir que el Partido Popular dice lo mismo en un sitio que en otro, y esperemos que así sea en esta ocasión—, instó al Ministerio de Fomento para que prolongara la A-92 sur desde la rotonda de Viator hasta la ciudad de Almería. Esta es nuestra propuesta, pero incluso estaríamos dispuestos a admitir una enmienda transaccional en el sentido de que se explicitara que se realizara al 50 por ciento mediante un convenio con la Junta de Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, el señor Matarí tiene la palabra.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Voy a empezar por el final y creo que mi intervención se resumiría muy fácilmente diciendo que si el señor Contreras presenta una

proposición para que el Gobierno de la nación realice una estructura y acaba ofreciendo que la haga al 50 por ciento, es porque sabe que es competencia de la Junta de Andalucía al cien por cien.

Señor Contreras, finalizando su intervención ha hecho referencia a un debate en el Parlamento de Andalucía en el que el señor Segura Vizcaíno ya tuvo ocasión de defender esta misma proposición, como también hizo otro compañero suyo en el Senado hace ya algunas semanas o meses, y tengo que felicitarle porque su coherencia es mucha y porque elaboran un texto que les sirve igual para el Congreso que para el Senado y para la Junta de Andalucía; da igual que estén en el Gobierno o que estén en la oposición. Eso es lo de menos, porque lo importante, como digo, es esa coherencia; su único objetivo es la confrontación con el Gobierno del Partido Popular, y para eso sirve tanto el Congreso como el Senado como la Junta de Andalucía, sin importar qué papel se desempeñe en cada uno de esos sitios. Esto es muy simple, pero sin embargo es el fondo de la cuestión. El contenido de la proposición poco importa, como digo; lo importante es conseguir titulares, que es lo que se persigue hoy, una vez más, del tipo de: el Partido Popular se opone a que la A-92, etcétera, etcétera. Ese es el objetivo y si para conseguirlo hay que mentir un poquito, se miente, no importa; si hay que retorcer, tergiversar, incluso me atrevería a decir manipular un documento oficial o un convenio, se hace; si hay que montar una manifestación, mejor, porque esa es la especialidad de la casa. Pero, señor Contreras, esta no creo que sea la forma de hacer oposición ni, por supuesto, de ejercer el Gobierno desde la Junta de Andalucía.

Señor presidente, muy brevemente, si me permite, voy a hacer una pequeña cronología del montaje de esta obra de teatro. Primero, el preámbulo. Señor Contreras, desde el 15 de noviembre de 1993, que es la primera referencia que yo he encontrado —seguramente habrá alguna anterior—, con Gobierno socialista y siendo ministro el señor Borrell, este tramo de la A-92 se denomina variante de Almería-Rioja, y así figura en todos los expedientes. Usted mismo lo ha reconocido en su intervención. Yo creo que ha sido un lapsus porque aquí dice esto y, sin embargo, en el texto de su proposición dice ciudad de Almería. Es un pequeño desliz, seguramente sin ninguna intención. En esa primera referencia se recoge lo que viene en ese convenio, firmado efectivamente en 1992, que incluía, entre otras actuaciones a realizar por el Ministerio de Fomento, entonces Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el desdoblamiento de la actual N-340 entre Almería y el cruce con la C-3326. Esta actuación, usted lo sabe perfectamente, señor Contreras, estaba formada por otras dos: variante de Almería-variante de Rioja y variante de Rioja-intersección con la C-3326. Este es el sentido y la interpretación, y usted lo sabe perfectamente, señor Contreras, porque además ha reconocido

que la señora consejera, en el año 2000, ha hecho una propuesta. ¡Si es un proyecto del año 1993, señor Contreras! Este es el sentido, y usted sabe perfectamente que la comisión de seguimiento del convenio lo ha entendido siempre como desdoblamiento de la N-340 entre Almería y el cruce con la C-3326. Diez años, señor Contreras. Nadie en diez años, ni siquiera usted, ha dicho otra cosa. Hoy nos hemos enterado, según ha dicho la consejera, que en junio de 2000. ¡Ocho años después de iniciado un proyecto!

Primer acto —decía—, se anuncia por el Partido Popular la conclusión de la A-92, con diez años de retraso por culpa de los gobiernos del PSOE y casi un año antes de la previsión contractual. Reacción del PSOE: esto nos viene fatal. Veníamos diciendo durante 10 ó 12 meses que la Junta de Andalucía, el PSOE, había terminado sus tramos de la A-92 y que el Gobierno del Partido Popular se olvida de Almería. Lo de siempre. ¿Qué hacemos? Montar otra historia.

Segundo acto. El ministro anuncia que va a inaugurar en Almería el último tramo de la A-92. Reacción del PSOE: manifestación. Se termina la A-92 y el Partido Socialista, responsable de diez años de retraso, decide aguar la fiesta a los almerienses y que lo mejor es montar una manifestación. ¿La excusa? Que no se ha cumplido el convenio de 1992 —falso—, que se iban a producir grandes atascos —no se ha producido ninguno— y que se iban a producir muchos accidentes, cosa que tampoco ha sucedido.

Tercer acto. Se inaugura la obra, se pone en servicio la carretera y, concluidas las obras y cumplido el convenio, la carretera pasa a ser titularidad de la Junta de Andalucía. Reacción del PSOE: no aceptar la transferencia y presentar proposiciones y mociones, con el mismo texto, como he dicho antes, en el Congreso, en el Senado y en el Parlamento andaluz para mantener viva, señor Contreras, una polémica absolutamente artificial.

Cuarto acto. El final es muy interesante. Aparece en escena la consejera de Obras Públicas y, como estrella invitada, el señor Chaves. ¿Qué tendría que decir el señor Chaves? Lógicamente, exigir al Gobierno de la nación que haga una infraestructura, que haga una obra que es de su competencia, que es lo que dice además el señor Contreras en la proposición que ha presentado aquí, en la que se ha presentado en el Senado y en la que se ha presentado en el Parlamento de Andalucía. Pues no. El señor Chaves, en un arrebató de sincera generosidad, dice que está dispuesto —hoy lo ha reiterado el señor Contreras— a financiar el 50 por ciento del nuevo proyecto. La verdad es que no está mal, pero no sé por qué me da a mí que si el señor Chaves no supiera que este nuevo proyecto es de competencia de la Junta de Andalucía, no habría sido tan generoso. **(Un señor diputado: Eso seguro.)** Por último aparece la consejera y no le vale ni lo que dice el señor Contreras, ni lo que dice el señor Asensio en el Senado, ni lo que

dice el señor Segura Vizcaíno en el Parlamento andaluz, ni siquiera lo que dice el presidente de la Junta de Andalucía, porque ya no propone el 50 por ciento que decía el señor Chaves, propone que el ministerio haga el tramo que va desde Viator hasta el límite del término municipal de la ciudad de Almería y que la Junta de Andalucía haga el resto.

Señorías, se cierra el telón, creo que con mucha confusión. Señor Contreras, es preciso que usted nos aclare con qué nos quedamos: con que haga la autovía el Ministerio de Fomento, como usted dice aquí, en el Senado y en el Parlamento de Andalucía; con que se financie al 50 por ciento, como dice el señor Chaves, o con que la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía haga un tramo y el Ministerio de Fomento haga otro tramo. Usted sabe, como saben todos sus compañeros, señor Contreras, que la A-92 termina en la variante de Almería. Lo que ahora se propone, el enlace entre Viator y la ciudad de Almería, es un proyecto nuevo, que nunca se planteó en el convenio firmado en 1992, y tampoco después, parece ser que hasta junio de 2000. Además, no es de competencia del Ministerio de Fomento, es competencia de la Junta de Andalucía.

Concluyo, señor presidente. Señor Contreras, la posición del Partido Popular es muy clara. El Partido Popular quiere que se realice esta obra y además que se haga rápidamente. Somos partidarios de que se empiece ya y de que la lleve a cabo la Administración que tiene competencias para ello, es decir, la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía, gobernada por el Partido Socialista Obrero Español. **(El señor Contreras Pérez pide la palabra.)**

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Parece que al señor Matarí no le ha quedado claro cuál es la propuesta, y me ha pedido...

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

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor presidente, me ha preguntado cuál es la propuesta...

El señor **PRESIDENTE:** Señor Contreras, le puede hacer las preguntas que estime necesarias y usted se las puede responder fuera, pero no en la Comisión, porque no tiene el turno de palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Entonces dígame que no me pregunte, porque parece que no quiero responder.

El señor **PRESIDENTE:** Le recomendaremos que no le pregunte.

Señorías, si los grupos se encuentran en disposición, vamos a proceder a iniciar las votaciones.

Votaremos en el mismo orden en que figuraban las proposiciones en el orden del día. Por tanto, procedemos a la votación de la número 1, sobre aprobación del proyecto variante exterior de Granada y acceso al aeropuerto de Granada, así como finalización de las obras de la segunda circunvalación de dicha ciudad, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la votación de la proposición relativa a la constitución de una mesa de trabajo sobre los trazados, parámetros y calidades de la alta velocidad en la provincia de Pontevedra, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Como saben SS.SS., la tercera proposición ha sido aplazada por la proponente, por tanto pasamos a la número 4, sobre el inicio de los estudios tendentes a la realización de un apeadero para el servicio de cercanías en la zona de Carlos III (Córdoba), así como de un nuevo apeadero con apartadero en la zona de Rabanales, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura con el número 5, para impulsar el protocolo de colaboración firmado en el año 1998 entre el Ministerio de Fomento y la Generalidad Valenciana, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la número 6, para la mejora del servicio de Correos en Tarrasa, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). **(La señora Montseny Masip pide la palabra.)**

Señora Montseny.

La señora **MONTSENY MASIP**: Según lo expuesto por el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) sobre la posibilidad de llegar a un acuerdo transaccional, esta portavoz presentaría una enmienda in voce, que estoy convencida que el Grupo

Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) aceptaría y que no tengo inconveniente en leer y hacer llegar a la Mesa. ¿Puedo leerla, señor presidente?

El señor **PRESIDENTE**: He entendido que el grupo la aceptaría como transaccional, ¿o ya la ha aceptado? Si la ha aceptado, nos la lee usted y la hace llegar a la Mesa.

La señora **MONTSENY MASIP**: Sí, el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) la ha aceptado.

Dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a seguir aplicando las medidas necesarias para mejorar el servicio de Correos en Tarrasa.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

Señorías, pasamos a votar la proposición número 6, para la mejora del servicio de Correos en Tarrasa, con la enmienda transaccional que nos acaba de leer la portavoz del Grupo Popular. **(Rumores.)**

Por favor, guarden silencio.

¿Algún portavoz quiere hacer alguna declaración? **(Pausa.)**

Señorías, pasamos a votar —repito— la número 6 con la enmienda transaccional que ha propuesto la portavoz del Grupo Popular.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a votar la número 7, sobre eliminación y/o rebaja de peajes en distintos tramos de las autopistas de Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la número 8, relativa a la llegada de la A-92 a la ciudad de Almería, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la número 9, sobre modificación del proyecto que se está realizando para convertir en autovía la carretera N-234, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la número 10, relativa a la concreción del plan de modernización de las infraestructuras

ferroviarias prometido por el Gobierno en el Plan Galicia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número 11, relativa a la construcción de carriles para vehículos de transporte público colectivo y de vehículos con alta ocupación bus-vao sobre la red radial de carreteras de acceso a Madrid, N-I, N-II, N-III, N-IV, N-V, N-401 y N-607, y los necesarios entronques metropolitanos, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Y finalmente votamos la proposición no de ley para posibilitar la participación de las administraciones públicas catalanas, Generalitat de Cataluña y ayuntamientos concernidos, y sectores implicados en la gestión de los aeropuertos de Barcelona, Girona y Reus, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada. Señorías, se levanta la sesión.

Eran la una y quince minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

