



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 871

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 63

celebrada el miércoles, 5 de noviembre de 2003

Página

ORDEN DEL DÍA:

Preguntas:

Interpelaciones:

- De la señora Cunillera i Mestre (Grupo Parlamentario Socialista), sobre previsiones acerca de la firma del convenio internacional con Andorra que regulará el funcionamiento del aeropuerto de La Seu d'Urgell, en Lleida. (Número de expediente 181/003882.) 27653
- De la misma señora diputada, sobre previsiones acerca de la puesta en funcionamiento del aeropuerto de La Seu d'Urgell, en Lleida. (Número de expediente 181/003883.) 27653

	Página
— Del señor Contreras Pérez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre inversiones del Ministerio de Fomento en la red ferroviaria convencional en el año 2002 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita. (Número de expediente 181/061790) (Número de expediente 181/003927.).....	27653
— De la señora Pleguezuelos Aguilar (Grupo Parlamentario Socialista), sobre previsiones acerca de la firma de la ejecución del proyecto de la línea de alta velocidad Granada-Bobadilla. (Número de expediente 181/003742.)	27655
— Del señor Heredia Díaz (Grupo Parlamentario Socialista), sobre previsiones acerca de iniciar las obras de la segunda pista del aeropuerto de Málaga. (Número de expediente 181/003646.).....	27657
— Del mismo señor diputado sobre motivos por los que el ministro de Fomento no contempla un precio justo por los terrenos para la ampliación del aeropuerto de Málaga. (Número de expediente 181/003914.)	27659
— Del señor Carrera González (Grupo Parlamentario Socialista), sobre motivos por los que el Ministerio de Fomento no asume el compromiso de financiar las obras de Puente de Raos en el puerto de Santander, en Cantabria. aeropuerto de Málaga. (Número de expediente 181/003922.)	27661
— De la señora Marzal Martínez (Grupo Parlamentario Socialista), sobre razones por las que no se incluye a la Región de Murcia en las medidas de mecanización del Centro de tratamiento postal de Correos. (Número de expediente 181/003799.)	27663
Proposiciones no de ley:	
— Por la que se requiere al Gobierno que asuma los compromisos financieros que se derivan de la ley 37/1975, sobre la construcción de la infraestructura de la red de ferrocarriles que componen el Metro de Sevilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001676.)	27665
— Relativa a la circunvalación de la ciudad de Pontevedra. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002214.).....	27668
— Relativa a la realización de un plan de actuación en el aeropuerto de El Altet: Plan El Altet. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001941.)....	27671
— Relativa a las deficiencias existentes en el transporte aéreo español respecto a la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) (Número de expediente 161/001962.)	27674
— Sobre presentación de un plan de mantenimiento y mejora de la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdá. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002049.).....	27676
— Relativa a la mejora y modernización de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002075.).....	27679
— Relativa a medidas para mejorar la señalización de la variante de Castellfollit de la carretera N-260 (eje pirenaico). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002271.)	27682
— Sobre la ampliación de la red ferroviaria de alta velocidad. Presentada por el Grupo Parlamentario vasco (EAJ-PNV) (Número de expediente 161/002337.).....	27684

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

PREGUNTAS:

— **DE LA SEÑORA CUNILLERA I MESTRES (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA FIRMA DEL CONVENIO INTERNACIONAL CON ANDORRA QUE REGULARÁ EL FUNCIONAMIENTO DEL AEROPUERTO DE LA SEU D'URGELL, EN LLEIDA. (Número de expediente 181/003882.)**

— **DE LA SEÑORA CUNILLERA Y MESTRES (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL AEROPUERTO DE LA SEU D'URGELL, EN LLEIDA. (Número de expediente 181/003883.)**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días. Guarden silencio, señorías, por favor, voy a decirlas a SS.SS. cosas de mucho interés, por tanto, ruego guarden el silencio necesario.

Damos la bienvenida a la Comisión de Infraestructuras, al señor secretario de Estado de Infraestructuras, don Benigno Blanco, que va a sustanciar la primera parte del orden del día. Como saben ustedes, se compone de dos partes esta Comisión, una de contestación de preguntas y otra de proposiciones no de ley que haremos a continuación de la intervención de don Benigno.

En relación con las preguntas, han sido retiradas por parte de la persona que correspondía, la número 5 y la número 6 que figuraban en el orden del día, lo digo para que SS.SS. evalúen el tiempo que se puede tardar y puedan dedicarse a otras labores si así les parece. Y también decirlas que en cuanto a los posibles cambios en el orden del día de la situación de las proposiciones no de ley, vayan ustedes tomando contacto con los distintos portavoces para que al finalizar la sesión de preguntas podamos hacer los cambios que SS.SS. estimen oportunos, si quiere alguien adelantar o retrasar alguna proposición no de ley. Como también saben SS.SS. —y ya acabo—, las preguntas se sustanciarán del mismo modo que en el Pleno, con los mismos tiempos y el mismo formato, por acuerdo de Mesa y portavoces, por tanto ruego a SS.SS. el comedimiento necesario.

— **DEL SEÑOR CONTRERAS PÉREZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE INVERSIONES DEL MINISTERIO DE FOMENTO EN LA RED FERROVIARIA CONVENCIONAL EN EL AÑO 2002 (PROCEDENTE DE LA PREGUNTA AL GOBIERNO**

CON RESPUESTA ESCRITA NÚMERO DE EXPEDIENTE 184/061790). (Número de expediente 181/003927.)

El señor **PRESIDENTE:** Iniciamos el debate con la primera de las preguntas: inversiones del Ministerio de Fomento en la red ferroviaria convencional en el año 2002 (procedente de la pregunta al Gobierno con respuesta escrita número de expediente 184/061790), de la que es autor don Francisco Contreras, que tiene la palabra.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor secretario de Estado, como bien sabe, esta pregunta estaba inicialmente formulada como pregunta escrita. Desde el Grupo Socialista hacemos numerosas preguntas para saber cuál es la gestión sobre todo en temas que son de difícil seguimiento, como lo que puede ocurrir en el tema ferroviario, porque son varios los órganos inversores y actúan sobre los mismos temas, ya que en la red convencional invierte no solamente la Dirección General de Ferrocarriles sino también RENFE, con criterios distintos en cuanto a la formulación de los créditos. Por tanto, es difícil ese seguimiento y aprovecho estas ocasiones en las que no se me contesta en el tiempo reglamentario para tratar de recabar algo más de información.

La pregunta exactamente lo que decía es cuál es la inversión del Ministerio de Fomento —y por tanto cuál es la inversión de la Dirección General de Ferrocarriles, de RENFE y de FEVE— en la red convencional y cuál es el desglose en cuanto a actuaciones y en comunidades autónomas y provincias. Lo de comunidades autónomas y provincias no es necesario porque eso sería demasiado extenso, lo que sí me interesaría es saber las actuaciones más relevantes en las que se ha hecho la inversión y cuál ha sido la inversión globalmente de RENFE, de la Dirección General de Ferrocarriles y de FEVE.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Escuetamente, la inversión del Grupo Fomento en la red convencional en el año 2002 por órganos inversores ha sido: Dirección General de Ferrocarriles, 246,65 millones de euros; RENFE, 329,76 millones de euros; FEVE, 38,50 millones de euros. El desglose detallado por actuaciones, comunidades autónomas y provincias lo tiene el señor diputado porque, aunque fuese con un cierto retraso, se envió la contestación al Congreso.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Señor secretario de Estado, precisamente porque lo tengo le he dicho

que no era necesario, para qué íbamos a alargar un trámite innecesariamente.

Pues mire, le tengo que decir que el Ministerio de Fomento, y esto es una prueba más de lo que venimos diciendo en abstracto, tiene un alto porcentaje de ejecución presupuestaria, cierto, el 96, el 95 por ciento, pero le tengo que decir también que la eficiencia en ese gasto es bastante baja porque difícilmente se ajusta la ejecución presupuestaria a los créditos que se establecen en los Presupuestos Generales del Estado. Bien es cierto que se traspasan de uno a otro y luego la ejecución es alta, y esto es una prueba clarísima, palmaria, de la poca eficiencia en el gasto por parte del Ministerio de Fomento, pero es más, tampoco existe la voluntad de corregir esa falta de eficiencia. En el año 2002 el presupuesto de la Dirección General de Ferrocarriles, en el programa que afecta directamente a la mejora de la red convencional ferroviaria, superproyecto 1995/1739/9300, el presupuesto era de 78,73 millones de euros, luego se gastan 246 millones de euros (estoy hablando exclusivamente de la Dirección General de Ferrocarriles). Se vuelven a presupuestar en el año 2003, 68,84 millones de euros, menos que en el año 2002, y en el año 2004 se sube ligeramente hasta 73,08 millones de euros. Es difícil de entender esta planificación presupuestaria cuando todos sabemos las deficiencias de la red ferroviaria convencional, y tampoco se nos dice cuando hemos hecho esta pregunta, y existía la posibilidad de presentar por escrito, en qué ha consistido esa mejora, porque preguntábamos las actuaciones. Eso suele ser bastante frecuente por parte del ministerio, no sabemos cuáles han sido las actuaciones en seguridad, en mejoras del trazado, en electrificación, sino que, bueno, se dicen las cantidades que se han gastado, y punto. Lo venimos repitiendo; ha habido pruebas a lo largo del año pasado y primeros de éste de que efectivamente la red convencional efectivamente no da foto pero sí produce calentamientos de cabeza, y hemos tenido pruebas este año. A pesar de ello, el ministerio sigue insistentemente sin mejorar la red ferroviaria convencional, y le pondré un ejemplo, de que esto es así. Mire, cuando se está hablando —claro ya no tanto— de los 350 kilómetros/hora —ahora hablamos ya de los 200 kilómetros/hora— en la línea Madrid-Lleida, en la línea Almería-Madrid la velocidad media es de 78 kilómetros/hora, 78 kilómetros/hora, y lleva años sin hacerse actuaciones realmente significativas de mejora en esta línea.

Venimos reclamando desde hace años la electrificación del tramo Linares-Huéneja-Linares. El ministerio constantemente, o el Grupo Popular que apoya al Gobierno, constantemente se niega a esa electrificación argumentando que eso no disminuiría los tiempos de recorrido. Falso, sí disminuiría considerablemente los tiempos de recorrido porque sería innecesario, como pasa en este momento, el cambio de máquinas.

Por tanto, lo que venimos a decirle desde el Grupo Socialista, señor secretario de Estado, es que es necesario apostar de verdad por una mejora de la red ferroviaria convencional y ajustar mejor, esto es una tónica general del ministerio, el gasto que se hace desde el ministerio a las previsiones presupuestarias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Es la primera vez en mi vida que oigo calificar como de poca eficiencia en el gasto gastar teóricamente tres veces más que lo presupuestado, eso normalmente se llama mucha eficiencia, pero es que usted no sabe leer los presupuestos, con perdón. **(El señor Contreras Pérez pronuncia palabras que no se perciben.)** Por favor, yo he escuchado amablemente los improperios.

Si hubiésemos presupuestado de verdad 74 millones de euros y hubiésemos gastado 246, eso no es poca eficiencia, eso es una inmensa eficiencia en el gasto, pero es que no es así. Usted se circunscribe a un superproyecto concreto y la inversión en la red convencional comprende proyectos de instalaciones en seguridad, comprende inversiones en las estaciones, comprende inversiones de conservación, mantenimiento y mejora de la vía, de renovación del material, sea la propia vía, el balasto o actuaciones en las plataformas, etcétera, etcétera, y hay que hacer una lectura un poco omnicomprendiva, aunque lleve un poco más de trabajo, de los presupuestos. En todo caso, estamos, como usted mismo ha reconocido, con un altísimo grado de eficiencia en la ejecución del presupuesto. La Dirección General de Ferrocarriles el año pasado, y le hablo de memoria porque el dato no lo tengo apuntado, gastó como el 97 por ciento de su presupuesto, lo cual es ya el límite de lo teóricamente posible a nivel de gasto con los presupuestos; por lo tanto, ineficiencia ninguna.

Dice que el ministerio sigue sin mejorar la red convencional. El ministerio está invirtiendo más que nunca en la historia de España, y los datos son los datos, luego se puede opinar sobre ellos, en la inversión en la red convencional. Le doy algunos datos comparativos, porque yo creo que para hacer juicios hay que hacer series históricas que permitan poner en cada momento en condiciones relativas las inversiones en su lugar. En 1982 sólo RENFE invirtió en la red convencional 180 millones de euros. En el año 1992, diez años después, 177 millones de euros, había bajado. En el año 2002, como le he dicho antes, se han invertido por RENFE 329 millones de euros, un aumento de más del 90 por ciento respecto a lo que se invertía diez años antes. Si lo de ahora es poco, es abandonar la red convencional, ¿qué es lo que sucedía en años anteriores cuando se invertía una parte mucho más reducida del presupuesto del Estado?

Conjunto del Grupo de Fomento. Año 1982, en la red convencional 389 millones de euros, sumo aquí ya Dirección General de Ferrocarriles, RENFE y FEVE. Año 1992, 285 millones de euros, menos que en el año 1982. Año 2002, como le he dicho, en total algo más de 600 millones de euros. Si invertir 600 millones de euros es abandonar la red convencional, ¿cómo se calificaría lo que pasaba por ejemplo en 1992, donde se invertían 285, es decir, menos de la mitad? Yo creo que si nos olvidamos de las grandes descalificaciones teóricas sin fundamento cuantitativo alguno y vamos a la realidad de lo que se invierte, jamás se ha invertido tanto en la red convencional, porque este Gobierno ha puesto en marcha un programa de inversión mediante la creación de la red de alta velocidad sin reducir ni una sola peseta, ni un solo euro, de los programas inversores tradicionales en la red convencional, es un presupuesto ferroviario a más de los que había hasta 1996 en ferrocarriles y hemos aumentado muy sustancialmente, más de un 90 por ciento en una década, la inversión en la red convencional, a la par que hemos puesto a punto el programa inversor en la red de alta velocidad; esta es la realidad.

En cuanto a electrificación, la electrificación no responde a un aumento de capacidad o de velocidad, responde a un problema de costes, el argumento histórico, según los costes de las diferentes energías para la explotación de la red. Electrificando la red no se aumenta ni su capacidad ni la velocidad de los trenes, son temas distintos que cualquier persona que conozca un poco de estas materias lo sabe.

Si le preocupa de verdad, y concluyo señor presidente, la red convencional, tenga la tranquilidad que desde 1996 se está invirtiendo muchísimo más que nunca, con un crecimiento por encima de lo que crecen los presupuestos de inversión del Estado, y que vamos además a sostener ese crecimiento inversor en esta red convencional.

El señor **PRESIDENTE**: Dado que el señor Heredia se encuentra en otra Comisión, sus preguntas números 2 y 7 serán tratadas cuando pueda incorporarse el señor diputado a esta Comisión.

— **DE LA SEÑORA PLEGUEZUELOS AGUILAR (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE LA EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD GRANADA-BOBADILLA. (Número de expediente 181/003742.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 3, previsiones acerca de la ejecución del proyecto de la línea de alta velocidad Granada-Bobadilla, de la que es autora la señora Pleguezuelos, que tiene la palabra.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Buenos días, señor Blanco. La historia de la conexión de Granada a la alta velocidad por el próximo AVE Córdoba-Málaga sin duda está plagada de incidencias y de vaivenes por parte del Ministerio de Fomento no siempre los más deseables para el llamado AVE de Granada. El proyecto de la alta velocidad Bobadilla-Granada comenzó ya, por fin, su tramitación administrativa el 28 de abril del año 2000, cuando se licitó la redacción del estudio informativo. Han transcurrido más de tres años y medio y después de, como le digo, una historia plagada de vaivenes, que sin duda tendremos que resolver, y espero de la buena voluntad para hacerlo, nos encontramos con que en ninguno de los tramos están realmente iniciadas las obras. Hasta la fecha, la plataforma Córdoba-Málaga tiene en obras 20 tramos —de los 155 kilómetros casi está en la totalidad— y sin embargo, el de Granada-Bobadilla se ha licitado en septiembre un subtramo de poco menos de tres kilómetros. ¿Cuáles son las previsiones respecto a la ejecución del AVE Granada-Bobadilla?

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Efectivamente los ritmos son distintos; yo le recuerdo la historia rápidamente para saber dónde estamos. En 1985, el Gobierno de la época decide cerrar la línea ferroviaria que conecta Granada con Bobadilla. En el año 2000, el Gobierno del Partido Popular decide no solamente mantenerla abierta, sino incluirla en la red europea de alta velocidad, y empezamos a trabajar a partir del año 2000 en la tramitación administrativa, práctica que es necesaria para este tipo de obras. Como ha recordado S.S., en primer lugar contratamos y redactamos el estudio informativo, lo sometimos a información pública y lo remitimos al Ministerio de Medio Ambiente para hacer la declaración de impacto ambiental, trámite en el que se está en este momento. De todos modos, para ganar tiempo al tiempo, como también ha recordado S.S., licitamos a partir de diciembre del año 2002, tres proyectos, porque creíamos que había tres tramos en los cuales razonablemente la declaración de impacto ambiental no iba a introducir grandes modificaciones en el trazado estudiado y aprobado en el estudio informativo por no parecer, a la luz de las alegaciones recibidas, que hubiese complicaciones ambientales. Esos tres tramos se licitaron con una longitud respectivamente de 3,3, 8,6 y 6,3 kilómetros y un importe de inversión de 247.000, 275.000 y 175.000 euros, con plazos de redacción de 6, 10 y 8 meses, respectivamente. Una vez que hemos contado con el primer proyecto, el GIF se ha encargado de licitar el mismo; se trata de la conexión entre la línea Córdoba-Málaga, en Santa Ana, y la línea de Granada a Bobadilla. Por lo tanto,

estamos con todo el estudio informativo redactado, con tres proyectos en fase final de redacción o redactado, uno ya contratadas las obras y a la espera de poder finalizar la redacción de los otros dos a que contemos con la declaración de impacto ambiental.

En términos medios de la tramitación de una obra de la trascendencia de esta, los plazos son más que razonables porque, gracias a esta licitación anticipada de los proyectos, cuando tengamos la declaración de impacto ambiental sólo habrá que adaptarlos a las prescripciones de la misma para poder empezar la licitación de las obras.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Pleguezuelos.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Sin duda, señor Blanco, los ritmos son distintos y también las condiciones del AVE, porque, en efecto, mientras Córdoba-Bobadilla ya tiene todos los subtramos en obras, la propuesta del ministerio es que pretendan ustedes adaptar y a condicionar la línea existente en aproximadamente 75 kilómetros de los 110 que hay, concretamente los dos tramos entre Bobadilla-Peña de los Enamorados y entre Loja y Granada. Eso significa, como usted dice, que hay tramos que no necesitan declaración de impacto, pero también tenemos todos en Granada claro, lo tiene también el Gobierno andaluz y yo creo que si ustedes reflexionaran llegarían al convencimiento —el propio alcalde de su grupo lo señalaba ayer mismo— de que en Granada no podemos tener un AVE en peores condiciones o que nace mucho más limitado que el resto de los AVE de Andalucía, y eso, es falta de ambición política por parte del Grupo Popular y del Gobierno y desde luego tampoco supone que se apueste por Granada. Yo no quiero calificarlo de tozudez porque no quiero que entremos en una disputa de improperios, lo que quiero es que finalmente Granada disponga de un AVE en las mismas condiciones que lo va a tener Málaga, que lo tiene hoy Córdoba y que lo tiene Sevilla, y en ese sentido no entiendo por qué las propuestas que ha hecho la Junta de incluso pagar ese sobrecoste no han sido estimadas por el ministerio. Esta es una historia bastante interminable. El presidente Chaves le ha hecho la propuesta al propio ministro y ustedes —y termino enseguida, señor presidente— no sólo no han abierto el pico hasta ahora sino que, por el contrario, han ido por la vía contenciosa-administrativa, y el propio Tribunal Superior de Justicia de Andalucía ha dicho que no quiere parar el tren, que no lo quiere parar. Lleguemos a un acuerdo global; el Gobierno andaluz se lo propone, la consejera se lo propone, el alcalde de la ciudad, todas las fuerzas políticas. Por favor, cofinanciamos y firmemos un acuerdo, en la misma línea que Galicia, que ya hay precedentes, y podremos disponer de un AVE real, si no, no lo tendremos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): El Ministerio de Fomento no abrió el pico cuando la Junta de Andalucía propuso cofinanciar el AVE a Granada porque no tenemos pico, pero hicimos lo que hace la Administración, que fue enviar por escrito (consta la remisión certificada por Correos) a la señora consejera un convenio para que firmase cuando quisiese, redactado, donde se veía perfectamente la cofinanciación. Estamos esperando que firme y nos lo devuelva firmado. Por tanto, el problema no es de picos, sino de voluntad de verdad por parte de la Junta de Andalucía en el tema de la cofinanciación de colaborar con el Ministerio de Fomento.

Creo que conviene aclarar dos cosas, porque por mucho que se repitan falsedades una vez y otra no se convierten en verdades. El diseño que ha hecho el Ministerio de Fomento de la línea de alta velocidad entre Bobadilla y Granada es exactamente igual que el resto de las líneas de alta velocidad en España y en Europa, cumple perfectamente las prescripciones de la directiva comunitaria, interoperabilidad de la red de alta velocidad y la correspondiente trasposición al derecho español. Hoy día, gracias a Dios, todos los países de la Unión Europea nos hemos puesto de acuerdo en qué es la alta velocidad y hacemos una alta velocidad con una definición técnica al margen de juicios políticos. El que una línea de alta velocidad se apoye en parte o no en trazados ya existentes es un problema únicamente de disponibilidad física de terreno, lo importante es que el trazado que resulte responda a las características propias de la alta velocidad en términos de explotación y en términos de velocidad.

¿Cuándo se hace una plataforma para doble línea o para dos? Según las capacidades previstas, como se dimensionan en todos los sitios racionales del mundo las infraestructuras, sean las carreteras, los aeropuertos, los puertos o las vías férreas. Nosotros, en el estudio informativo de la línea de alta velocidad, hemos hecho unas previsiones de demanda que están avaladas por la Junta de Andalucía (si quiere le entrego copia de las alegaciones de la Junta de Andalucía) donde decía que, según sus estudios, las previsiones de demanda eran de 36 circulaciones al día. Una sola vía admite 48 circulaciones al día, por lo tanto, cumplimos en exceso, de sobra, con el diseño que hemos hecho con las previsiones de demanda que ha hecho la Junta de Andalucía. Luego le entregaré, si quiere, con membrete de la Junta de Andalucía y fecha de salida del registro de la Junta de 6 de febrero del año 2002, estas previsiones de la Junta de Andalucía. Pero no sólo hacemos eso, como somos previsores intentamos optimizar las inversiones públicas, la plataforma en los tramos en que se hacen nuevas variantes la hemos diseñado ya en el estudio

informativo y en los proyectos en redacción para doble vía, con la idea de que se instale primero una vía y cuando sea necesario se instale la segunda, como hace toda persona razonable que administra dinero público, ir adecuando las inversiones que realiza a la demanda. Líneas de alta velocidad como líneas convencionales puede haberlas de una sola vía o de dos, según la demanda previsible, lo importante es estar preparados para dar el salto a nueva infraestructura cuando la demanda con su crecimiento la exija. Por lo tanto, repetir una vez y otra que eso no es alta velocidad, o que es una alta velocidad insuficiente, o que es distinta de la del resto de España, es sin más falso y no se fundamenta en datos, incluso en los datos de la Junta de Andalucía, no sólo en los datos del Ministerio de Fomento.

Y en cuanto a la cofinanciación se lo hemos dicho, tiene la señora consejera en su despacho un convenio enviado por el Ministerio de Fomento, formalmente y por escrito, redactado para que colabore. ¿Modelo de Galicia? El modelo de Galicia ha consistido en que la Xunta de Galicia ha aportado 30.000 millones de pesetas (lo digo en pesetas, cuando se firmó el convenio todavía no había euros) para la financiación. Como usted comprenderá, el Ministerio de Fomento está encantado de que cualquier Administración en cualquier momento le ofrezca dinero para coadyuvar a la inversión en la línea, y reitero, la consejera no tiene más que firmar el convenio y remitírnoslo firmado porque lo tiene.

Y por último, la resolución de anteayer del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía. Nada tiene que ver con la alta velocidad el respeto al sistema estatutario y constitucional de reparto de competencias. La alta velocidad es un compromiso del Gobierno del Partido Popular, es una realidad que está ejecutando, como le he dicho antes, el Ministerio de Fomento y que se ejecutará, haga lo que haga la Junta para oponerse a ello, y cuestión distinta es que la Junta dicte resoluciones en materia de su no competencia. En ese caso, el Gobierno de la nación, como es lógico, en defensa de la Constitución y del estatuto de autonomía, recurre ante los tribunales, que es lo que se hace en todo Estado de derecho, una invasión de competencias de otra Administración, como supongo que haría la Junta de Andalucía si al Ministerio de Fomento se le ocurriese dictar una resolución en el ámbito de sus competencias. Veremos lo que dice el Tribunal. Ayer el Tribunal mediante un auto rechazó la suspensión cautelar, veremos lo que dice sobre el tema de fondo; no tengo ninguna duda de que nos dará la razón porque es evidente que una línea de alta velocidad que forma parte de la red europea de alta velocidad es competencia del Estado. Defender las competencias y la legalidad vigente no tiene nada que ver, reitero, con la alta velocidad; la alta velocidad la estamos ejecutando por sus trámites, por sus pasos, porque es nuestro compromiso político, frente al del

Gobierno anterior de cerrar esta línea incluso en su trazado convencional.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, si no le importa, como ya está el señor Heredia, podríamos tratar sus preguntas y la número 4 pasarla a la última, porque es que hay otras comisiones y además ha habido una pequeña confusión porque el orden del día se ha mandado dos veces y hay a quien no le ha llegado la rectificación con el cambio.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Contreras.

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE PREVISIONES ACERCA DE INICIAR LAS OBRAS DE LA SEGUNDA PISTA DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA. (Número de expediente 181/003646.)**

El señor **PRESIDENTE**: Damos la palabra al señor Heredia para que pregunte sobre las previsiones acerca de iniciar las obras de la segunda pista del aeropuerto de Málaga.

Señor Heredia, le recuerdo, como ha llegado usted tarde, probablemente porque era necesario, que las preguntas se sustancian con los mismos tiempos que en el Pleno.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Mi disculpa por la tardanza.

Señor secretario de Estado, los socialistas queremos conocer cuándo tiene previsto el Gobierno iniciar las obras de la segunda pista del aeropuerto de Málaga, o si prefiere la pregunta de otra forma, por qué el Gobierno, por qué el PP ha mentado (**Rumores**.) descaradamente en campaña electoral sobre que en 2003 comenzarían las obras de la segunda pista. Eso fue lo que apareció en los medios de comunicación dicho por el señor Arias-Salgado, ministro de Fomento. Le voy a leer lo que apareció textualmente en los medios de comunicación. Se decía que el ministro, el señor Arias Salgado, en campaña —le diré el día incluso, 3 de marzo del año 2000—, aventuró dar una fecha para el inicio de las obras y señaló el año 2003 como plazo, a lo que añadió que durarían unos 16 meses, y por tanto, la segunda pista de Málaga podría estar lista en 2004. Ese fue el compromiso electoral del PP pero queda claro que ésta ha sido otra de las muchas falsedades y engaños hacia los malagueños. Los socialistas consideramos que es esencial iniciar de forma inmediata la segunda pista, primero, porque si no se inicia de forma inmediata se puede colapsar el aeropuerto de Málaga, y en segundo

lugar, porque fue, como digo, un compromiso electoral del PP.

AENA hace un año anunciaba en los medios de comunicación una revisión al alza de sus previsiones de pasajeros en el aeropuerto de Málaga. De hecho, en menos de dos años el ente público AENA ha tenido que revisar al alza sus previsiones para tratar de ajustarlo a la realidad. A mediados del año 2000 los responsables de este ente público sobre el tráfico de pasajeros cifraba en 10 millones y medio, 13 y 15 los usuarios para la terminal Pablo Ruiz Picasso en los años 2005, 2010 y 2015. Como digo, año y medio después tuvo que incrementar esas previsiones en un 9,5 por ciento, cifrando los horizontes en 11 millones y medio, 14 y 17 millones de pasajeros. Además le voy a dar otro dato: en los ocho primeros meses del año 2003 el crecimiento del aeropuerto de Málaga en número de pasajeros ha sido del 13 por ciento, el doble que el segundo de los aeropuertos que más ha crecido, que ha sido el de Palma de Mallorca. Podré darle otro dato: el aeropuerto de Málaga es el aeropuerto peninsular con mayor número de retrasos; algo tendrá que ver esto con la necesidad de la segunda pista.

En definitiva, consideramos que existen muchos argumentos que hacen esencial iniciar la segunda pista del aeropuerto malagueño, algo a lo que el PP se comprometió, como digo, en campaña electoral. Anunció una ayuda de millones de euros, pero al día de hoy esos millones de euros prometidos por el PP en el aeropuerto de Málaga continúan sin verse por ningún lado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No voy a entrar en un debate, porque creo que no me corresponde, entre partidos políticos, por lo menos en esta primera intervención, y desde luego voy a huir del insulto y la descalificación.

El plan director del aeropuerto de Málaga, que es el instrumento conforme al cual se planifican —y no está recurrido por nadie, dicho sea de paso— las inversiones que hay que realizar en el aeropuerto de Málaga, vinculado a la reserva de terrenos para las mismas, como el resto de los planes directores de los aeropuertos de España porque así es lo que prevé la legislación vigente, prevé que la segunda pista del aeropuerto de Málaga será necesaria cuando haya que atender una capacidad de 45 operaciones/hora, lo que equivale a unos 15 millones de pasajeros. Esa es la previsión del plan, soportada por los estudios aeronáuticos correspondientes que sustentaron la redacción técnica del plan y que, reitero, no ha sido recurrido ni impugnado, que yo sepa, por nadie. ¿Qué se hace en el aeropuerto de Málaga, y en cualquier otro aeropuerto de España o del mundo, cuando se huye de las descalificaciones y los juicios a priori y se analiza con seriedad la necesi-

dad de las inversiones? Ver la correspondencia entre la capacidad de las infraestructuras existentes, los crecimientos de tráfico que se prevén, cuándo será necesario contar con una nueva infraestructura del tipo que sea ampliación de terminales, nuevas torres de control o nuevas pistas y con tiempo suficiente para que entren en servicio cuando sea necesario poner en marcha los procedimientos de contratación. En este momento el aeropuerto de Málaga ha tenido en el año 2002, como ha dicho S.S., no diez millones y medio pero casi, 10.429.439 pasajeros, y si quiere el número de aeronaves, 101.519, con un crecimiento del 3,4 por ciento en aeronaves y del 5 por ciento de pasajeros. Por tanto, estamos dentro del ámbito del plan director conforme a sus previsiones. ¿Cuándo empezaremos a poner en marcha la segunda pista? Cuando nos vayamos acercando a los umbrales definidos del número de aeronaves, de operaciones/hora y de pasajeros previstos en el plan director, con tiempo suficiente, reitero, como en cualquier otro aeropuerto, para que esté disponible cuando sea necesaria. ¿Vamos a adelantarla porque sí a la evolución real de los tráficos? No, no sería razonable, como en ninguna infraestructura, no atenerse a los criterios racionales, en este caso publicados en el Boletín Oficial del Estado a través del contenido del plan director.

Esta información la tiene S.S. porque nos reitera la misma pregunta una y otra vez por escrito y oral y no hay ningún razonamiento que a mí se me alcance, que sea razonable al menos, para hacer una modificación de estas previsiones. Si se adelantase el crecimiento de los tráficos más de lo previsto en el plan director, se adelantarían en el tiempo los trabajos de ejecución de la segunda pista; si los crecimientos de tráfico fuesen inferiores a los previstos en el plan director, se retrasaría en el tiempo la ejecución de la segunda pista, que es, reitero, como de forma razonable se planifican infraestructuras en todos los sitios del mundo donde hay gente responsable al frente de los servicios aeronáuticos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Heredia, en su primera intervención consumió usted todo el tiempo que tenía, incluidos 15 segundos más que le di por la interrupción que le ocasionó el Grupo Popular; no obstante, si S.S. quiere intervenir, dispone de treinta segundos.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Muy brevemente. Señor secretario de Estado, estoy hablando de un compromiso de su Gobierno, del Gobierno del PP, que se comprometió en el año 2003 a iniciar las obras, luego estamos hablando de un compromiso electoral de su Gobierno, no de su partido, de su Gobierno.

En segundo lugar, estamos hablando de que usted cuando ha ido a Málaga ha dado fechas, aquí no las ha dado pero en Málaga sí dio fechas ante los medios de comunicación, fijó en el año 2007 el inicio de las obras

y finalización en el año 2010. Si estamos hablando de que, según sus plazos, tarda tres años en ejecutarse, parece más que razonable plantearse la necesidad de iniciarla de forma inmediata. ¿Por qué? Porque el aeropuerto de Málaga, dentro de los grandes aeropuertos nacionales, ha sido el que más ha crecido, y de hecho este año vuelve a crecer un 13 por ciento, por tanto, parecería razonable cuanto menos iniciar de forma inmediata el proyecto. Esto es lo que le planteamos desde el Partido Socialista: que cumplan sus compromisos electorales y que atiendan las necesidades de un aeropuerto tan importante como el de Málaga.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Mire usted, en virtud de ese compromiso electoral se hizo lo que había que hacer, que es aprobar el plan director, que no estaba aprobado antes, y el plan director incorpora precisamente las previsiones en términos razonables de cuándo es necesario hacer la segunda pista, como le he dicho.

En segundo lugar, yo aquí no he dado fechas y en Málaga tampoco he inventado ninguna fecha, le he dado las mismas fechas que están en el Boletín Oficial del Estado en el Plan director de infraestructuras, yo creía que usted las conocía y no como novedad que dijese: este secretario de Estado en una visita a Málaga... porque supongo, dado su interés por el aeropuerto de Málaga, que se habrá estudiado mínimamente el plan director del mismo.

Y en cuanto al crecimiento, efectivamente es un crecimiento sostenido, no del 13 por ciento, lamento corregir sus datos, en este año es del 11,8 por ciento, según los datos de que dispongo, pero bueno, da lo mismo, en los meses que llevamos de año. En todo caso, decir que crece mucho no es un dato por sí mismo para decir que hay que hacer la segunda pista, crece lo necesario para, según las previsiones que sea necesario en términos de capacidad, empezar la segunda pista. Es evidente que el aeropuerto de Málaga es uno de los que más está creciendo, y hay que felicitarle por ello, en toda España, y eso puede hacer que a lo mejor antes del año 2007 tengamos que empezar los trabajos para la segunda pista y que a lo mejor haya que ponerla en servicio antes del año 2010. Se hará cuando sea necesario según las previsiones, salvo que usted me presente un estudio que haga cambiar esas previsiones o que indique que no son razonables, mientras no se nos presente un estudio alternativo debo dar por razonables las previsiones del plan director. Reitero, el plan director no es una planificación soviética intocable, es una escala de evolución en el tiempo de las previsiones de tráfico con umbrales que indican la necesidad de nuevas capacidades, y por tanto, lo que nos permite, y esa es su gran ventaja, es seguir esa escala. ¿Que no se cum-

ple? Se retrasan las inversiones. ¿Que se cumple en exceso? Se adelantan las inversiones. Lo bueno es que tenemos ya un instrumento para decidir racionalmente ese momento, al margen de juicios puramente subjetivos. Por tanto, se hará la segunda pista cuando sea necesaria según las previsiones del plan director, que en principio era en esas fechas que usted ha indicado, si se adelantan, será antes, y si se retrasan, será después.

— **DEL SEÑOR HEREDIA DÍAZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE MOTIVOS POR LOS QUE EL MINISTRO DE FOMENTO NO CONTEMPLA UN PRECIO JUSTO POR LOS TERRENOS PARA LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MÁLAGA. (Número de expediente 181/003914.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta que figuraba con el número 7 en el orden del día, de la que es autor el señor Heredia: motivos por los que el ministro de Fomento no contempla un precio justo por los terrenos para la ampliación del aeropuerto de Málaga.

Tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señor secretario de Estado, probablemente preguntaría qué se entiende por precio justo, bueno, yo voy a centrarme en la exposición de la pregunta, que es la siguiente. Según el nuevo plan director, se va a ampliar el aeropuerto aproximadamente en 244 hectáreas que se van a ir adquiriendo, según una respuesta del Gobierno, progresivamente en el tiempo en función de la realización de las actuaciones que precisen esos terrenos. Hasta aquí, como digo, esa respuesta, pero a los socialistas nos surgen varias dudas: qué se va a expropiar, a cuánto se van a pagar esos terrenos, cuándo se van a pagar esos terrenos y a qué se van a destinar. Vamos a ir por partes.

AENA asegura en medios de comunicación en diciembre —yo sí me creo lo que aparece en medios de comunicación, me va a permitir usted que lo que aparece en medios de comunicación sea lo que dice— del año 2002 que las expropiaciones iban a afectar a 135 viviendas en total, a lo que habría que añadir 100 empresas instaladas en esa zona con 600 trabajadores, 400 de ellos vecinos de la zona. Sin embargo, en julio del año 2003, ante las presiones de los vecinos, AENA desmiente lo que había dicho y dice que no va a demoler esas viviendas. Sin embargo, en una respuesta posterior del Gobierno se dice que en una primera fase ya había seis edificaciones que iban a ir abajo. Por tanto, estamos hablando de un peligro que se cierne sobre los vecinos de la zona. Yo estuve ayer hablando con ellos, me parece que el Gobierno no ha hablado con los vecinos, yo sí, y tienen la preocupación de qué va a pasar

con esas viviendas, si van a ser demolidas las 135 y sobre todo cuántas de ellas van a ser tiradas abajo.

Y luego surge otra pregunta: ¿a cuánto se va a pagar el metro cuadrado? Porque AENA también dijo a medios de comunicación que iba a pagar precios razonables. Se van a expropiar 244 hectáreas, en una respuesta del Gobierno dice que se va a pagar en total unos 12 millones de euros, por eso me sale a mí el metro cuadrado aproximadamente a 4,9 euros, una cantidad insuficiente cuando en la zona próxima se está pagando 700 veces más dinero el metro cuadrado. Yo no sé lo que le parecen a usted estos precios, a los socialistas nos parecen verdaderamente vergonzosos, sobre todo porque ¿cuál es el futuro de estas familias que se van a quedar sin vivienda y sin terreno? Al precio que están las viviendas en este momento en España, ¿cuánto va a pagar Fomento por sus casas? ¿Cuándo se van a pagar esos terrenos? Porque el Gobierno fija el año 2007. ¿Van a tener que esperar las familias a cobrar hasta el año 2007? Mientras tanto, ¿qué hacen?

Y termino, ahora sí de verdad, con la última apreciación. AENA dice que va a destinar tres hectáreas a aparcamiento de vehículos y otras 16 hectáreas y media a zona de servicio, luego toda la ampliación, todo los dineros de la ampliación del aeropuerto no van a ir destinados a lo que es la nueva terminal o a lo que es la segunda pista, por tanto, parece que se va a hacer también negocio lucrativo con esas expropiaciones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Heredia): A mí me ha sorprendido el tenor literal de la pregunta al preguntar no por la actuación del ministerio, sino del ministro, como si fuese el ministro de Fomento en persona quien fija los precios de las expropiaciones.

Dicho eso, yo debo recordar a S.S. que en España existe una Ley de Expropiación Forzosa que determina los mecanismos y los criterios conforme a los cuales las administraciones públicas, para obras de interés general, pueden expropiar y los criterios conforme a los cuales deben fijar el justo precio. Se pagará un justo precio porque esa es la definición, el justiprecio, que hace la Ley de Expropiación Forzosa del precio que se paga. El precio de las expropiaciones no es un precio arbitrario que se invente uno porque sea un ministro más majo o más simpático que otro ministro que fije precios inferiores, hay unos criterios marcados en la ley y el reglamento de expropiación forzosa interpretados por los jurados provinciales de expropiación forzosa, y al final, en caso de recurso, por los tribunales. Por tanto, estamos ante un procedimiento reglado, no voluntarista, que siempre, obviamente, como toda norma jurídica, tiene un pequeño margen para la interpretación por parte del operador. Por tanto, no estamos en el terreno del voluntarismo, de la demagogia, sino

en el terreno de un procedimiento administrativo, reite-ro, reglado, al que AENA se atenderá escrupulosamente.

Sí es un criterio político el que hemos establecido desde el Ministerio de Fomento, y que a mí me parece razonable, no sé qué pensará S.S., y es acomodar las expropiaciones que realiza AENA para ampliación de los aeropuertos dentro del ámbito geográfico determinado por los planes directores de cada aeropuerto a la necesidad de los terrenos para obras. Hubo un tiempo en el que AENA no actuaba así, quizá usted lo recuerde de cuando gobernaba su partido, donde las expropiaciones se hacían por la definición de las servidumbres aeronáuticas al margen de que se fuesen a hacer obras en concreto en ese momento o no, y es un criterio legal. A nosotros nos parece más razonable ir acomodando el daño a los particulares vía expropiación, aunque sea compensado vía justiprecio, a la necesidad para proyectos que se van a poner en marcha a medio plazo, y por eso inicialmente AENA tuvo unas previsiones, que sigue manteniendo, conforme al plan director, y algún día se materializarán si, como todos deseamos, y entendía yo que usted también, el aeropuerto de Málaga sigue creciendo y, por tanto, necesitando nuevas instalaciones que necesitan ocupar, obviamente, nuevos terrenos de una expropiación de bastantes más hectáreas de las que en este momento para los proyectos que están en marcha, y conforme al acuerdo del Consejo de Ministros de junio de este año 2003, resultan necesarias. Por eso en este momento se van a expropiar únicamente las hectáreas necesarias para los nuevos accesos al aeropuerto, la urbanización de la zona de actividades aeronáuticas, el drenaje general del aeropuerto, la nueva central eléctrica y el área de prueba de motores, que son las obras que con carácter inmediato está previsto realizar porque, a nuestro juicio, son las necesarias desde el punto de vista de atender el crecimiento del aeropuerto. No se puede querer que un aeropuerto crezca para atender la nueva demanda y que no se expropie para hacer esas nuevas instalaciones a través de las cuales el aeropuerto tiene que crecer; son contradictorios los mensajes que S.S. está lanzando en la anterior pregunta y en ésta.

¿Qué justiprecio vamos a pagar? El que al final se llegue, o bien, porque es lo que dice la Ley de Expropiación Forzosa, a un acuerdo, mediante el procedimiento de mutuo acuerdo con los expropiados, fase en la que se está en este momento, o la que fije el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa, o si hay recurso contencioso, un tribunal. Yo no puedo decirle como secretario de Estado ni cuáles van a ser los términos de un mutuo acuerdo, que por definición es un acuerdo entre el expropiado y la Administración expropiante o beneficiaria, o no puedo decirle como secretario de Estado lo que va a decir el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa. Nosotros prevemos unas cantidades que nos parecen razonables en los presupuestos y luego se gastan menos o más que esas cantidades según resul-

te, reitero, de los mutuos acuerdos, si los hay, porque son voluntarios, o de lo que diga el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa, al que respetamos escrupulosamente.

En todo caso, quiero decirle, quizá S.S. ya lo sepa, que en las expropiaciones necesarias para estas obras del aeropuerto de Málaga ya se ha procedido a la firma de las actas previas el pasado mes de julio, en concreto los días 15 y 16, y ahora en octubre, los días 8 y 9, se han levantado las actas de ocupación. Por lo tanto, estamos empezando ahora, a partir de mediados de octubre, la fase del mutuo acuerdo. Ojalá se llegue a un mutuo acuerdo en todos los precios, para nosotros es el ideal, como comprenderá, porque antes se culmina el procedimiento expropiatorio, si no, será el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa quien determine los precios. ¿Qué precios se van a utilizar como referencia por AENA? Lo que dice la ley, los precios fijados por el Jurado Provincial de Expropiación Forzosa para terrenos de similar calificación urbanística y uso en las zonas adyacentes. Si no hay otro criterio, ese es el que va a poner sobre la mesa AENA para intentar lograr los mutuos acuerdos. Usted sabrá, seguro mejor que yo, pero yo también algo sé, cuál es la cualificación urbanística desde el punto de vista de la legislación aeronáutica y desde el punto de vista del Plan general de ordenación urbana de Málaga del año 1997, si no recuerdo mal, de esos terrenos. Eso marca legalmente, al margen de voluntarismos políticos, el terreno en el que está acotado el procedimiento de expropiación forzosa, y si no logramos los mutuos acuerdos, como es lógico, se irá, reitero, a la vía del Jurado Provincial de Expropiación Forzosa y si no a la vía de lo contencioso-administrativo por los expropiados que no estén de acuerdo con las valoraciones, y no hay más: unos procedimientos reglados, unos criterios jurisdiccionalizados y el afán por parte de todos de hacer las cosas de la mejor manera posible. Es verdad que en materia de expropiaciones siempre se puede hacer mucha demagogia, pero nosotros intentamos no caer en la demagogia sino hacer las cosas como manda la ley al servicio en este caso de la ampliación necesaria del aeropuerto de Málaga. **(El señor Heredia Díaz pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Heredia, tanto usted como el secretario de Estado han consumido casi el doble del tiempo previsto para la pregunta, usted el doble claramente. Si yo ahora le diera a usted la palabra, tendría que dársela también al secretario de Estado. Usted diría que hago justicia con la oposición y favoritismo con el Gobierno, y no me interesa esa posición, así que yo creo que es mejor que lo dejemos como está.

Señor Heredia, si lo hace en 30 segundos le dejaremos que lo intente.

El señor **HEREDIA DÍAZ:** No es contradictorio, estamos de acuerdo en ampliar el aeropuerto de Málaga, pero pagando precios razonables por esos terrenos, punto uno. Punto dos, es cierto que presentamos muchas preguntas, pero yo he presentado seis preguntas pidiendo el precio de expropiación de otro aeropuerto y no me las ha respondido, seis preguntas. Tercero. La zona de ampliación es terreno rústico, pero allí hay 137 viviendas. ¿Qué va a pasar con ellas, se va a pagar también a precio rústico?, tercer elemento. Y cuarto, me parecería razonable sentarse con los vecinos a hablar.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Una vez más le digo que esa situación a la que se refiere de terreno rústico con viviendas construidas se da en muchísimos sitios de España y no sólo en actuaciones del Ministerio de Fomento y está resuelto por la jurisprudencia y los jurados provinciales de expropiación forzosa y los tribunales de lo contencioso. No me pida a mí un criterio político porque no debo darlo, no sería respetuoso con la legalidad vigente, en un tema que han fijado criterio los tribunales y que será el mismo que se aplique en el caso de Málaga.

En cuanto a las reuniones con los vecinos, se está reuniendo quien tiene que reunirse, que son los funcionarios de AENA y la Dirección General de Aviación Civil, encargados en el procedimiento. Esto es un procedimiento, no es un chau-chau de reuniones, es un procedimiento administrativo donde las reuniones con los afectados se hacen en los actos de urgente ocupación, en los actos necesarios para llegar a un mutuo acuerdo, cuando se levantan las actas previas. Los procedimientos administrativos son así, si no, proponga usted modificar la Ley de Expropiación Forzosa. Es el modo por parte de la Administración de hacer las cosas.

— **DEL SEÑOR CARRERA GONZÁLEZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA), SOBRE MOTIVOS POR LOS QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO NO ASUME EL COMPROMISO DE FINANCIAR LAS OBRAS DEL PUENTE DE RAOS EN EL PUERTO DE SANTANDER, EN CANTABRIA. (Número de expediente 181/003922.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la pregunta número 8, motivos por los que el Ministerio de Fomento no asume el compromiso de financiar las obras del puente de Raos, en el puerto de Santander, de la que es autor don Emilio José Carrera González. Don Emilio, tiene usted la palabra.

El señor **CARRERA GONZÁLEZ:** Señor Blanco, en repetidas ocasiones el Partido Popular de Cantabria,

y particularmente su presidente y alcalde de Santander, prometieron, antes del 25 de mayo y durante varios meses, que iban a asumir el compromiso de financiar, junto con otras administraciones, la construcción del puente de Raos, en el puerto de Santander. Sin embargo, tras las elecciones y con el cambio de gobierno, que el Partido Popular perdió tras el pacto entre el PRC y el Partido Socialista, el Ministerio de Fomento cambia sorprendentemente de actitud. Yo le pregunto qué razones, que presumo inconfesables, han motivado este cambio de actitud.

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

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No sólo no es inconfesable sino que no ha habido, que yo sepa, ningún cambio de actitud. Su lectura de la secuencia histórica de los hechos no se corresponde con la realidad de los mismos, sin perjuicio de que, como es obvio, no voy a hacer yo aquí de portavoz del presidente del Partido Popular en Cantabria o alcalde de Santander, que creo que tiene suficiente capacidad para defenderse a sí mismo y sus manifestaciones.

Yo puedo limitarme ante usted a constatar un hecho en este momento: la única Administración que está poniendo dinero en este momento para el puente de Raos es un organismo adscrito al Ministerio de Fomento que se llama Autoridad Portuaria de Santander, que está pagando la redacción del proyecto; no hay ninguna otra que esté poniendo dinero salvo un organismo adscrito al Ministerio de Fomento que, reitero, es la Autoridad Portuaria de Santander que, como sabrá usted, ha contratado la redacción del proyecto técnico del puente de Raos.

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

El señor **CARRERA GONZÁLEZ:** Señor secretario, usted habla con un lenguaje aquí y con otro frente a quienes han recibido como respuesta que el Ministerio de Fomento renuncia al compromiso que públicamente el Partido Popular asumió antes de las elecciones, y le voy a decir algunas de las razones inconfesables que anunciaba al principio. Nosotros creemos que esto forma parte de un acoso político que ya se expresó en una demanda extemporánea al consejero de Industria del Gobierno regional y que da al traste con un acuerdo que podría haber sido ejemplar entre todas las administraciones públicas implicadas, ejemplar en lo que tiene de lealtad institucional entre ellas y de cooperación por encima del sectarismo, de la arbitrariedad y de la discrecionalidad con que ustedes están invirtiendo unos fondos que, en vez de ser de cohesión, y resulta vergonzoso escuchar estas palabras directamente, son fondos de adhesión al régimen, es decir, que se invierten

en función de la afinidad política o puramente del capricho del ministerio a propósito de las inversiones en los puertos del Estado. Un acoso, repito, que desde luego quienes lo van a padecer van a ser los vecinos de uno de los barrios más castigados de Santander por la especulación del suelo y por la pésima política urbanística del Partido Popular, por la carencia de áreas verdes, de equipamientos, de zonas recreativas que necesita este barrio. Con este proyecto se podría eliminar el tráfico pesado, el tráfico ferroviario y articular en términos de calidad ambiental y urbanística ese espacio con el frente marítimo de la ciudad de Santander.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Blanco, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): No entiendo muy bien qué tienen que ver los fondos de cohesión con este proyecto. Que yo sepa, nadie ha planteado que se financie con fondos de cohesión hasta el momento.

Permítame que no entre en un discurso de ese estilo absolutamente vago, demagógico, si me permite utilizar la expresión no en un sentido calificativo sino puramente descriptivo y genérico en política, para volver a hablar del tema que planteaba su pregunta del puente de Raos. Vamos a ver, las administraciones tenemos un marco jurídico donde nos movemos en cuanto a qué competencias tenemos respecto a qué infraestructuras cada una. Por lo tanto, qué infraestructuras se financian por una Administración u otra se basa en el reparto competencial previsto en la legislación vigente y luego en los juicios técnicos y políticos sobre las prioridades en lo que hay que hacer. Le repito que en este momento el único compromiso presupuestario que hay con el puente de Raos es de un organismo del Ministerio de Fomento, la Autoridad Portuaria de Santander, organismo adscrito a través de Puertos del Estado al Ministerio de Fomento.

Puedo leerle, seguro que usted la tiene porque lo cojo de la prensa de Cantabria, la respuesta de ese Ejecutivo presuntamente acosado por nosotros respecto a la petición formulada de que él financie. Dice la portavoz del Ejecutivo autonómico: Responderemos a la petición de financiación desde el rigor, la solidaridad regional, el realismo y la nula discriminación. Yo podría haberle dicho lo mismo y quedarme tan tranquilo, pero he preferido ser un poco más concreto. Nosotros estamos financiando ya el proyecto a través de la Autoridad Portuaria, al margen de una promesa de responder algún día al mismo con rigor, solidaridad regional, realismo y nula discriminación. Ese acoso que usted ve yo no lo veo por ningún lado y, de hecho, de su intervención, descalificaciones al margen, no se deduce ningún dato concreto que indique ese acoso. ¿Que ha habido una actuación en vía jurisdiccional

contra el actual consejero de Industria? Sí, pero como muy bien sabrá usted, ha sido en su condición de anterior presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón, no por su actuación como consejero, fue porque los servicios jurídicos del Estado apreciaron que había una conducta ilícita conforme al ordenamiento jurídico. ¿Qué haría usted si fuese responsable y el servicio jurídico del Estado le dice que alguien ha dictado una resolución que incurre en una serie de violaciones del ordenamiento jurídico? Y no, reitero, en su condición de consejero de Industria, sino por un acto realizado cuando ocupaba el cargo anterior de presidente de la Autoridad Portuaria de Gijón.

Es absolutamente falso, señoría, absolutamente falso, y es una pena que se hagan acusaciones falsas sin fundamento alguno, que haya ningún uso de los fondos de cohesión al servicio de adhesiones a ningún régimen, en primer lugar porque en España no hay un régimen, hay un Estado democrático y social de derecho; en segundo lugar, porque fondos de cohesión; los tiene el puerto de Gijón, gobernado por un señor contra el que nos hemos querellado, por ejemplo, y se dieron fondos de cohesión, los tienen los puertos del País Vasco, los tiene el puerto de Barcelona, los tienen puertos de Andalucía, los tienen puertos de Galicia, los tienen puertos de Canarias, vamos a empezar las obras del nuevo puerto de Granadilla, comunidades autónomas en las que gobierna el Partido Socialista, gobierna el Partido Popular, gobierna el PNV, gobierna Coalición Canaria o gobierna Convergència i Unió. Por lo tanto, esas afirmaciones que ha hecho usted no tienen absolutamente ningún fundamento, son afirmaciones gratuitas, injustas, falsas y hechas en el aire sin soporte de ningún tipo.

Vamos a intentar que cada gobierno asuma sus responsabilidades en el ámbito de sus competencias. Desde luego el Ministerio de Fomento lo intenta hacer en toda España, también en Cantabria y también en lo que hace referencia a la inversión en el puente de Raos.

— **DE LA SEÑORA MARZAL MARTÍNEZ (GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA) SOBRE RAZONES POR LAS QUE NO SE INCLUYE A LA REGIÓN DE MURCIA EN LAS MEDIDAS DE MECANIZACIÓN DEL CENTRO DE TRATAMIENTO POSTAL DE CORREOS. (Número de expediente 181/003799.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la pregunta que figuraba con el número 4, que es la última; razones por las que no se incluye a la región de Murcia en las medidas de mecanización del centro de tratamiento postal de Correos, de la que es autora doña Amparo Marzal. Hago la advertencia a los portavoces que seguiremos inmediatamente con las proposiciones no de ley para que lo tengan presentes los intervinientes.

Tiene la palabra la señora Marzal.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: Señor Blanco, los servicios prestados en la región de Murcia por la sociedad estatal Correos y Telégrafos vienen soportando en los últimos años una importante transformación, coincidiendo con el plan estratégico de la empresa, que está afectando a nuestro juicio negativamente a los servicios, a las instalaciones y al personal de Correos en la región.

En el año 2001 se trasladó la unidad de material y vestuario para toda la zona VI a la ciudad de Castellón, se estableció como cabecera de zona para ambas comunidades, Valencia y Murcia, la ciudad de Valencia, por lo que se procede a la mecanización del centro de tratamiento postal en esta provincia, y hace unos meses se ha anunciado, también dentro del mismo plan estratégico, la instalación de la mecanización de la correspondencia normalizada en Alicante, a donde irá la clasificación y la correspondencia de la región de Murcia.

Yo le pregunto, ¿qué razones mueven al Gobierno a no incluir la región de Murcia en las medidas de mecanización de Correos, concentrando todas sus actuaciones en la Comunidad Valenciana, con el consiguiente riesgo de pérdida de empleo y descapitalización en la región de Murcia?

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Si me permite un matiz en la forma de expresar S.S. la pregunta, tanto en su formulación escrita como ahora verbal, Murcia sí está incluida en el plan de automatización integral de Correos, porque lo está toda España, una cosa es que esté incluida en el plan de automatización y otra es que en un sitio u otro, en Murcia en concreto, haya uno de los centros de tratamiento automatizado de Correos. Murcia está incluida en ese plan, en consecuencia, porque es un plan que tiene vocación universal para todo el territorio de España. Como sabe usted, ese plan, que tiene un horizonte temporal 2001-2004, supone una inversión de 309 millones de euros y ya está en marcha, y dentro del plan se prevé la construcción de 17 centros de tratamiento automatizado. España tiene 50 provincias, si no recuerdo mal, y esos centros obviamente no se ubican en todas las provincias, la distribución se hace con criterios básicamente de cuantía de flujo postal a tratar y de transporte del mismo. Con ese criterio se han establecido en el plan 12 centros zonales, 2 centros uniprovinciales peninsulares y 3 centros uniprovinciales insulares.

En el caso concreto de Murcia, si se automatiza el tratamiento postal porque no todo se va automatizar, como sabe S.S., queda englobada en el centro de tratamiento automatizado de Alicante, va a estar físicamente en Alicante. ¿Por qué la razón de la elección? Como

todo en esta vida, es discutible, pero no es arbitrario. Los criterios que se han utilizado es que ya había un centro automatizado parcial en Alicante, el flujo y volumen de correspondencia, pues mientras en Murcia el flujo de esta correspondencia ascendió en el año 2002 a 181.448.395 envíos, la correspondencia nacida y distribuida en Alicante ascendió a 300.958.561 envíos. Por eso se intenta concentrar el centro físico de tratamiento donde hay un mayor flujo de movimiento para optimizar las rutas de transporte. Por tanto, es una decisión sobre unos criterios que se aplican en el resto de España para establecer la sede física de estos centros.

En todo caso, y concluyo señor presidente, esto no supone, ni mucho menos, un abandono de las inversiones de Correos en Murcia, como no podía ser de otra manera. Le recuerdo que entre los años 2001 y 2004 estas inversiones han ascendido a casi 14 millones de euros, cuando entre el año 1997 y el año 2000 habían sido ligeramente inferiores a un 6 por ciento, es decir, las inversiones de Correos en los últimos cuatro años en Murcia han crecido un 141,6 por ciento, que creo que es una manifestación del compromiso activo, además de todo este proceso de automatización, de Correos por mejorar sus instalaciones y la capacidad de prestar servicios en y desde la provincia de Murcia.

Podría darle los detalles uno a uno de todos los centros en que se han realizado inversiones pero, salvo que me lo pida para la réplica, haré caso omiso para no saltarme demasiado el tiempo asignado.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Marzal, tiene la palabra.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: De acuerdo con el tema de la automatización, a los murcianos no deja de sorprendernos que cuando se ha tratado de ubicar unidades operativas en la Comunidad Valenciana y en Murcia, en cada una de las provincias de la Comunidad Valenciana haya una de ellas y sin embargo de Murcia se olviden. Nos llama la atención que Correos se olvide de la Región de Murcia en su plan estratégico, pero además hay un dato todavía más sorprendente y es que en Alicante, en donde en efecto puede haber mayor flujo de correspondencia puesto que la población es algo mayor que en Murcia, en Alicante hasta hace bien poco no disponían ustedes de los terrenos en los que van a situar el nuevo centro de tratamiento postal, no disponían del lugar ni disponían del espacio físico, ni siquiera —digo— de los terrenos. En cambio, en Murcia sí, en Murcia hay un amplio local de cerca de 1.500 metros cuadrados y con cerca de 150 trabajadores que ustedes han preferido simplemente saldar. No me diga usted que siendo las comunicaciones ahora mismo un tema tan importante la distancia de 80 kilómetros entre Murcia y Alicante no se puede salvar, más cuando ustedes mismos han confesado en la Asamblea Regional de Murcia que el centro de tratamiento postal que hay en

Murcia funciona con total precisión, que está dotado con equipamientos adecuados y que se ha remodelado durante la presente etapa de Gobierno del Partido Popular, sin embargo, ahora se desdeña.

Nosotros quisiéramos saber, además del flujo de correspondencia, que, como digo, quizás se pueda salvar con el tema de los transportes, y no hablamos del ferrocarril, por supuesto, que usted también conoce, hablamos de las carreteras, ¿qué compromisos tienen ustedes adquiridos con la Comunidad Valenciana, con el Ayuntamiento de Alicante, para que, no disponiendo de los locales, de los solares, se hayan decidido ustedes a enviar allí el centro de tratamiento postal? Porque en Murcia mientras tanto el local está disponible y no hay ninguna medida prevista para él, al menos que se sepa. Si no nos da usted una explicación convincente no tendremos nada más que creer lo que se dice en la calle, que Correos y Telégrafos, en aras de la rentabilidad empresarial, se entrega a veces a negocios especulativos con sus edificios sin atender a la mejora de los servicios, mientras tanto, los 150 trabajadores del centro de tratamiento postal de Murcia están a la espera de un futuro traslado sin saber qué va a pasar con su centro de trabajo.

Una última cuestión, y ya termino, señor presidente. Nosotros queremos saber desde Murcia si Correos tiene prevista alguna medida compensatoria para paliar esta, digamos, discriminación que se está haciendo con la región, queremos saber si van ustedes a ampliar el número de sucursales porque, comparando con ciudades de similar población, Murcia y la segunda ciudad en importancia de la región, que es Cartagena, tienen sólo dos sucursales y otras ciudades de similar población tienen cuatro o cinco. Es lo que le pregunto, es decir, si se deciden a mantener esta decisión inexplicable del traslado a unos locales inexistentes, dígame al menos cómo piensan ustedes compensar a la Región de Murcia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Blanco.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Estaba siguiendo con una agradable sorpresa su intervención, dado que estaba hablando de hechos y de datos sin acudir a las descalificaciones globales, y ha tenido que aparecer al final el fantasma de la especulación para explicarlo todo. A mí me parece que van por mal camino con ese discurso que siempre intenta encubrir todas las decisiones con fantasmas más o menos esotéricos, por mucho que suenen a un discurso político, impropio de la época en que estamos, pero, bien, cada uno es responsable de lo que dice y de cómo analiza la realidad de las cosas.

Le reitero: los criterios con los que está hecho el plan de automatización no son lógicamente otros que el intentar dar, con la mejor lealtad y buena fe de los res-

ponsables de la planificación del servicio de Correos, un mejor servicio al conjunto del país. Correos no responde en su estructura a la organización político-administrativa de las comunidades autónomas y los ayuntamientos, es una red que se extiende por todo el país que intenta optimizar el servicio que presta. No es cierto, por ejemplo, lo que ha dicho S.S. de que todas las provincias de la Comunidad Valenciana vayan a tener un centro automatizado de datos, no es verdad, ni siquiera todas las comunidades autónomas van a tenerlo, porque los flujos a atender son muy distintos, como es lógico, por razones de población, de medios de transporte y otras muchas a las que he hecho referencia al principio.

La decisión de ubicación de los centros de automatización responde a una planificación razonable según los flujos existentes y previsibles de los envíos postales para atender los mismos con los nuevos procedimientos automatizados. Por lo tanto, no hay ninguna discriminación a nadie, tampoco a Murcia; se trata de prestar un mejor servicio a toda España y a Murcia incluida, y eso, como siempre, optimizando los recursos de que se dispone. Nada tiene que ver en la ubicación de los centros el disponer a priori de los terrenos o no para ello; de los terrenos y los edificios se puede disponer, y si no se compran o si no se expropian, que es como actuamos las administraciones. Si subordinásemos las instalaciones a los terrenos disponibles tendríamos una red caótica en carreteras, en ferrocarriles, en aeropuertos o en Correos, no es un criterio razonable de planificación por parte de las administraciones.

Por lo tanto, Murcia no está discriminada, se están haciendo inversiones importantes en Murcia, se están comprando también locales nuevos en Murcia, para que vea que no sólo se compran en otros sitios, por ejemplo, se ha comprado recientemente el local para el centro de reparto de Alcantarilla o el anexo a la oficina de Totana, se compran locales cuando es necesario en Murcia, en Alicante o en La Coruña, en cualquier sitio donde haga falta, que es como cualquier entidad, en este caso Correos, con criterios de optimización, intenta mejorar el servicio que presta. Puedo decirle que en este momento en Murcia, aparte de esas compras, estamos ejecutando obras de mejora en la oficina de Cartagena, en la oficina de Torres de Cotillas, se están realizando obras en las oficinas de Abarán y de Beniel, y no sigo dándole todos los datos de todas las administraciones porque me parece que no es el objeto de esta pregunta, pero hago esta referencia —y concluyo, señor presidente— para decir que Correos no está abandonando Murcia, no hay un peligro de empleo como usted dice, se está atendiendo Murcia como se está atendiendo Alicante, como se está atendiendo el resto de España, dentro de un plan de inversiones para mejorar el servicio que se presta a los ciudadanos que al final es lo que interesa, y esto nada tiene que ver ni con especulaciones urbanísticas ni con tonterías semejantes.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada la primera parte del orden del día, suspendemos por un minuto la sesión para despedir al secretario de Estado y a continuación iniciaremos el turno de proposiciones no de ley. **(Pausa.)**

Reanudamos la sesión número 63 de la Comisión de Infraestructuras haciéndoles a SS.SS. las siguientes advertencias: que los portavoces, por acuerdo entre ellos, han solicitado que la proposición no de ley que figuraba con el número 14 en el orden del día pase a debatirse en lugar de la que figuraba con el número 10; la proposición que figuraba con el número 13 pase a debatirse en el lugar de la que figuraba con el número 11; a continuación seguiríamos con la 10 y la 11, y ya seguiría el turno normal de proposiciones. Repito señorías para que tomen nota. Vamos a debatir en el siguiente orden: en primer lugar la 9; en segundo lugar, la 14; tercero, la 13; cuarto, la 10; quinto, la 11; sexto, la 12; séptimo, la 15; y octavo, la 16.

Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, la proposición relativa a la mejora de la modernización de la línea ferroviaria...

El señor **PRESIDENTE**: Si me dice usted el número, se lo agradecería, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Es que tengo el orden antiguo, creo que es la 13, Algeciras-Bobadilla, ésa no se puede cambiar porque el portavoz socialista está en otra Comisión y no puede adelantarla.

El señor **PRESIDENTE**: No se puede cambiar. Señorías, presten atención, por favor. Según lo últimamente manifestado por los portavoces, debatiríamos, en este orden, la 9, la 14, la 10, la 11, la 12, la 13, la 15 y la 16.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE REQUIERE AL GOBIERNO QUE ASUMA LOS COMPROMISOS FINANCIEROS QUE SE DERIVAN DE LA LEY 37/1975, SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA DE LA RED DE FERROCARRILES QUE COMPONEN EL METRO DE SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001676.)**

El señor **PRESIDENTE**: Dicho esto, iniciamos el debate de las distintas proposiciones no de ley dándole la palabra al señor Centella, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para defender la proposición no de ley por la que se requiere al Gobierno que asuma los compromisos financieros que se derivan de la Ley 37/1975,

sobre la construcción de la infraestructura de la red de ferrocarriles que componen el metro de Sevilla.

Tiene la palabra, señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Voy a intervenir brevemente porque nosotros entendemos que desde que la ley que usted ha citado, la Ley 37/1975, dejase claro que la construcción del metro, así como su explotación, era responsabilidad del Estado ya ha pasado tiempo, la verdad es que ha pasado mucho tiempo, y a estas alturas los sevillanos y sevillanas y todos aquellos que visitan esta ciudad no pueden utilizar este medio de transporte. En idéntico sentido, es evidente que en esa ley se dejaba muy claro que por construcción de infraestructuras se tenían que entender, entre otras actuaciones, las obras de explanación, los túneles, estaciones y accesos, así como sus servicios mecánicos. Por tanto, no harían falta muchas más razones que la simple lectura de esta ley para ver con claridad la responsabilidad de la Administración central.

Sin embargo, desde aquel lejano en tantas cosas 1975 hemos tenido que esperar hasta el año 1999 para ver cómo se constituía la sociedad Metro de Sevilla, una sociedad que era coparticipada por la Junta de Andalucía y el propio ayuntamiento y que estaba adscrita a la Consejería de Obras Públicas de la propia Junta de Andalucía, hemos tenido que esperar este salto de tiempo para ver cómo esta empresa se planteaba como objetivo la elaboración del proyecto y la construcción del metro. Pues bien, a estas alturas esta sociedad ha cumplido y la verdad es que ya tiene elaborado el proyecto básico general de la red de metro de Sevilla y también en este mismo sentido ya el pasado 23 de julio se han iniciado los trámites para la adjudicación de la primera línea de metro por un importe de 360 millones. La verdad es que quien no cumple es la Administración central, que sigue sin asumir sus compromisos, que sigue sin aportar en los Presupuestos Generales del Estado las cantidades necesarias, y por tanto, sigue dando la espalda a esos miles de sevillanos y sevillanas y a todos los que visitan la ciudad de Sevilla que usarían este medio de transporte.

En este marco la proposición no de ley nos parece que es oportuna, ya que su discusión es paralela a la todavía tramitación de los Presupuestos Generales del Estado y, de ser aprobada, serviría de soporte para la aprobación de enmiendas que, entre otros, nuestro grupo ha presentado para dedicar una importante cantidad de millones de euros a este proyecto. Nosotros creemos que el Gobierno central no puede mirar para otro lado, no puede hacer dejación de su responsabilidad, tiene que asumir que estamos ante un proyecto estratégico importante, fundamental, y que el Estado tiene no solamente la obligación legal, que ya está en la ley, sino también tiene fundamentalmente una obligación en otro ámbito que le obliga a asumir de una vez

por todas que este proyecto tendrá unas importantes repercusiones en toda la economía sevillana.

Nuestra proposición no de ley es muy simple y trata de requerir del Gobierno de la nación para que asuma los compromisos financieros que se derivan de la Ley 37/1975 en la construcción de la infraestructura de la red de ferrocarriles que componen el metro de Sevilla, y lo hacemos también, ya para terminar, porque no queremos que este proyecto siga siendo terreno de confrontación, siga siendo terreno de enfrentamiento, sino que sea a partir de ya un elemento de colaboración de manera que se pueda acelerar al máximo su construcción y de manera que, como decía anteriormente, podamos ya en breve empezar a disfrutar de sus múltiples ventajas.

El señor **PRESIDENTE**: La portavoz del Partido Socialista tiene la palabra.

La señora **POZUELO MEÑO**: Volvemos a ver en esta Cámara, ahora en la Comisión de Infraestructuras, una iniciativa política que pretende poner de manifiesto qué está pasando con la construcción del metropolitano de Sevilla y qué está pasando sobre todo con la participación del Gobierno de la nación, mejor dicho, con la no participación del Gobierno de la nación en la financiación y en la construcción de una infraestructura tan trascendental para la ciudad de Sevilla y para su área metropolitana, una población de más de un millón y medio de habitantes que necesita de manera urgente, de manera inmediata, la puesta en marcha y la puesta en servicio del metro, del transporte metropolitano, como una apuesta clara y rotunda para defender y potenciar el transporte público y para solucionar un problema de movilidad en todo ese territorio, que afecta no sólo al casco histórico o a la ciudad de Sevilla, sino a su área metropolitana.

Esta apuesta por ese transporte público, cien por cien público, y esa apuesta decidida para solucionar ese problema de movilidad en transporte público y para dar una solución definitiva al desarrollo económico de toda la comarca y de toda el área metropolitana de la ciudad de Sevilla, que no sólo afecta, como decía, al núcleo central de la ciudad, sino que, en la nueva modificación que se ha hecho de la línea prevista inicialmente en el año 1975, abarca y amplía el desarrollo de la línea I del metro de Sevilla a ciudades como Dos Hermanas, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe y la propia ciudad de Sevilla, de manera que atiende las nuevas demandas, los nuevos problemas que el crecimiento del área metropolitana de la ciudad de Sevilla ha tenido a lo largo de las últimas décadas.

Sin duda esta obra va a ser, está siendo ya, porque las obras han comenzado el 23 de septiembre del año 2003, la obra más importante y más trascendental para el desarrollo del área metropolitana de Sevilla que se pueda realizar por lo menos en el primer cuarto de

siglo XXI. Es, por lo tanto, no solamente un asunto pendiente desde hace mucho tiempo para la ciudad de Sevilla, sino una inversión imprescindible para contemplar esos problemas de movilidad y de desarrollo económico de Sevilla y de su área metropolitana.

Los acontecimientos que se han sucedido los últimos años, y que voy a mencionar muy brevemente, han sido muchos. La Junta de Andalucía ha sido, junto con los ayuntamientos de estas ciudades, de Sevilla, de Dos Hermanas, de San Juan y de Mairena del Aljarafe, la que ha liderado este proyecto, la que lo ha puesto en marcha, la que lo está financiando con financiación cien por cien pública y con el compromiso de llevarlo a cabo entre los ayuntamientos; es la Junta de Andalucía la que ha liderado y ha llevado la iniciativa para hacer posible la construcción de esta obra tan importante. En julio del año 2003, hace muy poco tiempo, finalmente se ha creado el ente público de gestión de ferrocarriles, y el 23 de septiembre de este mismo año han comenzado las obras que culminarán en el mes de junio del año 2006. Bien, estos son los últimos hechos novedosos después de la última vez que se debatió en el Pleno de esta Cámara, en mayo de este mismo año, una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista para pedir la financiación del Estado en cumplimiento de la Ley de 1975 y también del decreto de transferencias de febrero de 1979, en el que se establecía la obligación del Estado de financiar la construcción del transporte metropolitano de Sevilla. No hay, por lo tanto, ninguna razón, ninguna, para que se dé la situación que se está dando en este momento, no podemos entender cuáles son los motivos para que el Gobierno del Partido Popular, para que el Gobierno de la nación se mantenga al margen y discrimine una vez más unas inversiones tan importantes, tan trascendentales y además a las que está obligado por ley y por los decretos de transferencias, en el metro de Sevilla, en el transporte metropolitano de su área.

Nosotros volvemos a reclamar hoy aquí al Gobierno que firme de una vez los convenios que tiene que firmar y a los que se comprometió con la Junta de Andalucía y con los ayuntamientos de Sevilla, de San Juan, de Mairena y de Dos Hermanas, para que lo mismo que ha hecho con el resto de las inversiones en transporte metropolitano en las grandes ciudades de nuestro país, establezca en esos convenios sus compromisos para financiar estas obras. No entendemos que pueda haber otras razones nada más que la de la decisión política de obviar y de discriminar a la Comunidad andaluza y a la ciudad de Sevilla.

Por lo tanto, nosotros esperamos que el Gobierno sea capaz de rectificar, le pedimos que rectifique en estos momentos, tiene una oportunidad única un año más en el debate de los Presupuestos Generales del Estado, que vote afirmativamente las enmiendas que mi grupo ha presentado junto con otros grupos políticos en esta Cámara, porque es un proyecto unánime de todos los

grupos políticos, y financie definitivamente la construcción del transporte metropolitano de Sevilla.

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

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Volvemos esta mañana a constatar que el Grupo Parlamentario Socialista o no se entera o no se quiere enterar de lo que está pasando en Andalucía, sentimos que sus compañeros de Gobierno de la Junta de Andalucía no les estén informando. Respecto a lo del liderazgo, desgraciadamente la Junta de Andalucía no está liderando con sus obligaciones casi nada, porque lo único que le interesa es la confrontación y la zancadilla. Vamos a decirles, señorías, lo que está pasando.

En este momento ya está creada la comisión mixta Junta de Andalucía-Ministerio de Hacienda para suscribir el pertinente convenio. Se ha celebrado la primera reunión ya, se celebró el pasado mes de septiembre, y está prevista una segunda reunión en los próximos días donde se van a seguir perfilando las bases del citado convenio. Los acuerdos que se alcancen tienen el correspondiente respaldo en lo jurídico y en lo financiero, habrá una partida que va incluida en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año 2004, pero vamos a hacer un poquito de historia, porque el problema de mis compañeros de Izquierda Unida y del Grupo Parlamentario Socialista es que, desgraciadamente, o no saben o no quieren saber lo que dice la ley.

Señorías, voy a tratar de ser breve, pero la Ley 37/1975, promulgada con anterioridad a la Constitución, y por tanto ajena al Estado de las autonomías, planteaba un esquema de financiación mixta entre el Estado y el Ayuntamiento de Sevilla respecto a la asunción del coste de la infraestructura y superestructura del metro de Sevilla y, en todo caso, no corre a cargo del Estado el material móvil necesario para la puesta en servicio de la línea. El artículo 17 del Real Decreto 698/1979 señala textualmente lo siguiente: Se transfieren de la Administración del Estado a la Junta de Andalucía las competencias sobre los ferrocarriles metropolitanos ubicados en Andalucía establecidas en la Ley General de Ferrocarriles, de 23 de noviembre de 1877, Ley de Ferrocarriles Secundarios, de 26 de febrero de 1912, y demás disposiciones complementarias, así como las reguladas en la Ley 37/1975, de 31 de octubre, sobre construcción y explotación del metro de Sevilla. La transferencia que se opera en el presente artículo incluye la titularidad o derecho del Estado sobre el patrimonio y bienes de ferrocarriles metropolitanos de Sevilla. La Junta de Andalucía someterá a la aprobación del Gobierno, por conducto del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, los programas de actuación, inversiones y financiación ajustados al plan de la red para el ferrocarril metropolitano de Sevilla

actualmente vigente, así como las modificaciones, revisiones o nuevos planes del metro que, en su caso, elaborare, que han de servir de base para la consignación en los Presupuestos Generales del Estado de las correspondientes dotaciones.

Queda claro que tampoco en este caso la Administración general del Estado está obligada a financiar un porcentaje concreto del coste del metro de Sevilla, sino que prevé la posibilidad de que coopere a través de los Presupuestos Generales del Estado en su cofinanciación. Esta voluntad de cooperación quedó plasmada en la disposición adicional duodécima de la Ley 53/2002 (nos vamos acercando a nuestras fechas), de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y del orden social, que establece textualmente: «En el ejercicio 2003, el Gobierno, en consideración a las necesidades que concurren en el transporte colectivo regular de viajeros en la ciudad de Sevilla, estudiará las condiciones de la participación económica de la Administración general del Estado en la financiación de las obras relativas al metro de Sevilla en orden a la suscripción de un convenio para tal fin con las administraciones andaluzas competentes». Asimismo, es importante recordar el esquema financiero que tienen los convenios firmados desde hace doce años, consistente en que la AGE aporta la tercera parte de la inversión certificada y pagada con cargo a recursos presupuestarios de la Administración autonómica correspondiente. Quiere esto decir, señorías, que si la Administración autonómica competente no aporta recursos presupuestarios a la Administración general del Estado, tampoco los tiene que aportar la Administración general del Estado.

En conclusión, el Gobierno se ha comprometido a cofinanciar, no sólo el metro de Sevilla sino el de las otras ciudades andaluzas que estén en disposición de acometer esta infraestructura, se hará en los términos similares a como se han cofinanciado los metros de otras poblaciones españolas, sin ningún tipo de distinción de color político respecto a quien esté gestionando esas localidades, pero, señorías, siempre y cuando se hayan fijado las condiciones técnicas y financieras para llevar adelante esa participación. Así que estamos en un momento idóneo si se pone la Junta de Andalucía a cumplir con sus obligaciones, que es ni más ni menos que llegar a un acuerdo con la Administración general del Estado, que es generosa y cumple con el desarrollo integral de España.

— **RELATIVA A CIRCUNVALACIÓN DE LA CIUDAD DE PONTEVEDRA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002214.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la proposición que figuraba con el número 14, relativa a la circunvalación de la ciudad de Pontevedra, de la que

es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Don Guillermo tiene la palabra.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: En primer lugar, quiero agradecer a los grupos el cambio en el orden del día porque es verdad que me facilitará asistir a otra Comisión que se va a desarrollar en breves momentos.

El Bloque Nacionalista Galego trae a debate esta proposición no de ley que sustancialmente hace referencia a la necesidad de que se establezcan cauces de diálogo entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Pontevedra para abordar conjuntamente el trazado y las características de la nueva circunvalación de Pontevedra de manera que el impacto social y ambiental de la nueva vía se reduzca lo más posible, sirva además para vertebrar el territorio, permita el desarrollo urbanístico armónico de la ciudad y solucione evidentes problemas para el tráfico rodado hoy existentes. La necesidad de ese diálogo entre el Ministerio de Fomento y el Concello de Pontevedra es compartida por todos los grupos políticos presentes en la corporación municipal de Pontevedra y la sociedad en general. Es necesario, señorías, para dar salida a la situación creada por el rechazo unánime también de todos los grupos políticos y ciudadanos, a las alternativas de trazados de circunvalación presentados por el Ministerio de Fomento, alternativas que causan un impacto excesivo sobre el territorio y la población, no dan solución a los problemas de tráfico detectados por el estudio de movilidad y condicionan negativamente el futuro desarrollo de la ciudad, que hoy, como saben, está en franca expansión y abordando el próximo plan general de ordenación municipal. Esa necesidad de diálogo, como decía, es compartida, y vuelvo a insistir, por todos los grupos políticos y ciudadanos, y hasta el momento tengo que decir que no fue tenida en cuenta por el Ministerio de Fomento. Nosotros desde luego esperamos que hoy sea aprobada esta proposición no de ley que presenta el Bloque Nacionalista Galego porque esperamos coherencia política de los grupos que, pronunciándose en ese sentido a nivel municipal, lo hagan también en este nivel parlamentario. Sin duda la aprobación de esta proposición no de ley ayudará a conseguir el fin que se propone.

La circunvalación de Pontevedra, señorías, es necesaria. Nosotros no cuestionamos, por tanto, esa necesidad ni lo hacen tampoco ninguno de los agentes políticos, sociales e incluso representantes vecinales en la ciudad de Pontevedra, y su construcción, también en nuestra opinión, no debería demorarse eternamente, incluso llegar a no realizarse. En todo caso, sí que merece la pena intentar dar una solución lo más consensuada posible para ese trazado y esas características nuevas, aunque se retrase un poco más, porque, como saben SS.SS., existió un proyecto presentado por Fomento en el año 1999 que fue rechazado en aquel momento por el concello entonces gobernado por el

Partido Popular. Desde entonces hubo conversaciones entre Fomento y el municipio que llevaron a la conclusión de la necesidad de presentar un nuevo proyecto, realizando antes el necesario estudio de movilidad que sirviese para diagnosticar las necesidades del tráfico que la nueva vía debería resolver. A partir de ahí, desde ese momento, que fue ya hace varios años, y sin más contactos entre Fomento y el ayuntamiento, el Ministerio de Fomento dio a conocer a finales de junio las tres alternativas que se proponían.

Yo creo que SS.SS. saben perfectamente que estas tres alternativas propuestas contaron, como decía al principio, con el rechazo frontal de miles de vecinos y vecinas que formularon aproximadamente unas 15.000 alegaciones, tengan en cuenta la población que tiene Pontevedra y se darán cuenta de la magnitud de este rechazo, y también con el rechazo, insisto, de todos los grupos políticos, que se expresó unánimemente en el pleno municipal y también se expresó firmando conjuntamente las alegaciones presentadas por el ayuntamiento a los trazados propuestos por Fomento. Yo desde luego les voy a ahorrar, como es lógico, los detalles de este rechazo social y político en el marco de este debate, porque sin duda lo conocerán todas SS.SS. Simplemente diré que la realidad social, económica, de asentamiento de la población u orográfica de Galicia, y por lo tanto del municipio de Pontevedra, hace necesario estudiar las alternativas a cualquier trazado de una determinada vía con mucha atención, con mucho conocimiento de la realidad de la que hablaba, proponiendo soluciones seguramente distintas a las que se contemplan en otras zonas del Estado con realidades también muy distintas, y en ese intento de buscar soluciones lo menos traumáticas posibles y de futuro sería bueno, sería imprescindible, en nuestra opinión, ese diálogo que proponemos para conseguir también —y vuelvo a insistir, como proponen todos los grupos políticos— un nuevo trazado de vía de circunvalación que dé solución a los flujos mayoritarios de entrada y salida y periurbanos, sirva para vertebrar el territorio y para el desarrollo urbanístico de Pontevedra con la mayor adaptación posible a los rasantes naturales del terreno, minorando el impacto socioeconómico y medioambiental, y mejore la circulación rodada en el municipio. El ayuntamiento, y tengo que decírselo, y todos los grupos políticos en él representados desde luego ofrecen su colaboración y están dispuestos a que los instrumentos urbanísticos de los que dispone el ayuntamiento se pongan al servicio de este fin.

Concluyo, señor presidente, diciendo que la proposición no de ley que presentamos tiene dos puntos. Nosotros vamos a retirar el primer punto porque se refería a ampliar el plazo previsto para formular alegaciones a la propuesta de trazado planteada por el Ministerio de Fomento para la circunvalación de la ciudad de Pontevedra. Es evidente que este punto en este momento no tiene utilidad ninguna, en el sentido de que esta propo-

sición está formulada el 8 de julio de 2003, ese plazo pues efectivamente ya está superado, por lo tanto, lo retiramos. Mantenemos, sin embargo, el segundo punto, que quedaría así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a establecer vías de diálogo con el Ayuntamiento de Pontevedra con el fin de alcanzar una solución consensuada sobre el trazado y características de la nueva vía de circunvalación de la ciudad, en la búsqueda de soluciones que causen el menor impacto posible socioeconómico o medioambiental y sean efectivas para la mejor solución para el problema del tráfico.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Socialista, la señora Varela tiene la palabra.

La señora **VARELA VÁZQUEZ**: Señorías, un proyecto que nace con 15.000 alegaciones no es un buen proyecto, un proyecto que nace con la oposición de todos los grupos que componen la corporación municipal no es un buen proyecto, un proyecto que nace con la oposición de todos los vecinos no es un buen proyecto, y esto es, ni más ni menos, lo que le ha ocurrido a las tres alternativas del estudio informativo presentado por el Ministerio de Fomento para realizar las obras de circunvalación de la ciudad de Pontevedra. ¿Por qué ha ocurrido esto? Desde luego las alegaciones técnicas a los tres trazados ya las tiene el ministerio encima de la mesa, pero lo que sí cabe recalcar es que dichos trazados dividen a las parroquias por donde discurren, condicionando de forma inexorable su desenvolvimiento socioeconómico y urbanístico tanto a medio como largo plazo, así como la calidad de vida de sus habitantes y sus relaciones culturales, además causan un fuerte impacto en la orografía y además es necesario expropiar un importante número tanto de viviendas como de empresas.

A esto cabría añadir algo que se ha olvidado en el proyecto, y es que las parroquias del rural pontevedrés se abastecen de agua a través del trabajo de las comunidades de aguas, de manantiales, de pozos y de canalizaciones comunitarias, porque se carece de sistema de traída como en la zona urbana del municipio. Por tanto, las tres alternativas de circunvalación planteadas por Fomento cortarían gran parte de esas vías de agua y anularían muchos de los manantiales utilizados por los vecinos tanto para uso doméstico como para regar campos y cultivos. Numerosas fuentes, pozos y traídas comunitarias quedarían inutilizadas, por tanto, el corte del paso natural de las aguas obligaría a modificar el sistema de abastecimiento de gran parte de los vecinos del rural pontevedrés. En segundo lugar, en las propuestas de Fomento tampoco se ha tenido en cuenta el impacto del futuro enlace de Pontevedra con la autovía Rías Baixas, con la A-52, enlace, por cierto, comprometido por el Gobierno en el Plan Galicia. Dicho enlace debe conectarse con la circunvalación, y si no se

modifica su trazado, el enlace con la A-52 quedará abocado a penetrar casi hasta el centro de la ciudad. En tercer lugar, también hay que tener en cuenta que en las viviendas del rural es normal que convivan varias generaciones diferentes, desde los abuelos, pasando por los hijos y los nietos, y por tanto, si se destruye la vivienda familiar luego tiene que haber una reestructuración y una nueva ubicación, y es muy difícil volver a ubicar esa vivienda en la zona o zonas limítrofes debido, en primer lugar, a la escasez de terrenos, y en segundo lugar, a la propia normativa de la nueva Ley del suelo de Galicia que exige una cantidad muy importante de metros cuadrados de terreno para poder construir esas casas en el rural.

Las deficiencias de trazado de índole técnica en los viales propuestos están, como he mencionado anteriormente, reflejadas en las alegaciones, pero quizás convenga hacer hincapié en que, al parecer, no se cumple la normativa vigente de instrucción de estradas, la norma 3.1, de diciembre de 1999, en el sentido, entre otras deficiencias que también tiene, de que en el trazado de alzado por ejemplo se superan los valores extremos de inclinación de las rasantes, ya que se proyectan tramos con pendientes de un 6 por ciento cuando la norma dice que para autovías con velocidad de proyecto de 80 kilómetros/hora esa pendiente será de un 5 por ciento; o, por ejemplo, en el trazado en planta de las curvas circulares se adopta un radio de 250 metros, por debajo del radio mínimo para autovías con velocidad de proyecto de 100 kilómetros/hora fijado en 450 metros; o en el tema de enlaces, en la normativa se dispone que la distancia entre enlaces consecutivos será superior a 6 kilómetros, totalmente incumplido en el trazado 1 y 2 presentado por Fomento. Estos ejemplos y otros muchos son los que hacen que con las tres propuestas o alternativas formuladas por Fomento para construcción de la circunvalación de Pontevedra no esté nadie de acuerdo, ni los vecinos de las parroquias afectadas, que han presentado, como he dicho al principio, 15.000 alegaciones, y ni siquiera la corporación municipal, que por unanimidad, incluido el Partido Popular, ha rechazado los tres trazados. Por último, no hay que olvidar que en breve se va a redactar un nuevo plan de ordenación municipal de Pontevedra, plan que, según el concejal de urbanismo del ayuntamiento, entrará en vigor hacia el año 2006 ó 2007. Dicho concejal ha manifestado que en el nuevo plan de ordenación el casco urbano de Pontevedra crecerá entre 3 ó 4 kilómetros cuadrados, y además ha sugerido que la circunvalación marque en líneas generales el perímetro de la ciudad del futuro.

En fin, el Grupo Parlamentario Socialista entiende que las alternativas planteadas por Fomento suponen un sacrificio social difícilmente soportable, ya que la actuación proyectada no resiste un juicio de racionalidad, sabemos que se puede realizar el trazado de circunvalación por una zona donde cause menos impacto

y dañe menos a los vecinos, entendemos además que no se deben trazar más barreras artificiales a la ciudad que impidan su crecimiento, dudamos de que los trazados presentados por Fomento cumplan el objetivo para el que fueron diseñados, que no es otro que aliviar el tráfico externo e interno de Pontevedra, y por último creemos, con buena lógica, que, dado que los trabajos del plan municipal urbano van a comenzar en breve, lo normal es que se diseñe el futuro urbanístico de la ciudad, que se sepa si el casco de la ciudad va a crecer dos, tres o veinte kilómetros cuadrados y, en función de todo ello, se diseñen las futuras carreteras, las avenidas y por supuesto la circunvalación de la ciudad, que lógicamente tendrá que quedar más próxima o más lejana según sea la expansión del propio casco urbano.

Nosotros vamos a votar positivamente la propuesta planteada hoy aquí sobre la circunvalación de Pontevedra porque, en línea con lo propuesto por el Grupo Mixto, iba también una proposición que nosotros teníamos ya metida en registro y en esa línea también va el acuerdo alcanzado entre todos los grupos municipales en el Ayuntamiento de Pontevedra. Nosotros también creemos que el Ministerio de Fomento debe dialogar con la corporación municipal, lo que añadimos como una enmienda que esperamos que el Bloque Nacionalista acepte es que ese nuevo diseño de circunvalación y la circunvalación misma se realice de acuerdo al futuro plan de ordenación municipal. Queremos la circunvalación, queremos que Fomento dialogue con la corporación municipal y queremos que se llegue a acuerdos. Por tanto, esperamos que todos los grupos, incluido el Grupo Popular, acepten esta proposición por el bien de la ciudad de Pontevedra.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hemos entendido que usted proponía una transaccional al grupo proponente. Anótenlo SS.SS. y comuníquennos al final la decisión que toman.

Tiene la palabra la señora Camarero como portavoz del Grupo Popular.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Empiezo, señorías, por reconocer, como todos ustedes hacen, la necesidad y la importancia de la obra, como reconoce el señor Vázquez en la exposición de motivos de su proposición no de ley, de mejorar la circunvalación de Pontevedra. Estamos todos de acuerdo en que esta obra es de máxima urgencia y de servicio público necesario, pero nosotros desde el Grupo Parlamentario Popular queremos hacer algunas puntualizaciones.

Hace cuatro años, a propuesta del ayuntamiento, se solicita al Ministerio de Fomento la construcción de la circunvalación. El ministerio está de acuerdo con la necesidad de la misma, desplaza hasta Pontevedra a sus técnicos, diseña tres trazados posibles y comienzan los trámites previstos para este tipo de obras, trámites de todos conocidos que no voy a enumerar. Entre estos

mismos trámites se encuentran los de información pública y sometimiento a las alegaciones que pudieran presentar los interesados de forma privada o a través de las administraciones que lo representan, en este caso el Ayuntamiento de Pontevedra, todo ello siguiendo la Ley 25/1988, de 29 de julio, de carreteras, y particularmente su artículo 10, que establece el plazo para formular las alegaciones necesarias a las informaciones públicas. Pues bien, usted, señor Vázquez, viene aquí a solicitar, porque hoy ha retirado la primera parte de su proposición no de ley, que se abran vías de diálogo con el ayuntamiento, cuando parece evidente que han tenido ustedes tiempo más que suficiente en estos cuatro años para dialogar con el ministerio, porque el ministerio, para ustedes, como para el resto de las administraciones implicadas en las obras públicas, tiene sus puertas abiertas, pero, señoría, hay que saber o querer cruzar estas puertas.

El ministerio presenta en estas obras, como ya le decía y como usted ha reconocido, tres alternativas posibles con el tiempo, repito, suficiente marcado por la ley para presentar alegaciones. Por lo tanto, los cauces de diálogo se abrieron y si alguien falló fueron los responsables del ayuntamiento, que no hicieron sus deberes y no tuvieron la capacidad de diálogo necesaria con el ministerio. Todos sabemos los pasos que hay que dar cuando se realizan esta serie de obras públicas, y cuando uno tiene verdadero interés en que salgan adelante, no vale vender en los medios de comunicación que se ha conseguido que el ministerio les atienda, que el ministerio ha aprobado la realización de una obra, para luego acomodarse y no seguir trabajando y manteniendo la tensión hasta el final para que esta obra sea efectivamente la deseada por todos.

Señor Vázquez, usted nos hablaba de coherencia; coherencia la que tiene el Grupo Parlamentario Popular con su grupo municipal, ya que tanto allí como aquí se manifiesta lo mismo, que las alternativas propuestas por el ministerio pueden ser mejoradas a través de las alegaciones, tal y como hicieron los concejales del Partido Popular que manifestaron estar de acuerdo con uno de los trayectos presentados por el ministerio y que estaban de acuerdo con que ese trayecto se mejorase a través del período de alegaciones, por eso es coherente con lo manifestado hoy aquí por el Grupo Parlamentario Popular. Ustedes han tenido tiempo suficiente para este diálogo que ahora reclaman y que no supieron llevar a cabo durante estos últimos cuatro años. Desde el Grupo Parlamentario Popular creemos que lo único que demuestra esta proposición no de ley es que el BNG pretende manipular la opinión pública trasladando al ministerio una responsabilidad que es exclusivamente suya, de sus compañeros en el Ayuntamiento de Pontevedra, que deberían haber revisado el plan general de ordenación urbana, que data del año 1989 sin revisión, y que éste debería contemplar dónde encaja una vía de

ejecución nacional con el interés local de los ciudadanos de la zona.

Sin embargo, ustedes han hecho dejación de sus deberes como responsables municipales en el Ayuntamiento de Pontevedra y ante la movilización vecinal, algo común en cualquier obra pública ya que ésta puede afectar directa o indirectamente a personas en sus domicilios o propiedades, ustedes, mostrando una vez más la demagogia a la que la oposición nos tiene acostumbrados, han querido presentar esta proposición no de ley para, como ya adelantaron a los medios de comunicación, vender en Pontevedra que el Partido Popular no quiere cuidar a sus vecinos y por eso rechaza su propuesta, pero lo cierto es que el Partido Popular, si algo ha demostrado, es que cuida y busca el interés general, por eso votará en contra de la iniciativa por varios motivos. Primero, y como yo le he repetido durante la intervención, han tenido ustedes cuatro años, tiempo más que suficiente para presentar todas las alegaciones necesarias para mejorar el trazado y causar el menor impacto medioambiental, económico o social posible, algo que deseamos todos. Y segundo, por su incapacidad de diálogo, su incapacidad de negociar con el ministerio y de hacer los deberes presentando las alegaciones que ustedes considerasen oportunas, y esto no puede llevar a que una obra manifiestamente necesaria, como reconoce todo el mundo, se retrase.

Para terminar, el Partido Popular es sensible con los intereses de los vecinos de Pontevedra y de las parroquias afectadas por esta obra y, como no podía ser de otra forma, busca el interés público en todas sus actuaciones y la mejora de la calidad de vida de sus vecinos, por ello ejecutará la obra para solucionar los graves problemas de tráfico que padecen todos los vecinos de Pontevedra, y como siempre, buscando el mínimo impacto socioeconómico o medioambiental posible.

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE UN PLAN DE ACTUACIÓN EN EL AEROPUERTO DE EL ALTET: PLAN EL ALTET. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001941.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 10 en el orden del día, relativa a la realización de un plan de actuación en el aeropuerto de El Altet, denominado plan El Altet. Tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **GONZÁLEZ SERNA:** Señorías, la verdad es que el lenguaje termina delatando y, al final, de eso queríamos hablar, de la no paralización sino del impulso del aeropuerto de Alicante-Elche. Una vez más, señor presidente, el Grupo Parlamentario Socialista trae a esta Comisión de Infraestructuras iniciativas con

el objetivo fundamental de impulsar definitivamente el desarrollo del aeropuerto Alicante-Elche.

Yo creo que si tuviéramos que hacer una descripción sencilla de la situación, podríamos decir que el aeropuerto de Alicante-Elche está colapsado y que necesita urgentes medidas, no la paralización sino justamente lo contrario, la inversión definitiva. Debemos situarnos y situémonos un poco sobre la evolución de este aeropuerto. Este aeropuerto, que iniciaba su andadura en el año 1967, ha sufrido dos importantes remodelaciones: una en los años setenta, concretamente se puso en funcionamiento en 1974-1975, y una posterior que fue impulsada por el Gobierno socialista a finales de los ochenta y primeros de los noventa. En 1996, cuando tiene la responsabilidad de Gobierno el Partido Popular, nos encontrábamos en un momento donde el aeropuerto de Alicante-Elche ya soportaba cuatro millones de pasajeros y todos, los ciudadanos especialmente, los empresarios más cercanos al turismo, empezaban a hablar de la necesaria y urgente ampliación del aeropuerto de Alicante-Elche. Era una legislación importante la de 1997-2000 para este aeropuerto, pero lamentablemente fue una legislación perdida. Concretamente, a finales de 1999, en la Ley de medidas fiscales y administrativas (la que vulgarmente denominamos ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado) para el año 2000 se venía a decir que se debería realizar por parte del Ministerio de Fomento el plan director para este aeropuerto y que debería estar realizado antes del 31 de diciembre del año 2000. Pues bien, en enero del año 2000, inmediatamente después, se nos presenta a la sociedad, se presenta a los distintos colectivos, y permítame la expresión, un panfleto, una documentación que no tenía ninguna solidez porque no era plan director aprobado por el Gobierno, en el que, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid y que en marzo había elecciones, se decía que en el aeropuerto de El Altet, el aeropuerto de Alicante-Elche, se iban a invertir más de 20.000 millones de pesetas de manera inmediata. Recuerden, y repito la fecha para no despreciarnos, estamos hablando de enero de 2000, dos meses antes de las elecciones generales de marzo de 2000. Se recogía una importante inversión, o se decía, porque aquello no tenía ningún fundamento; el hecho es que posteriormente se ha demostrado. Ya en aquel entonces los empresarios que conocían el tema anunciaron que aquello que se presentaba iba a ser corto y que era poco, por tanto, decían que el ministerio se tenía que preocupar por el tema del aeropuerto y debería hacer un plan director ambicioso en el que debería invertir de manera urgente. Pero señorías, señor presidente, hasta julio de 2001 no tuvimos la oportunidad de conocer qué es lo que pensaba, qué estudios tenía el Ministerio de Fomento, qué tenía el Gobierno y, por tanto, fue en julio de 2001, seis meses después de lo mandado por la Ley de acompañamiento que antes comentábamos, cuando se ve publicado el plan director del aeropuerto

de Elche-Alicante, plan director cuya columna vertebral todos ustedes conocen pero que de manera muy simplificada yo les voy a comentar. Constaba de cuatro puntos, que eran: una importante terminal de carga, una importante ampliación de la terminal de pasajeros, la ampliación de la plataforma de estacionamiento de aviones y la ampliación de la actual pista con la posibilidad de una nueva pista dentro de unos años. Esto era un poco el esquema del plan director que se presentaba en julio de 2001. Casi ocho años después de tener la responsabilidad de Gobierno el Partido Popular, el aeropuerto de Elche-Alicante está exactamente igual que estaba en 1996, pero esto no solamente lo decimos los socialistas, esto lo dicen los usuarios especialmente, aunque muchas veces no tengan dónde decirlo, pero lo denuncian claramente los empresarios, la Cámara de Comercio, los sindicatos.

No quiero aburrirles, pero sí he traído algún titular que creo que es muy descriptivo, por ejemplo, éste de un diario importante de la provincia de Alicante, que dice: AENA bloquea desde hace 16 meses la ampliación de El Altet. Esto es de finales de 2002. Otro que también es descriptivo dice: Rocamora urge al Gobierno para que invierta en El Altet y ejecute el Plan Hidrológico Nacional. Dice: El presidente de la patronal de Alicante, Joaquín Rocamora, instó a aplicar de una vez por todas las inversiones en el aeropuerto basadas en las estadísticas —entre comillas— nada fiables del plan director. Esto es concretamente del verano de 2003, de hace pocos meses. Otro dice: COEPA exige a Fomento celeridad en la ampliación del aeropuerto. Dice: La patronal recuerda que ya vaticinó que el plan director de AENA quedaría desfasado: Entrecomillado, dice: Tal como vaticinábamos, la realidad ha desbordado las previsiones del plan director de AENA que todavía está sin realizar. Esta es la opinión que desde las tierras alicantinas se tiene y la preocupación sobre el aeropuerto de Alicante.

Un tema también a destacar por la importancia es la situación del transporte de mercancías. Mire, para que no digan que somos nosotros, que no sale de nuestra boca, le voy a leer un par de titulares nada más: El retraso de la terminal estanca el tráfico de mercancías en El Altet. Las empresas optan por Barajas y el transporte por carretera ante la falta de unas instalaciones cuya construcción pactaron patronal y AENA en julio de 1999. Esto es de finales de 2002, señor presidente. El tráfico de mercancías se hunde en El Altet ante la falta de una terminal de carga.

Señorías, dicho esto, nosotros traemos esta iniciativa con el objetivo fundamental de que, con el apoyo de los grupos políticos, instemos definitivamente al Gobierno para que nos presente un plan serio, riguroso, en el que de verdad veamos qué es lo que se quiere hacer y qué está dispuesto a presupuestar para que se lleve a cabo. No queremos promesas, ya las tenemos desde 1996, queremos un documento serio y riguroso para que los

alicantinos, que los valencianos en general, sepamos qué es lo que va a pasar con un importante aeropuerto de una provincia que soporta casi 9 millones de pasajeros al año en 2003 y que evidentemente no puede estar como está porque las quejas son terribles.

Pero no solamente queremos hablar en esa iniciativa del aeropuerto, porque un aeropuerto no solamente son las terminales y las pistas, un aeropuerto también son sus accesos. Pedimos el apoyo de los grupos políticos para que se invierta claramente en el conjunto de accesos al aeropuerto de Alicante-Elche, que es importantísimo. Y un elemento también a destacar es la necesaria implantación de un plan de transporte público para el aeropuerto alicantino, porque no tiene sentido que en estas fechas un aeropuerto que soporta 9 millones de pasajeros no tenga ninguna conexión con ningún tipo de transporte público que cuente exclusivamente con el taxi. Por tanto, en esta iniciativa recogemos que en dicho plan se lleve a efecto un plan serio de transporte público.

Para terminar, señor presidente, que veo que me apremia, quiero destacar la autoenmienda que nosotros presentábamos a esta iniciativa, que la presentamos como un número 2, lo adelanto por si algún grupo cree conveniente votar por separado la propia proposición no de ley. Esta autoenmienda que nosotros presentamos como segundo punto de la proposición no de ley viene a recoger la inquietud de los representantes de los ciudadanos alicantinos; concretamente el Ayuntamiento en pleno de la ciudad de Elche recoge la solicitud al Ministerio de Fomento del cambio de denominación del aeropuerto alicantino. En la moción y en el acuerdo que presenta el Ayuntamiento de Elche se pide que se aplique el criterio que habitualmente se sigue en los 47 aeropuertos que gestiona AENA, dependientes del Ministerio de Fomento, para poner la denominación del aeropuerto. En este caso, la denominación formal es aeropuerto de Alicante, pero desde 1967 que funciona este aeropuerto hemos encontrado que cada uno lo llamamos de una manera: aeropuerto de El Altet, aeropuerto Alicante-El Altet, aeropuerto de Elche, aeropuerto de Alicante. En definitiva, la petición del Ayuntamiento de Elche, y lo pide en la medida que el aeropuerto está dentro del territorio del municipio de Elche, viene a recoger que se incluya (que se incluya, lo repito porque es importante), dentro de la denominación del aeropuerto el nombre del municipio de Elche.

El señor **PRESIDENTE**: La portavoz del Grupo Popular tiene la palabra.

La señora **FERRANDO SENDRA**: Señorías, en nombre de mi grupo, voy a justificar la no procedencia de esta iniciativa por varios motivos y además haré referencia a varios de los argumentos que se recogen en la exposición de motivos.

En primer lugar tengo que censurar rotundamente que se diga que los últimos años, desde 1996 hasta 2002 —curiosamente desde que gobierna el Partido Popular— no han sido los mejores para la provincia de Alicante. No voy a hacer historia del Partido Socialista ni de sus inversiones, cuando gobernaba, en la mejora del aeropuerto de Alicante, pero sí que haré historia del aeropuerto y tengo que decir que AENA en estos años ha hecho un esfuerzo inversor en el aeropuerto de Alicante para modernizar todas sus instalaciones. Refiriéndome a los años concretos que se mencionan en la exposición de motivos, diré que si en 1996 se invirtieron 8 millones de euros, en el año 2002 se han invertido 10 millones de euros; en el período comprendido en estos años se han invertido un total de 45 millones. Y no sólo es que el esfuerzo inversor haya tenido continuidad con los gobiernos del Partido Popular, sino que es que además se han realizado inversiones anuales sostenidas y de mayor cuantía que en los años precedentes. Considero que si algo hay que mejorar es el diseño del aeropuerto que hizo el Gobierno socialista, que no tuvo en cuenta en su día ni la demanda futura de pasajeros, ni su confort, ni sus servicios. Cada uno, lógicamente, tendremos nuestra opinión pero para el Grupo Popular, entre los aeropuertos que mayores inversiones han tenido está el de Alicante. Y esto es no es hacer historia, como decía, de gobiernos socialistas sino del Aeropuerto de Alicante.

En segundo lugar, con respecto a que hay un retraso en la aprobación del plan director y de las inversiones que se recogen en dicho documento, yo tengo que decir que el plan director fue aprobado, al igual que la mayoría de planes de los aeropuertos de la red de AENA y con un compromiso que tuvo el Ministerio de Fomento en aquel momento, en el verano del año 2002. Este documento tiene además un horizonte temporal que va a alcanzar hasta el año 2015 y en él se planifica el desarrollo que va a tener el aeropuerto para que esté en disposición de dar la adecuada atención a la demanda de tráfico aéreo que se prevé en ese plan y que en el año 2015 se estima en 12 millones de pasajeros y en más de 90.000 operaciones. El capítulo económico que se incluye, aunque es meramente orientativo, se cifra en 143 millones de euros, y digo que es meramente orientativo puesto que el Plan de Infraestructuras 2000-2007, que tiene un marco temporal mucho menor, supera esta cantidad con más de 255 millones de euros, de los cuales 26 ya corresponden al presente ejercicio. Señor presidente, a veces las cifras son necesarias para constatar con argumentos una realidad y a mí me parece que demuestran la falta de consistencia de esta proposición no de ley y de las palabras del portavoz socialista, que considero que son simplemente demagógicas. Se dice también en la exposición de motivos que nos encontramos ante un aeropuerto cuyo bloqueo es evidente. Es evidente, según se dice en la exposición de motivos, en cuanto a la terminal de carga, de pasajeros,

y a las infraestructuras previstas para hacer accesible el aeropuerto.

Con lo que sí estoy de acuerdo, y se menciona en la exposición de motivos, es con que quien mejor conoce la realidad del Aeropuerto de El Altet son los usuarios. Precisamente hay unas encuestas, que se realizaron en el otoño de 2002, sobre una escala de 0 a 5 puntos, y la valoración que realizan del aeropuerto, en cuanto a sus servicios e instalaciones, es altamente positiva. Por poner un ejemplo, en opinión de los pasajeros las áreas de servicio que están mejor calificadas son tanto el proceso de embarque, la recogida de equipajes, el confort del aeropuerto y los servicios de información. En cualquier caso, la nota más baja es un 3,40, por supuesto aprobado. Por lo tanto, también habrá que hacer caso a los usuarios. ¿o nó? Yo considero que habrá que hacer caso exactamente igual. En cuanto a las zonas que se destinan al tratamiento de pasajeros, está en ejecución el proyecto del nuevo área terminal y, tras los preceptivos trámites medioambientales, se procederá a la contratación de las obras, que está previsto, siempre que se cumplan los trámites previos, que se inicie en el segundo semestre del año 2004 y que puedan finalizar en el año 2007. Además, para tener cubiertas las necesidades puntuales antes de que se disponga de esta nueva terminal, se va a habilitar un área terminal provisional de tratamiento de pasajeros. Sobre la terminal de carga, la respuesta ya debe ser conocida por los miembros de la Comisión, puesto que el Gobierno ha dado más de cinco respuestas por escrito a preguntas del Grupo Socialista, pero lo reiteraré. En el año 2002, la terminal de cargas estaba lejos de agotar la capacidad disponible, pero el expediente para la contratación de una terminal de carga en su fase primera se licitó por 8 millones de euros, con un plazo de ejecución de 18 meses, y se ha firmado el contrato el pasado 15 de abril.

Con respecto al desarrollo de infraestructuras, también viarias, de acceso al aeropuerto, redes de carreteras, ferrocarril, etcétera, esta Comisión lo conoce, puesto que en reiteradas ocasiones hemos hablado tanto de las actuaciones como de las inversiones y del protocolo de colaboración que existe firmado entre la Generalitat valenciana y el Ministerio de Fomento. Y, si antes se hablaba de encuestas, en este caso, señorías, las encuestas se produjeron en un ámbito mucho mayor y coincidiendo con las elecciones locales y autonómicas, que fueron el pasado mes de mayo, y desde luego la valoración para los gobiernos del Partido Popular fue altamente positiva.

Me quedan por mencionar dos temas más, señor presidente. Yo entiendo que usted me apremie con el tiempo, usted tiene razón, pero..

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, es que ya ha sobrepasado usted su tiempo con creces. Le ruego abrevie y termine en 30 segundos.

La señora **FERRANDO SENDRA**: Señor presidente, voy a abreviar, usted tiene toda la razón, pero es que considero que el portavoz no tiene la razón, y tengo argumentos para demostrarlo así.

El pasado viernes, en el Ayuntamiento de Alcoy, los grupos políticos de la oposición —el Partido Socialista, la Entesa y el Bloc— presentaron una moción contra la instalación de un radar en la cima de la sierra Els Plans para dar cobertura al aeropuerto de El Altet. Mi grupo, señorías, votó en contra de dicha moción, porque el informe de impacto medioambiental que elaboró el ministerio era favorable. Nosotros, señorías, apoyamos el progreso y lo que estamos haciendo es mejorar día a día y de forma planificada los servicios del aeropuerto.

Han presentado una enmienda de adición que el Grupo Popular no va a aprobar. No se va a aprobar porque respetamos profundamente las decisiones tomadas en un pleno municipal, las competencias que tiene dicha corporación, pero yo creo que todo el mundo sabe, y parece a veces el que el Grupo Socialista lo desconoce, el valor que tiene un destino consolidado, y el Aeropuerto de Alicante, con 40 años, tiene ese destino consolidado. Las ventajas de cambiarle el nombre nosotros no las entendemos, cuando es un aeropuerto que da servicio a toda la provincia, incluso servicio a Murcia. Y con respecto a esta propuesta, distintas instituciones como COEPA, la Cámara de Comercio, el alcalde de Alicante, etcétera, incluso el portavoz socialista en el Ayuntamiento de Alicante, han manifestado su postura contraria. Termine, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Termine, señora Ferrando, pero termine de verdad.

La señora **FERRANDO SENDRA**: Mi grupo, después de todos los argumentos que he mencionado, no va a apoyar esta proposición no de ley, porque nos parece injustificado e innecesario.

— **RELATIVA A LAS DEFICIENCIAS EXISTENTES EN EL TRANSPORTE AÉREO ESPAÑOL RESPECTO A LA ACCESIBILIDAD DE LAS PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001962.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 11, relativa a las deficiencias existentes en el transporte aéreo español respecto a la accesibilidad de las personas con movilidad reducida, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. Para su defensa tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: De un tiempo hacia acá, de un largo tiempo hacia acá, desde el año 2002 y anteriormente también pero quizá no con tanta insistencia, nuestro grupo ha ido presentando diversas iniciativas respecto a medidas para mejorar la calidad de los servicios en los aeropuertos.

En primer lugar y antes de entrar en el detalle de lo que defendemos hoy, la proposición no de ley respecto a los problemas que tienen las personas con movilidad reducida, yo quiero decir que posiblemente, estoy casi seguro, ésta será la última sesión de esta legislatura en la que se debatan proposiciones no de ley y si no fuese así, es la última en que hubiera podido entrar una iniciativa para la que nuestro grupo obtuvo el consentimiento, por lo tanto la aprobación, en Pleno del 17 de septiembre de 2002, de que se creara una subcomisión. Lo presentamos después por escrito en febrero de 2003 y desde entonces —aunque últimamente yo lo he ido reiterando en reuniones de Mesa de una manera verbal por lo que posiblemente no quede constancia de ello en las actas de las reuniones de Mesa—nosotros, nuestro grupo, hemos insistido en que esta subcomisión fuese creada, para lo que tendría que entrar en una votación de la Comisión.

Hoy en un principio correspondía la comparecencia del ministro y las proposiciones no de ley iban más adelante. La variación ha hecho que ni en esta Comisión se pueda aprobar que se cree aquella subcomisión que nosotros solicitábamos y que hablaba de planes directores y en esa subcomisión se hubiese podido hablar del plan director de El Altet y de otro tipo de cosas que quedan pendientes. Yo lamento mucho que no haya sido así, pienso que ha sido quizás intencionado el hecho de que no se haya podido crear esta subcomisión, que se aprobó en el Pleno y que en Comisión no ha podido incluirse. No tengo que hacer ninguna queja más sobre el tema pero sí quiero que quede constancia de que ello es así.

Dentro de todas estas iniciativas de las infraestructuras aeroportuarias, nosotros hace tiempo ya, a inicios del año 2003, presentamos una respecto a la accesibilidad de las personas con movilidad reducida; las personas que tienen su movilidad reducida de distintas formas, en distintas facetas, y que desean viajar en el transporte aéreo español sufren notables deficiencias. Ello se desprendía de un informe elaborado por el CERMI y lo recogimos en esta iniciativa. A través de otras iniciativas de otros grupos, todo lo que se ha hecho relativo a movilidad reducida, incluso en el debate de leyes, ha prosperado. Nosotros, al final de legislatura, tenemos dos o tres cosas también sobre infraestructuras aeroportuarias, pero creemos que están incluidas en temas más generales que se quedarán por discutir. Ya que se ha trabajado en resolver estos temas de la movilidad reducida de las personas, como siempre queda algo por solucionar, hemos hecho que se discutiese hoy para que se apruebe, y espero que así lo

hagan todos los grupos, más cuando con una enmienda del Grupo Popular, que vamos a aceptar, el texto me parece aceptable. Aunque sobre una frase un poco sensiblera la enmienda quiere reflejar que se continúe trabajando. El señor presidente ya me dice que vaya terminando, pero, tal como ha ido la mañana, espero que sea condescendiente conmigo. Dice que se continúe trabajando. Es una realidad que se han resuelto cosas, pero siempre, quedarán cosas pendientes, además se crearán otras nuevas y no está de más que se inste al Gobierno a que continúe trabajando en mejorar todo lo que puede afectar a las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo. Por lo tanto, pido el voto favorable de todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE**: No es necesario ser condescendiente con S.S. porque siempre cumple puntualmente los tiempos. **(El señor Segura Clavell pide la palabra.)**

Señor Segura, ¿quiere S. S. intervenir? Es que hay una enmienda del Grupo Popular.

Tiene la palabra doña María José González del Valle, para intervenir en nombre del Grupo Popular.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: El Grupo Parlamentario Popular comparte la preocupación del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) por el problema objeto de esta proposición no de ley, como no puede ser menos, y también somos conscientes del gran esfuerzo que está realizando, lo ha dicho muy bien el proponente, el Gobierno y el Ministerio de Fomento para resolver los problemas de accesibilidad con los que se encuentran las personas con movilidad reducida en el transporte aéreo, como tendré luego ocasión de exponer. Por ello hemos presentado una enmienda de modificación que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados, sensible ante los problemas de los españoles con movilidad reducida ante cualquier circunstancia, insta al Gobierno a que se continúe trabajando en la mejora y calidad de los servicios ofrecidos en los aeropuertos españoles a las personas con movilidad reducida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista, vamos a dejar claro nuestro voto favorable a la propuesta y además a la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que ha sido definida por el señor Sedó y a la que yo no voy a poner ningún calificativo.

La realidad es que el Grupo Parlamentario Socialista, en la fase de tramitación del proyecto de ley de seguridad aérea, que era donde se debían haber recogido muchas iniciativas que nosotros proponíamos y que no se recogieron, nosotros presentamos —y tengo en mis

manos el boletín con el índice de las enmiendas que se presentaron al articulado, insisto, del proyecto de ley de seguridad aérea, que entró en vigor hace muy pocos meses— la enmienda número 119, como disposición adicional nueva, que decía: En el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, mediante disposición reglamentaria se establecerán y desarrollarán las medidas a adoptar por las aeronaves, productos, componentes, equipos aeronáuticos, sistemas aeroportuarios y de navegación, así como de los servicios y actividades de la aviación civil, en orden a resolver o minorar las dificultades de las personas con movilidad reducida, cualquiera que sea su discapacidad. Y lo motivábamos diciendo que las personas con movilidad reducida que deseen utilizar el transporte aéreo español necesitan que se adecuen muchas de las condiciones de aeropuertos, aeronaves y servicios, razón por la cual una disposición reglamentaria debe proceder con celeridad a establecer y desarrollar las medidas oportunas. Y en la enmienda número 121 decíamos que en el plazo de seis meses desde la entrada en vigor de la presente ley, los ministerios de Fomento y Sanidad presentarán una propuesta de programa al Consejo de Ministros que disponga la adecuación de las aeronaves para personas que tengan limitaciones físicas para realizar viajes aéreos. Poníamos mucho hincapié en esta enmienda porque decíamos en la motivación que algunas limitaciones físicas, como por ejemplo las derivadas de algunas operaciones de laringe o del corazón —yo he sido testigo de circunstancias humanas francamente impacantes—, reclaman la adopción de medidas que permitan a las personas que las padecen viajar con suficientes garantías en los aviones. Por esta razón, los dos ministerios, el de Fomento y el de Sanidad, deben coordinar sus esfuerzos para la realización de un programa en este sentido.

Termino, señor presidente, diciendo que la propuesta tiene una componente positivísima, que humanamente nadie puede rechazar. Yo reitero que la apoyamos, pero, sinceramente, se debía haber recogido en aquel momento en el proyecto de ley de seguridad aérea una resolución mucho más potente que la que se recogió, habida cuenta de la sensibilidad de todos los grupos parlamentarios. En segundo lugar, a este diputado se le ha escapado pero sería razonable pedir al Gobierno la elaboración de un reglamento. Que continúe trabajando, eso y nada es lo mismo. Es necesario un reglamento muy claro, con una serie de artículos que sean imperativos para la Administración pública y para las compañías privadas, porque hoy todo el transporte aéreo está en manos privadas, Iberia, Spanair, Air Europa, Air Berlín, Air Lingus; todas las compañías que operan entre aeropuertos españoles o desde los aeropuertos españoles con otros, comunitarios o no comunitarios, son privadas, y a ver quién exige a las compañías privadas, si no es mediante un reglamento claro que se publique en el Boletín Oficial del Estado, que

aquellos aviones que operen en aeropuertos españoles deben cumplir determinados requisitos en el equipamiento interior, como propone el Grupo Parlamentario CiU. Si no se hace así, esta iniciativa es muy bonita, entrañable, la apoyamos, pero no se concretará en nada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿No desean intervenir más grupos? (**La señora González del Valle García de la Peña pide la palabra.**) Señora González del Valle, ¿a título de qué pide la palabra?

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: Quiero entrar en el debate, mi turno, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señora González del Valle, usted ha consumido ya su turno. Ha consumido su turno cuando ha presentado la enmienda. Si quiere usted decir algo, tendrá que ser sólo sobre la enmienda, si va a cambiarla, va a alterarla o si propone alguna transaccional. En otro caso no tiene la palabra.

— **SOBRE PRESENTACIÓN DE UN PLAN DE MANTENIMIENTO Y MEJORA DE LA LÍNEA FERROVIARIA BARCELONA-PUIGCERDÀ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002049.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figuraba con el número 12 en el orden del día, relativa a la presentación de un plan de mantenimiento y mejora de la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz.

El señor **DE PUIG I OLIVÉ**: Volvemos con un tema recurrente, porque en esta Comisión y en el Pleno del Congreso de los Diputados se ha discutido ya en diversas ocasiones sobre la problemática de esta línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà.

La fecha en que fue presentada esta proposición y el momento en que la discutimos ha dado lugar a que pasaran cosas, esto sucede cada dos por tres: incluso nos hemos planteado si íbamos a mantenerla o no. Finalmente hemos considerado que sí valía la pena mantenerla, a pesar de lo que ha ocurrido. Han ocurrido dos cosas fundamentalmente, y es que durante los primeros meses de este año, prácticamente hasta el verano, se produjeron continuas desgracias en esa línea: desprendimientos, averías, problemas, se llegó a cerrar la línea durante una semana por ejemplo, se dejó desabastecido un territorio pirenaico, las comarcas de El Ripollès y La Cerdanya, con los consiguientes perjuicios para tanta gente. Ello nos llevó a pedir una vez más que se tomaran decisiones con respecto a una línea ferroviaria que desde hace tiempo creemos que debe jugar un papel. La situación no es sólo insostenible por-

que han sucedido estas desgracias y estos problemas, que son problemas que aparecen porque no se mantiene bien la línea, porque los trenes no están en las condiciones que deberían estar, porque no se ha mejorado, porque no hay un proyecto de línea, porque no ha habido inversiones a pesar de que lo hemos solicitado tantas veces, sino además por las tres razones siguientes: Una, por el deterioro galopante, como se ha visto este año, que no se puede soportar más; si vamos a estar los próximos meses y los próximos años en las mismas condiciones, aquí habrá un problema grande. En segundo lugar está la cuestión de servicio público a dos comarcas que están bastante alejadas ya de los centros vitales de su propia geografía como son La Cerdanya y como es El Ripollès, dos comarcas con dificultades de comunicación y, cuando falla el tren, en verdaderos apuros. Y el tercer argumento es que esa línea debe tener futuro, y, a nuestro juicio, este futuro está vinculado a las redes ferroviarias europeas, al transporte ferroviario transeuropeo; lo hemos solicitado en varias ocasiones, en una línea que llegaría hasta París de transporte de mercaderías, al menos.

Cuando presentamos esta proposición no había en el horizonte ningún movimiento y pedíamos que se presentara un plan completo de actuaciones de mantenimiento y mejora de la línea ferroviaria además pedíamos que se realizaran las gestiones necesarias para que la línea Barcelona-Puigcerdà se incorporase en la red transeuropea de transporte ferroviario. En el mes de julio, quizá porque habíamos presentado esta proposición y por la presión que en todo momento el Grupo de Convergència i Unió también realizó, puesto que es autor de varias proposiciones no de ley e interpelaciones que se discutieron en esta Comisión y en el Pleno —recuerdo una que se discutió antes del verano y cuya moción, consecuencia de interpelación, llegó después del verano por suspensión del período de sesiones— hubo cambios y se produjo la presentación por parte del Ministerio de Fomento de un plan, de lo que se llamaba un plan global de actuaciones para estas líneas. No es que este plan nos satisfaga plenamente, pero tiene una ventaja, que ese plan fue acordado con los alcaldes de la zona. Y lo que queremos precisamente es que se ponga en marcha. Desgraciadamente, desde que el plan se acordó con los alcaldes todo está completamente parado. Por lo tanto, tiene su sentido que mantengamos esta proposición no de ley para presionar al Gobierno y que aquello que acordó con los alcaldes se haga.

La segunda razón por la que la mantenemos es una razón obvia y es que, si de verdad el Ministerio de Fomento está dispuesto a llevar a cabo un plan global de actuaciones de mejora y mantenimiento de estas líneas, mejor que mejor si esta Comisión aprueba una proposición no de ley que en cierta medida obligaría, puesto que insta al Gobierno a presentar rápidamente este plan y a realizar las actuaciones proyectadas, que

es lo que dice exactamente nuestra proposición no de ley.

Por todo lo anterior, yo ruego a todos los miembros de la Comisión que, de acuerdo con ese plan y de acuerdo con las necesidades de la zona, voten a favor de esta proposición no de ley del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó, en nombre del Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, el señor Puig ha explicado muy bien el tema de las fechas en que fue presentada su proposición no de ley y ha hablado también de las muchas iniciativas que ha habido a lo largo del tiempo transcurrido dentro del año 2003. Sin embargo, yo me permitiría pedirle que retirase esta proposición no de ley, como ha dicho él que lo habían estado estudiando.

Por lo menos yo le pediría que retirase el punto primero, que queda fuera de lugar por la serie de circunstancias que, como él bien ha explicado, se han sucedido. Durante los primeros meses del año ha habido muchas incidencias en la línea, incidencias que motivaron mucho clamor social, clamor incluso. Verdaderamente es un servicio público, principalmente para las comarcas más alejadas, como son La Cerdanya y El Ripollès, pero él nos habla de la realidad, de que el plan está realizado de acuerdo con los alcaldes y consejos comarcales, y yo le voy a ampliar un poco lo que él ha explicado. Él venía a decir que podía ser una consecuencia que en el mes de julio hubiese esta reunión con la presentación del plan por parte del ministro en la zona precisamente. Yo lo que voy a decir claramente que sí hubo una interpelación, que se debatió pasado el verano y que era muy específica remarcando el tema, pero había habido una anterior mucho antes del verano, mucho antes, podía ser en abril o mayo; era más genérica, se refería a los trenes, a los ferrocarriles en Cataluña, pero tenía un punto en el que se pedía ya este plan. Tenía varios puntos y logró que al menos el del plan completo de actuaciones en la zona, en toda la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà, se llevara adelante y se votase favorablemente en el Congreso que se hiciese un plan.

El plan se hizo y el ministro lo presentó. Yo lo reclamé, porque este plan fue entregado, y me parece muy bien, a los alcaldes, que previamente también habían visitado al señor ministro en el Congreso; se pusieron de acuerdo, todo fue más o menos solucionado y el plan fue aceptado satisfactoriamente por todos ellos. Yo solicité que el plan viniese a esta Cámara, porque, si habíamos pedido que se hiciese un plan y eso se concedía, a mí me parece muy bien que los interesados eran los señores in situ, pero al menos todos los grupos de la Cámara, o los portavoces en la Comisión, al menos deberían tener un ejemplar, cosa que hoy reclamo de nuevo. Sin embargo, debatir ahora que se presente en un plazo de un mes un plan completo de actua-

ciones no me parece necesario. Este plan es el que es, es el que se presentó, origen de todas las inquietudes de todos los grupos durante el año, y yo reclamo que el ministerio nos lo presente. Pero parece ser que desde un tiempo a esta parte el ministerio no presenta los documentos, no nos da nada y no nos permite, como he dicho en la intervención anterior —me parece que el señor presidente en aquel momento no estaba atento y yo me he quejado y ha quedado así en el «Diario de Sesiones»— la creación de una subcomisión, en la que se hubiese podido discutir y hablar de todos estos temas.

Insisto en pedir al señor Puig que retirase el punto uno y dejase vivo el punto dos, que habla de un tema que es interesante y que podría ser motivo de una votación que no quedase fuera de lugar en el texto, ésta sí es una instancia que puede quedar viva.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra don Fernando López Iglesias, en nombre del Grupo Popular.

El señor **LÓPEZ IGLESIAS:** Casi todo lo que se ha hablado del tema de la vía férrea está dicho, pero el Grupo Popular quiere decir algo con respecto al punto uno y al punto dos.

Esta proposición no de ley que nos trae el Grupo Socialista es uno de los temas más tratados seguramente en esta legislatura, por lo menos en este año, en la Comisión de Infraestructuras e incluso en el Pleno de la Cámara. Tengo que informarles que en estos últimos meses el Ministerio de Fomento ha contestado, por escrito o verbalmente, a todas las interpelaciones urgentes, mociones, preguntas, etcétera, a todos los grupos políticos de esta Cámara, con informes que, al haber muy poco tiempo entre unos y otros, no pueden ser muy distintos. Así y todo, el Ministerio de Fomento está trabajando y por supuesto mejorando la línea férrea a la que usted se refiere. El Partido Popular, a través del Ministerio de Fomento, está haciendo un gran esfuerzo en inversiones en todo el Estado español, en Cataluña y concretamente en la línea a la que usted se refiere.

Dicho esto, tengo que recordarles que hay un plan de infraestructuras de transporte 2000-2007 con el que el Ministerio de Fomento se plantea, en el capítulo ferroviario, el objetivo de conseguir la modernización del ferrocarril para lograr un modo de transporte moderno y competitivo a través de tres programas: el de cercanías, la mejora de la red convencional y la alta velocidad. Entre los criterios seguidos en la planificación de sus inversiones figura reducir los tiempos actuales de viaje, aumentar la participación del ferrocarril de la cadena global de transporte e incrementar la demanda de viajeros. Dentro de los programas de cercanía y de mejora de la red convencional recoge el presente global de actuaciones en la línea de Barcelona-Puigcerdà y realiza un análisis de las actuaciones de infraestructuras

ferroviarias a llevar a cabo dentro de esta línea, programándolas temporalmente y fijando los objetivos de mejora de los servicios ferroviarios, tanto en tiempo de viaje como en frecuencia, con un horizonte del año 2010. Este plan global de actuaciones es al que los dos diputados anteriores se referían.

Este análisis se ha realizado dividiendo en cuatro tramos principales la línea: línea de Barcelona-Montcada, Montcada-Vic, Vic-Ripoll y Ripoll-Puigcerdà. Responde el detalle de este plan al compromiso asumido por el ministro de Fomento en su reunión del pasado 8 de abril del año 2003 con los alcaldes de la zona. Ustedes lo han nombrado aquí, pero seguramente sea donde esté el epicentro de todo ese acuerdo a que han llegado. No solamente está la solicitud de los alcaldes sino que mucho más ha puesto todavía el ministerio. Los alcaldes están todos de acuerdo con este plan global que se les ha presentado acerca de la necesidad de concretar la programación global en la línea y en el horizonte 2000-2007. Fundamental será asimismo el compromiso absoluto en la seguridad, que se traducirá en el futuro en la supresión o protección de los pasos a nivel existentes en esta línea. Todas las actuaciones de infraestructuras se complementarán con la renovación y sustitución del material móvil actual para nuevos trenes más cómodos, rápidos, fiables y seguros, que respondan mejor a los requerimientos de calidad de los viajeros. Con todo ello, los usuarios de esta línea tendrán a su disposición una oferta de servicios de mayor calidad, con mejor índice de puntualidad, fiabilidad y frecuencia, y con unas importantes reducciones de los tiempos de viaje. Otra parte importante es que todas estas actuaciones se están llevando a cabo teniendo en cuenta la previsión de la transformación en el ancho de UCI, ancho internacional para la alta velocidad.

Dicho esto, y no quiero entrar en qué es lo que se está ejecutando ahora mismo en la línea que nos tiene aquí ocupados, hay muchos tramos en los que ya está actuando el Ministerio de Fomento. Sí les quiero decir que el resumen global de inversiones en la red a la que usted alude es el siguiente, y si acaso tuvieran alguna duda yo tengo el plan global de actuaciones, que se lo puedo facilitar: Actuaciones en infraestructuras, solamente a título de inversiones, entre el año 2000-2003 hay más de 42 millones de euros, que suponen más de 7.000 millones de pesetas; actuaciones que están en marcha ahora mismo, cerca de 20 millones de euros, que son más de 3.000 millones de pesetas; actuaciones programadas, más de 83 millones de euros, que son cerca de 14.000 millones de pesetas; nuevas actuaciones planificadas según el plan global de actuaciones que tiene previsto el ministro de Fomento con los alcaldes, más de 121 millones de euros, que son más de 20.000 millones de pesetas. Quiere eso decir que todas las actuaciones en infraestructuras superan los 267 millones de euros, que son más de 44.000 millones de pesetas. Muchas veces, cuando se habla en euros,

parece que la inversión es un poco más baja que cuando se habla en pesetas, pero repito que son 44.000 millones de pesetas. En material móvil están la mejora del material, por un importe de 3 millones de euros, que son 500 millones de pesetas; la sustitución material de la vía C-3, 39 millones de euros, que son 6.500 millones de pesetas, y el incremento del parque, 13 millones de euros, que son más de 2.000 millones de pesetas.

El total del material móvil son 55 millones de euros, más de 9.000 millones de pesetas.

Toda esta inversión es más de 322 millones de euros, que son la nada ridícula cantidad de más de 50.000 millones de pesetas, en esta red de la que ustedes están hablando. Difícilmente habrá en 160 kilómetros de recorrido, que no llegan, unas inversiones tan importantes.

Dicho esto, me gustaría asegurarles a ustedes, que ahora dirán que el Partido Popular no se ocupa, no se preocupa, que el Ministerio de Fomento no se preocupa o no se ocupa, que el Partido Popular se ocupa y el Ministerio de Fomento se esta ocupando y ejecutando, que es muy importante.

Ha dicho usted, señor diputado, que han estado a punto de retirar la moción. Pues yo le invitaría a que la retirara por dos o tres motivos: Primero, por extemporánea. Usted lo ha dicho, se ha presentado en el mes de marzo y han pasado muchísimas cosas que ya no tienen ahora por qué debatirse; puede ser que el debate ya no tenga efecto ninguno. Segundo, el acuerdo entre el Ministerio de Fomento y los alcaldes. Yo creo que es un acuerdo muy importante; estando de acuerdo los alcaldes, todo huelga. Y, después, que todo está en marcha, aunque usted diga que no está en marcha, sí lo está.

Insisto por tanto en que retire la moción porque, en principio, el primer punto, como bien decía el señor Sedó también, yo creo que está debatido y al mismo tiempo ya está tangible en los papeles —y le puedo presentar el plan porque lo tengo aquí delante— y segundo, con respecto al transporte a nivel pirenaico, le puedo decir que no es el momento. Es una proposición no de ley con la que todos estaríamos de acuerdo, pero ahora mismo se está debatiendo en Europa este punto, cómo se penetraría en Europa a través de los Pirineos, y por consiguiente sería bueno que usted la retirara. España está trabajando mucho para que los transportes a través de los Pirineos pasen incluso por esta línea y yo soy partidario de que debería usted retirar no solamente el punto uno, sino también el punto dos, con lo que quedaríamos todos satisfechos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Puig, tiene la palabra para manifestar si acepta o no las enmiendas.

El señor **DE PUIG I OLIVÉ**: Yo acepto la propuesta que me hace Convergència i Unió de convertir el primer punto de la proposición no de ley en una simple

solicitud de que se nos entregue el plan global de actuación en esta zona, porque hay que lamentar que los diputados de esta Comisión, a pesar de haberlo pedido, no lo hemos tenido nunca. Y mantengo el segundo.

El señor **PRESIDENTE**: Sustituir el primero por la redacción que ha dicho y mantener el segundo.

— **RELATIVA A LA MEJORA Y MODERNIZACIÓN DE LA LÍNEA FERROVIARIA ALGECIRAS-BOBADILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002075.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la proposición no de ley que figuraba con el número 13, relativa a la mejora y modernización de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Vamos a debatir la mejora y modernización de una línea centenaria, cual es la de Algeciras-Bobadilla, una línea centenaria que construyeron los ingleses cuando se ubicaron en el siglo pasado, finales del siglo XIX, en aquella zona del Campo de Gibraltar, que hoy día, cien años después, se ha convertido en una de las zonas más pujantes económicamente de España. Cuenta con un puerto, el de la bahía de Algeciras, de primera magnitud europea, con más de 60 millones de toneladas de movimiento al año, que tienen que salir en comunicaciones rápidas, como son los trenes, pero que no lo pueden hacer, y, a pesar de eso, es el primer coloso de España en sistema portuario. Tiene aquella zona un polígono industrial químico que es el más importante de Andalucía; dispone de una población de 300.000 habitantes. Es necesario, por todas estas cuestiones, que esa línea centenaria se modernice de una vez, se electrifique y se ponga en marcha el plan tan prometido por el Gobierno del Partido Popular, dentro del Plan de Infraestructuras 2000-2007, que hasta ahora no lo ha puesto. El Grupo Socialista hoy trae esta iniciativa para trasladar la necesidad, el convencimiento, con diálogo, sin ningún tipo de imposición, con acuerdo, si es posible, de que se cumplan las previsiones que estaban marcadas, que hasta ahora no se ha hecho.

Los Presupuestos Generales del Estado son un documento público no manipulable. Se planteaba, dentro de las previsiones, en el año 2002, para la línea Algeciras-Bobadilla, un total de 99 millones de euros. Entonces estaba previsto iniciar el proyecto en el 2000, cosa que no se ha hecho en el 2000 ni en el 2001, donde las inversiones fueron cero, y se terminaría en el 2007. Presupuesto del 2003, año siguiente. El proyecto ya se reduce en la programación del 2000 al 2005 en 60 millones de euros, 59 millones

exactamente. Si uno suma las programaciones plurianuales del 2002 al 2005, con respecto al del año pasado que acabo de enseñar, verá que desaparecen 60 millones de euros en la programación plurianual. Y ya el propio Gobierno vuelve a señalar, no obstante ello, que en el año 2007 se finalizaría. Nos situamos en el proyecto de presupuestos del 2004, el que estamos debatiendo estos días, el que se aprobó en el Pleno la semana pasada y que la semana que viene enmendaremos los socialistas con enmiendas muy importantes. ¿Por qué? Porque ya aquí ni siquiera aparece la cuantía, ya el Gobierno, en ese permanente disfraz de las cuentas públicas, lo manda al GIF, no aparece el cuadro, pero eso sí, deja marcado que ya no finaliza en el año 2007 el proyecto; lo traslada al año 2010. Hace por tanto un artificio contable para esto quitando a una línea fundamental para el impulso económico en aquella zona 60 millones de su programación. Y como no puede quitar lo que es la finalización del período, lo traslada del 2007 al 2010.

Esto es indiscutible, esto no es ninguna manipulación, como ya alguien ha manifestado públicamente, por supuesto algún dirigente del Partido Popular y diputado, ésta es la realidad de la vida misma. Por tanto, señores del Grupo Popular, creemos que ha pasado el momento de las palabras y que hay que concretar compromisos como el que plantea hoy el Grupo Socialista. Pero no porque lo pidamos nosotros, es que lo demanda la comunidad portuaria, lo demandan las grandes industrias del Campo de Gibraltar, que, a pesar de este handicap, facturan un billón de pesetas, ya que algún compañero del Partido Popular decía que había que hablar en pesetas porque parecen más. Un billón de las antiguas pesetas. Por cierto, ya que hablaba también de tantos miles de millones para la línea Barcelona-Puigcerdà, podían haber dejado un poquito para la línea Algeciras-Bobadilla, que no han dejado ni un duro. Decía que no lo demanda el Partido Socialista, lo demandan todas las fuerzas políticas, lo demandan los sindicatos, lo demandan los empresarios, las grandes industrias, la comunidad portuaria. Por ello, señor presidente, pedimos, en primer lugar, que se considere urgente y prioritario el proyecto de modernización de la línea Algeciras-Bobadilla. En segundo lugar, que se reponga en los presupuestos del año 2004 lo que se ha quitado a esa línea, que son 60 millones de euros, con respecto a las previsiones de los ejercicios anteriores. Y en último lugar, pedimos el compromiso del Grupo Popular para que cumpla lo que viene anunciando desde hace años dentro de su Plan de Infraestructuras, que no conocemos en esta Cámara y que ahora se demuestra que no es cierto, que es, muy al contrario, falso, porque el mismo presupuesto del año 2004 ya reconoce que se finalizaría, en el mejor de los casos, en el año 2010. Le pedimos que sea coherente con sus promesas y que antes del año 2007 o en el año 2007 esté finalizado ese proyecto, cuestión imposible de llevar a

cabo con las previsiones que tienen, que le hacen inviable hasta el año 2010, lo cual es mucho tiempo para una zona con un empuje económico importantísimo y que este lastre de la comunicación ferroviaria la está parando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, tiene la palabra en nombre de Izquierda Unida.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Voy a completar la intervención del diputado proponente, porque estamos ante una línea férrea que, además de lo que él muy bien ha señalado, también es importante para otras partes de Andalucía, como es la serranía de Ronda y en general todo lo que puede unir entre Bobadilla y Algeciras.

Señorías, estamos ante una línea de la que ya se han explicado algunos elementos y de la que también quiero señalar otros. Es una línea que durante años tuvo que soportar el engaño de que por allí no podían pasar trenes Talgo; al final se descubrió que no había ningún problema y de hecho están pasando. Pero es muy importante que se asuma una realidad y es que el ferrocarril, que es un medio de transporte que tiene que servir para articular territorios como medio colectivo muy social, que es un medio también en gran medida importante a la hora de desarrollar económicamente una zona, en estos momentos puede estar sirviendo para desarticular y para hablar de España de segunda o tercera categoría, porque mientras se habla de líneas AVE, de líneas del siglo XXI, hay otras líneas que parecen que no llegaran ni siquiera a la segunda mitad del siglo XX, y ésta es una de ellas con estaciones que realmente necesitan urgentes actuaciones, como la de Ronda, y además, como ya se ha dicho, con una necesidad inversora que el Gobierno no puede aplazar ni un día más. Se habló de unos proyectos, de unos presupuestos; terminamos la legislatura y se ha venido a demostrar que eso solamente fue un intento de jugar con la población. Y repito que eso es muy grave cuando estamos hablando de zonas, como la comarca de Ronda y también del Campo de Gibraltar, que están deseosas de subirse a cualquier tren, en este sentido amplio de la palabra, de desarrollo, comarcas que tienen unas grandes potencialidades pero que ven siempre lastrado el tema de las comunicaciones. Y no es casualidad que a los problemas ferroviarios se sumen otros problemas en otros aspectos de la comunicación.

Es una proposición que es muy oportuna, que además viene a debatirse cuando se están debatiendo los presupuestos, presupuestos que han evidenciado cómo el Partido Popular una vez más pasa por estas zonas de largo, una vez más estas zonas pierden el tren de las inversiones y una vez más nos encontramos con que el Partido Popular da la espalda a la comarca de Ronda y a la comarca del Campo de Gibraltar. Repito que es muy oportuna esta iniciativa, que debería contar con el apoyo de esta Comisión, pero sobre todo debería servir para que el Gobierno reflexione para no hacer esa

España de dos o tres categorías en función del transporte, de las comunicaciones. Por eso nuestro voto va a ser claramente favorable y esperamos que el Grupo Popular, repito, asuma esta responsabilidad.

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

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Señorías, el Partido Socialista, el Grupo Parlamentario Socialista, se vuelve a equivocar, el plan está en marcha ya que los proyectos están en marcha. Además el Grupo Parlamentario Socialista solamente se ha preocupado de las mercancías. Nosotros, el Grupo Parlamentario Popular y el Gobierno de la nación se preocupa de las mercancías y también de los pasajeros.

Esta proposición no de ley no tiene sentido ni razón de ser y mi grupo no puede entender cómo no sólo la mantiene sino que además la eligen para que se debata hoy, cuando precisamente el PIT (el Plan de infraestructuras del transporte) del Gobierno del presidente Aznar tiene un nivel de credibilidad, un nivel de cumplimiento, un nivel de aceptación por la mayoría de los ciudadanos (**El señor De Puig i Olivé: El AVE Madrid-Lleida**) que desde luego hace ridículo mantener esta proposición no de ley, y no sólo mantenerla, sino incluso hacer la defensa que hoy se ha hecho aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Landaluce. Señorías, por favor, guarden silencio y dejen que el señor Landaluce concluya su parlamento.

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Gracias señor presidente. Señorías, como decía, ustedes pueden tratar de mantener esta proposición no de ley y tratar de maquillar la realidad, pueden intentar incluso manifestar un interés que desde luego no tienen ni siquiera en Andalucía. Señores del Grupo Parlamentario Socialista, por mucho que se empeñen, ustedes no saben hacerlo y mucho menos en cuestión de infraestructuras. Es impresentable que esta mañana se trate de demostrar un interés, una preocupación por Andalucía, y más concretamente con Algeciras y el Campo de Gibraltar, cuando su interés es nulo; y no sólo el interés sino incluso la planificación. Ustedes ni tienen ni han tenido programación para el Campo de Gibraltar. Y no se apunten a lo que señala el PIT (el Plan de infraestructuras del transporte), porque el PIT es del Partido Popular y su seguimiento y su adelanto es sólo mérito del Gobierno de Aznar y del Grupo Parlamentario Popular que sostiene al Gobierno. Tengo que denunciar que, siguiendo esta política en la que tan cómodos se encuentran, esta política parasitaria, vienen a ponerse delante de una manifestación en la que no son ustedes ni los convocantes ni los financiadores. Ustedes podrán venir a luchar como El Quijote contra los molinos, pero tengan seguro que desde el Grupo Parlamentario Popular les vamos a pinchar los globos.

Este es el Plan de Infraestructuras del Transporte 2000-2007 del Partido Popular y, si se fijan, la línea de alta velocidad llega no sólo a todas las capitales de Andalucía, sino también a una ciudad que no es capital de Andalucía, llega a Algeciras. Por el contrario, señorías, tengo el Plan de infraestructuras del transporte del señor Borrell—, del Grupo Socialista—reconocerán quién era el señor Borrell—, ¿le reconocen? ¿se acuerdan de él? un gestor nefasto para España junto con el presidente que entonces llevaba el Gobierno. (**Rumores.**)

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

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Lo conocen de sobra pero lo tratan de olvidar y tratan de enterrarlo en la cueva más profunda. Y es que en el plan Borrell no había más AVE que el de Sevilla; ni siquiera llegaba la alta velocidad a Málaga, ni a Granada. Por supuesto, ya para qué hablarles de Algeciras; ni se contemplaba. Vamos a dejar cada cosa en su sitio y si los algecireños y los camp gibraltareños vamos a tener AVE es única y exclusivamente por el compromiso decidido del Partido Popular. Dicho esto, señorías, que es incuestionable y que mi grupo no va a consentir que se interprete de otra manera, no hace falta que quien no sabe hacer otra cosa venga aquí a tratar de meter prisa o a tratar de conseguir inversiones que ya están previstas.

Señores del Grupo Parlamentario Socialista, señores del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, el PIT 2000-2007, dentro de su capítulo ferroviario, recoge la mejora de la línea Bobadilla-Algeciras con un doble objetivo: por un lado, dentro del programa de la alta velocidad, incorporar la bahía de Algeciras a la red de transporte ferroviario de viajeros; por otro, como estaba diciendo al inicio de mi intervención, en el programa de red convencional, impulsar el transporte de mercancías hacia el puerto de Algeciras y las áreas de influencia de su polígono industrial. La preocupación del Ministerio de Fomento es mejorar las comunicaciones terrestres de los puertos, en especial las ferroviarias, y se ha reflejado expresamente en los objetivos del PIT. Y el PIT ferroviario está cumpliéndose estrictamente tanto en sus tiempos como en sus inversiones; incluso se ha adelantado. Precisamente he de señalar, en líneas generales, que, mientras que la previsión de inversiones era del 1,37 del PIB para todos los años de vigencia, ya desde el año 2002 se ha superado esta inversión, siendo para este año 2003 del 1,84 y para el año 2004 del 2,01 por ciento. Así el ministerio, el GIF (Gerencia de Infraestructuras Ferroviarias) y Renfe tienen los proyectos de toda la red de alta velocidad adelantados para que en el umbral del plan 2000-2007 todas las obras previstas estén contratadas y en ejecución para estar acabadas antes del umbral de dicho plan, que es el 2010. No traten de engañar ustedes a nadie, antes del 2010.

Por tanto, venir a la Comisión para tratar de empañar la gestión del Partido Popular, dando a entender que hace falta el impulso de la oposición... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Señor Landaluce, perdone. Señorías, les ruego que mantengan la cordura en este asunto. Si tienen ustedes algo que decir, soliciten la palabra cuando les toque y el presidente decidirá si se la concede o no. Les ruego guarden silencio. Puede seguir, señor Landaluce, y termine.

El señor **LANDALUCE CALLEJA:** Ya voy terminando, señor presidente.

Venir a esta Comisión para tratar de empañar la gestión del Partido Popular dando a entender que hace falta el impulso de la oposición en este tema es cuando menos, señor presidente, sarcástico, y por ello inaceptable.

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

El señor **AYALA SÁNCHEZ:** A título de demandar el amparo de la presidencia, porque el Grupo Parlamentario Popular está siendo respetuoso con todas las manifestaciones que se están haciendo por parte de los grupos de la oposición, que desde luego pueden ser criticables, o por lo menos opinables, como las que están haciendo los representantes del Grupo Popular, y se siente absolutamente condicionado en sus manifestaciones, en sus intervenciones, por la falta de respeto que permanentemente tienen algunos diputados.

El señor **PRESIDENTE:** La presidencia trata de moderar el debate en sus justos términos y ha pedido al Grupo Socialista que se mantenga en los cauces habituales de la reunión.

Señor Sedó, ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Señor presidente, quería hacer una corrección de unas palabras, de una palabra al menos que ha dicho el portavoz del Grupo Popular, señor Landaluce. En los debates parlamentarios se ha dicho una cosa, respecto a actitudes de cómo se trabaja, que no quiero ni repetir porque es vejatorio para todos los grupos que se diga, se puede decir partidista, interesada, incluso una muy habitual filibusterismo, filibustero, pero se ha dicho una palabra que yo quisiera que él corrigiese.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Sedó, me parece muy bien, si usted se la dice al portavoz podrá hacer ese ejercicio.

Señor De la Encina. Señorías, por favor, ruego que no establezcan diálogo. (**Rumores.**)

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Intervengo en la misma línea que acaba de expresar el señor Sedó. Una cosa es mantener la cortesía parlamentaria, que tenemos todos que mantener, y otra aguantar la falta de respeto y la provocación con que se ha expresado el portavoz del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, por favor. Un momento. Señor Sedó, le ruego guarde silencio.

Señorías, en las intervenciones de los debates es habitual que se empleen libremente determinadas frases, siempre que no falten al respeto a nadie. Las intervenciones del Grupo Popular y del Grupo Socialista han sido interrumpidas —perdón, señor De la Encina, no tiene la palabra— determinadas veces y ha tenido que llamar el presidente la atención a los distintos grupos porque intervienen cuando no les corresponde.

Dicho esto por a todos los portavoces, daremos la palabra al señor Landaluce para que acuda a la petición hecha por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió y no daremos más palabras, porque la cuestión ya está suficientemente debatida.

El señor **LANDALUCE CALLEJA:** El señor Sedó, nuestro compañero y amigo don Salvador Sedó, dice que he utilizado la palabra «parasitaria» para menospreciar algunas actitudes. Si quiere que la retire, la retiro, pero también, señor presidente, el Grupo Socialista ha dicho esta mañana muy descaradamente «falsedad» y el Grupo Parlamentario Popular no ha protestado, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, yo creo que queda zanjado el debate. El señor Landaluce retira la palabra «parasitaria».

— **RELATIVA A MEDIDAS PARA MEJORAR LA SEÑALIZACIÓN DE LA VARIANTE DE CASTELLFOLLIT DE LA CARRETERA N-260 (EJE PIRENAICO). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002271.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la siguiente proposición, que todo el mundo está esperando con interés, relativa a las medidas para mejorar la señalización de la variante de Castellfollit de la carretera N-260 (eje pirenaico) y de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. El señor De Puig tiene la palabra.

El señor **DE PUIG I OLIVÉ:** Verá usted cómo en mi intervención no habrá lugar a provocaciones ni a insultos. Se trata de lo siguiente: El Gobierno, este Gobierno, aunque con un retraso de seis años, que hemos tenido que criticar durante mucho tiempo, ha realizado una obra muy importante cual es la variante de Castellfollit de la Roca, una obra importantísima,

necesaria, que se ha terminado, técnicamente muy bien hecha, y que tendría todos los méritos si no fuera porque se ha terminado con un error, para decirlo así, para no calificarlo, un error casi infantil. Resulta que la señalización que parte de esta variante hacia el norte, hacia la zona de Olot y Ripoll, está equivocada. Parece mentira, pero es así. Para ir a Ripoll desde la salida de esta variante hay dos posibilidades: Una, que es la principal, que es la que da lugar a un túnel y que va hasta la zona de Camprodón y luego San Joan de las Abadeses, que es la carretera C-26, con el túnel de Collabós, que es la rápida, que es la mayor, la importante, que figura además en el código circulatorio de la Generalitat como la importante. Hay otra, que es la antigua, que es la carretera de Vallfogona, con un centenar de curvas, una carretera de montaña cuya belleza no discutimos en absoluto pero que es larguísima, que es pesadísima, que debe darse a conocer a los usuarios de la variante como alternativa aunque de ninguna manera se debe señalar que la vía normal para llegar a Ripoll puede ser esta carretera difícil, complicada e incluso peligrosa. Pues bien, esto, que parece incomprensible, se ha producido.

Lo mismo digo con relación a que la Generalitat, quizá en su propia competencia, tampoco ha señalado del todo la zona. Sin embargo, a mí me parece que debemos pedir que se señalice bien, que los usuarios tengan claramente visualizado por dónde tienen que ir y por dónde no tienen que ir. Habría que pedir que tanto el Gobierno, porque se trata de carreteras del Estado, como la Generalitat, la Dirección General de Carreteras, se pongan de acuerdo en el plan de remodelación de señales de tráfico que sea oportuno y que sea realista y que no nos ofrezca esta paradoja de señalar a los usuarios de esta variante la peor de las comunicaciones que hay, olvidando la mejor, que está al lado mismo. Eso, ya digo, no quiero calificarlo, porque toda calificación podría conllevar que los amigos del Partido Popular pensarán que se adjetiva demasiado. Estoy tan lejos de eso que ni siquiera lo adjetivo, que lo adjetiven ellos. ¿Cómo es posible que después de una obra tan importante se haga mal la señalización de la salida?

Por eso, señor presidente, pedimos al Congreso de los Diputados que se modifique la señalización de la variante Castellfollit de la Roca de forma que, de acuerdo con el mapa de carreteras de la Generalitat de Cataluña, pueda distinguirse con claridad que la vía básica de acceso al Ripollès es la C-26 y el túnel de Collabós-Viana, indicando también en los paneles informativos las principales poblaciones del Ripollès, que al menos la gente sepa a dónde va, Camprodón, Ripoll, San Joan de las Abadeses. Y en segundo lugar, elaborar conjuntamente con la Dirección General de Carreteras de la Generalitat un plan de remodelación de los paneles de señalización de las dos vías acorde con las nuevas posibilidades que ofrece la entrada en funcionamiento de esta magnífica variante que se ha hecho, que ha hecho el Estado, la N-260, en Castellfollit de la Roca.

Es por lo que, atendiendo a la sensatez y prudencia de esta proposición no de ley, estoy seguro que los colegas del Grupo Popular la van a apoyar entusiastamente.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Muy brevemente para decir que nuestro grupo va a dar apoyo a esta proposición no de ley.

Habla el señor Puig de sensatez y prudencia, nos lo parece, porque hay una forma de señalización siguiendo normas oficiales que deben existir en algún reglamento que verdaderamente a veces más bien desorientan, desorientan porque la normativa a veces señala que tiene que haber una señalización que en un tipo de carreteras te marca la próxima provincia y entonces dejan los pueblos más próximos, o quizá más lejanos. Tengo un ejemplo que se corrigió ya, pero no en la parte pudiésemos decir más lejana, sino en la más próxima, en una variante. En la ciudad donde yo resido, Reus, hay una variante que, en la conocida carretera de Alcolea, que es la que va desde Tarragona hacia Alcolea del Pinar, que todo el mundo sabe que el final es Alcolea para destino final prácticamente Madrid. En la señalización no se refleja en absoluto Alcolea del Pinar, sí pone Teruel, en la señalización de esta variante sí existe Teruel, que nos parece muy bien. Está Alcañiz, todo en el interior de la variante dentro de Reus, y hay localidades yo diría del mismo nivel de población de la propia provincia de Tarragona que se las han dejado. Últimamente, con las correcciones que se han hecho perfectamente, sigue estando Teruel, de lo cual me alegro.

Por lo tanto, creo que cuando se hacen obras importantes que se interfieren, que se cruzan con otras carreteras, hay que dejar muy bien resuelta la información, porque a veces es desinformación. Nosotros, toda modificación de una señalización para mejorar o elaborar un plan de remodelación de paneles para mejorar la información que se da al usuario, la vamos a votar favorablemente.

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

El señor **BUENO FERNÁNDEZ:** Efectivamente yo veo que, de entrada, y después del pequeño debate anterior, en la proposición no de ley que plantea el Grupo Socialista, y se agradece, se reconoce la importancia de la variante que ha realizado el Gobierno. Indudablemente cada vez que hay movimientos, hay cambios, variantes o nuevas carreteras, se produce, no voy a decir un desajuste, pero sí una situación distinta a la anterior con respecto a la modificación de todos los indicadores o señalizadores. Esto pasa en todas partes. Yo, como diputado por Cantabria, puedo decir que en

Cantabria los ayuntamientos de la costa y en otros lugares también, siempre están pendientes, entendiendo que se deben establecer en todas las señales su ayuntamiento, bien por razones históricas o por otras razones, pero esto nos lleva a que la normativa no permite establecer o colocar más de dos nombres en las señalizaciones, y por ello, cuando se intenta ampliar estos números, nos encontramos con la norma legal que nos lo impide.

Aquí lo que se solicita es la modificación de la señalización y se dice tanto del Gobierno central como del Gobierno autónomo. En el fondo es una proposición no de ley que yo diría que va dirigida tanto al Gobierno central y en la parte que nos toca también al Gobierno autónomo de Cataluña. Ante esto, cuando se plantean proposiciones no de ley yo siempre me he hecho la siguiente pregunta: si se hace con el fin de adelantarse a lo que ya está haciendo el propio Gobierno o si, a su vez, el Gobierno se ha adelantado a la proposición no de ley; es un problema de oportunidad, es una situación de oportunidad. En este aspecto yo quiero decir con brevedad que, efectivamente, esta variante ha modificado la circunstancia en cuanto a la comunicación interior, pero en el primer punto concretamente de la proposición no de ley debo decir que se está procediendo a señalar el itinerario autonómico de la C-26 con destino Ripoll, indicando además la población de San Joan de las Abadeses. No pueden figurar otros destinos, ya que la instrucción de señalización, que es la norma 81.IC, sólo permite dos menciones como máximo. En cuanto al segundo punto de la proposición no de ley, que va dirigido a que se elabore en conjunto con la Dirección General de Carreteras de la Generalitat, queremos decir que, una vez resuelto el primer punto, ya no tiene sentido, quedan definidas las actuaciones indicadas, por lo que no se considera necesaria ninguna actuación adicional.

Consecuente con ello, después de la gran obra que se ha hecho con esta variante, reconocida por todos y de la cual nos alegramos todos, sólo falta la modificación en cuanto a la señalización. En este aspecto, como sólo puede llevar dos nombres, indudablemente los nombres que va a contener la señal serían Ripoll y San Joan de las Abadeses. Nada más, pero creo que queda definido y resuelto el problema tal y como lo han planteado, y consecuente con esto, aunque no votemos a favor, que sepan que estamos trabajando por delante en esta situación.

— **SOBRE AMPLIACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV) (Número de expediente 161/002337.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos a la última de las proposiciones no de ley del orden del día.

Recuerdo a los portavoces que inmediatamente después procederemos a las votaciones.

La proposición es sobre la ampliación de la red ferroviaria de alta velocidad, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco. Para su defensa, tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señorías, desde la antigüedad el río Ebro ha sido una vía de comunicación e intercambio económico y cultural por sus orillas y por toda la depresión del río. Penetró ya en tiempos de los romanos la cultura mediterránea trayendo la vid y el olivo hasta llegar a las tierras de los vascos y sobrepasarlas, llegando a lo que actualmente forma parte de la Comunidad Autónoma de Euskadi, y allí donde el río Ebro sale de la llanada occidental alavesa, rompiendo la cadena montañosa de la sierra de Toloño por el portillo de las Conchas de Buradón; en la orilla de ese río se encuentran los restos de un embarcadero romano donde se cargaba en barcos la sal para llevarla a las tierras bajas y llegar hasta el Mediterráneo. Por las orillas de este río caminaron los romeros camino de Santiago y los mercaderes del hierro y los carreteros con el vino y el aceite.

Pues bien, en ese contexto, que llega hasta nuestros días, se presenta el Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento que contempla el establecimiento en este período 2000-2007 de una red ferroviaria de alta velocidad de estructura básicamente radial, si exceptuamos la configuración del corredor Mediterráneo Port Bou-Almería. En dicha red, como no puede ser de otra forma, sí se hallan incluidos los dos ramales definidos por el proyecto prioritario número 3, tren de alta velocidad hacia el sur, definido por el Consejo Europeo celebrado en Essen los días 9 y 10 de diciembre del año 1994, ratificado por el posterior Consejo de Trabajo de Luxemburgo y denominados, en la denominación viaria del Estado español por el ministerio, corredores norte-noroeste y norte-noreste.

Nosotros siempre hemos dicho que entendemos que todas las mejoras viarias, ferroviarias en este caso, deben llegar a todos los ciudadanos del Estado, pero entendemos también que, dentro de esa llegada, tiene que haber un sistema de prioridades donde primero se atiende al mayor número posible de ciudadanos y se canalice la mayor cantidad de actividades económicas y que después vaya llegando en un rosario continuado hacia el resto de los ciudadanos. Por eso entendimos perfectamente la definición del primer tramo de alta velocidad, un Madrid-Sevilla que conectaba a los 7 millones y medio de andaluces, dijéramos, con los 5 millones y medio de ciudadanos de la Comunidad Autónoma de Madrid, pasando por Castilla-La Mancha, de acuerdo. Entendemos perfectamente esa priorización incluso dentro de este corredor número 3, pero debiera haberse dado igual en el tiempo el Madrid-Irún

y el Madrid-Barcelona, pues hemos aceptado que haya una priorización del Madrid-Barcelona, si bien toda la zona occidental de la Península y los ciudadanos portugueses no lo entienden tan bien, puesto que se rompe una priorización establecida por Europa.

Lo que es evidente es que nosotros estamos protestando reiteradamente por la tardanza en ese corredor nor-noroeste, sobre todo del tramado de la Y, que para nosotros es esencial en la Comunidad Autónoma de Euskadi y entendemos que para todos los ciudadanos también de Castilla-León. Estamos hablando de una suma en Castilla-León y Euskadi de 5 millones y medio de habitantes, unidos a los 5 millones y medio de habitantes de Madrid, lo que supone 11 millones de habitantes que se servirían de este corredor, sin contar las conexiones europeas francesas y portuguesas, que este corredor también conlleva. Pues bien, esto se atrasa, pero no es sólo eso, la mera observación del mapa que se configura en la red de alta velocidad española presentada sorprende por dejar de lado la articulación por medio de esta red del valle del Ebro, que antes he descrito como ruta geográfica e histórica de intercomunicación entre Cantábrico y Mediterráneo, que ya en el siglo XIX mereció la construcción del ferrocarril Bilbao-Castejón conectado al Tudela-Zaragoza y al Zaragoza-Barcelona. Estamos hablando de unas inversiones que se hicieron entre 1857 y 1863, en 1863 se pone en marcha este corredor y ya es siglo y medio prácticamente el que está dando servicio a esta ruta importante. **(Rumores.)** Este corredor conecta cinco comunidades autónomas, Euskadi, La Rioja, Navarra, Aragón y Cataluña, comprendiendo una población de más de 10 millones y medio de habitantes, según el censo del 1 de enero de 2002. Esto es más del 25 por ciento de la población total del Estado, a lo que habría que sumar también la población perteneciente a otras comunidades autónomas, como puede ser Cantabria o el norte de la Comunidad Autónoma de Valencia, que también tradicionalmente han usado este corredor, junto con zonas de Castilla-León, para desplazarse hacia Barcelona. **(Rumores.)**

Sorprende desde luego que en esta programación de red de alta velocidad este corredor quede incompleto, obligando al paso por Madrid para efectuar el trayecto Euskadi-Cataluña, por ejemplo, y todo ello porque falta un tramo de 58 kilómetros que una el ramal Vitoria-Burgos, a la altura de Miranda de Ebro aproximadamente, con Logroño. Con esos 58 kilómetros queda completo todo este ramal de alta velocidad que recorrería el corredor del Ebro. **(Rumores.)** Algún responsable político ya me ha argumentado que después de la construcción del AVE queda la línea tradicional para uso de intercomunicación de ese corredor. **(Rumores.)** Adelantándome a este argumento, por si acaso se da en esta Comisión, creo que si, por ejemplo, nos planteamos hacer un recorrido Bilbao-Zaragoza en una línea de alta velocidad, esto vendría a ser aproximadamente

una hora y tres cuartos, una hora y 46 minutos, lo que estamos hablando es de 308 kilómetros; si hacemos un Zaragoza-Barcelona, de unos 309 kilómetros, estamos hablando en este momento de una hora 29 minutos, menos de hora y media... **(Continúan los rumores.)**
Señor presidente, no me oigo ni yo.

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, tiene razón el señor Otxoa, guarden silencio. Vaya terminando, señor Otxoa, que ha sobrepasado su tiempo. Señorías, guarden silencio que no es posible entender lo que dice el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA:** Solamente quiero comparar cuál es el servicio que actualmente tenemos: un Bilbao-Barcelona por la línea tradicional en este momento cuesta ocho horas 49 minutos para recorrer 617 kilómetros; un Bilbao-Zaragoza, para recorrer 308 kilómetros, cuesta cuatro horas 44 minutos, mientras que por una línea de alta velocidad un Bilbao-Zaragoza costaría, insisto, aproximadamente una hora 46 minutos, más una hora 29 minutos a Barcelona, costaría tres horas 15 minutos, y esto se soluciona, señores, con un tramo de 58 kilómetros. Creo que esos diez millones y medio de usuarios potenciales más otros, insisto, de otras comunidades autónomas, bien se merecen ese pequeño esfuerzo de incluir 58 kilómetros más en la línea de corredor de alta velocidad.

Es por ello que el Grupo Parlamentario Vasco ante esta Comisión, ante los grupos políticos, presenta la siguiente proposición no de ley que ustedes conocen: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que incluya dentro de la prevista red ferroviaria de alta velocidad y ponga en ejecución la conexión entre los corredores norte-noroeste y norte-noreste a través del valle del Ebro por medio de la construcción del tramo Miranda de Ebro-Logroño.

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

El señor Contreras tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CONTRERAS PÉREZ:** Con mucha brevedad, puesto que no ha llegado la portavoz del Grupo Socialista para esta materia, quiero fijar la posición del Grupo Socialista en torno a la proposición planteada por el Grupo Vasco.

Desde el Grupo Socialista, como ya hemos hecho en otras ocasiones, consideramos que efectivamente el plan de infraestructuras 2000-2007 en materia ferroviaria, y en lo que respecta a la alta velocidad, ha dejado al margen algunos de los ejes transversales que tendrían que articular las propias comunidades autónomas, pero entendemos que aunque en la mayoría de los casos esto se debe hacer a través de convenios entre la comunidad autónoma correspondiente y el Ministerio de Fomento,

cuando se trata, como en este caso, de la articulación no solamente entre distintas comunidades autónomas sino también se trata de unir corredores fundamentales para la articulación de todo el territorio nacional, como en este caso se ha planteado, se trata de conectar los corredores norte-noreste y el corredor norte-noroeste, creemos que efectivamente se trata de una propuesta sumamente razonable, tanto por la poca longitud de que se trata, 58 kilómetros, como por el presupuesto que esto añadiría a una red de alta velocidad que suma cantidades billonarias.

Por tanto, creemos que es pertinente esta propuesta, entendemos que es necesaria, pero también nos gustaría decir que desde el Grupo Socialista entendemos que los criterios se tienen que ajustar a lo que ya está de alguna forma establecido, es decir, que se tiene que establecer una prioridad, la Y vasca está en el Plan de infraestructuras ferroviarias, es una prioridad de acuerdo con ese Plan de infraestructuras ferroviarias, y por tanto, creemos que esto se tiene que acometer, pero se tiene que acometer manteniendo las prioridades que hay respecto de la Y vasca. Entendiendo que es fundamental, apoyaremos esta propuesta siempre y cuando se mantenga la prioridad en cuanto a inversión temporal.

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

El señor **SEDÓ Y MARSAL**: Muy brevemente, señor presidente, para decir que nosotros vamos a apoyar la proposición no de ley del Grupo Vasco porque es muy correcta y muy conocedora de lo que está pasando aquí, o sea, prácticamente radiales, radiales, y es completamente absurdo que para hacer el trayecto Euskadi-Aragón-Cataluña se tenga que pasar por Madrid. Figúrense ustedes que viniésemos desde Cataluña en carretera por autopista a Zaragoza, Zaragoza-Madrid, Madrid hacia País Vasco por Burgos, cuando en realidad esto está resuelto y por carretera podemos coger en Zaragoza la autopista directamente hacia el País Vasco, hacia Euskadi. Por lo tanto es muy lógico buscar equivalencias, ya que hay líneas suficientes para poder hacer este enlace de una manera directa entre Euskadi, Aragón y Cataluña.

Por lo tanto, convencidos a más no poder de que esta proposición no de ley es muy correcta la vamos a apoyar.

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

El señor **CARRIEGAS ROBLEDO**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar la posición ante la iniciativa que nos plantea el Grupo Parlamentario del Partido Nacionalista Vasco sobre la inclusión en la red de alta velocidad del tramo Miranda de Ebro-Logroño.

En primer lugar, es para mí un orgullo como vasco poder afirmar que la llamada nueva red ferroviaria en el País Vasco, la línea de alta velocidad entre Vitoria, Bilbao y San Sebastián, conocida también como la Y vasca, está en marcha, es un proyecto vivo, es un proyecto presupuestado y es una iniciativa de enorme trascendencia para todos los ciudadanos españoles y muy especialmente para todos los españoles que vivimos en la Comunidad Autónoma del País Vasco. Esta aspiración de incorporación a los más modernos servicios de transporte, de hacer del ferrocarril español un modo de transporte moderno y competitivo, de incorporación a los más importantes iconos de progreso y de futuro, se pone en marcha con la adjudicación del estudio informativo que se realiza el 18 de julio del año 1996 por el primer Gobierno del Partido Popular. La declaración de impacto medioambiental se obtiene el 22 de octubre del año 2000, y por fin, el Consejo de Ministros, con fecha 20 de diciembre del año 2002, encomienda al Gestor de Infraestructuras Ferroviarias la línea de alta velocidad en el País Vasco del corredor norte-noroeste. El importe en que se presupuesta la actuación es de 2.978,67 millones de euros y, como es conocido, se espera una importante cofinanciación de fondos europeos, que ya se ha iniciado, con desembolsos para los estudios y proyectos de esta infraestructura. La Unión Europea, pues, confía y apoya sin ambages esta iniciativa. Resulta oportuno en este momento decir que tres son los objetivos fundamentales de esta actuación: integrar al País Vasco de forma efectiva en la red ferroviaria de alta velocidad española, conectar la red ferroviaria española a través del País Vasco con la red europea del ferrocarril, y por fin, comunicar las tres capitales vascas entre sí.

Fijados estos conceptos y entrando en la propuesta del Grupo Parlamentario del PNV, debo decir que, como es conocido, en la planificación actual, en el Plan de infraestructuras del transporte 2000-2007, la conexión entre los corredores norte-noreste y norte-noroeste a través del valle del Ebro se realiza mediante la línea férrea Miranda de Ebro-Logroño, que forma parte de la red convencional. Es decir, la conexión entre Miranda de Ebro y Logroño, entre Burgos y La Rioja, existe, se contempla en la planificación vigente dentro de la red convencional y, por tanto, será objeto de las inversiones necesarias para su mejora, pero en el plan actual no se ha previsto su transformación en alta velocidad; lo que quiero decir claramente es que no se excluye su inclusión en futuros planes. Estamos trabajando con un Plan de infraestructuras de transporte 2000-2007 acotado a unos proyectos, a unos años de ejecución, a unas actuaciones prioritarias y a unos presupuestos y, en el futuro, lógicamente, se acometerán nuevos y diferentes proyectos. **(Rumores.)**

No obstante, resulta obvio que las prioridades no son caprichosas, la vertebración a través de las líneas férreas de alta velocidad tienen en cuenta de manera

nuclear, de manera esencial, los flujos, los flujos de viajeros, y no tanto las distancias, por cortas que éstas fueran —58 kilómetros en el caso que nos ocupa—. En todo caso, no puedo pasar la oportunidad de hacer algunos comentarios con relación a la iniciativa planteada. El Gobierno vasco, cuya responsabilidad de gobierno recae en el Partido Nacionalista Vasco, en Eusko Alkartasuna y en Izquierda Unida —quien, por cierto, está total y radicalmente en contra del proyecto de alta velocidad en el País Vasco, y así lo hizo constar en su pacto de gobierno con los nacionalistas— ha puesto todos los impedimentos posibles e imaginables para la ejecución del proyecto de la Y vasca, y digo imaginables porque lo que ocurre con la Administración vasca, de no ser por lo trágico de la situación, sólo se podría calificar como delirante en el mejor de los casos. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Carriegas, perdone que le interrumpa. Señorías, por favor, guarden silencio, si tienen conversaciones importantes que celebrar las pueden hacer fuera o pedirle a la presidencia que suspenda la sesión para poderles oír a todos ustedes, pero dejen que el señor Carriegas continúe con su parlamento, que es muy interesante. Puede continuar.

El señor **CARRIEGAS ROBLEDO**: Acostumbrados, como están, los nacionalistas a incumplir las leyes, a no ejecutar correctamente sus competencias, se han dedicado a licitar utópicamente trazados de la red de alta velocidad en Guipúzcoa, asunto que sólo puede hacer el Gobierno central, creando a sabiendas inseguridad entre licitadores y, por tanto, generando desconfianza en el proyecto; acostumbrados, como están, a deslegitimar, han planteado esta fantástica actuación como una agresión del malvado Gobierno central; acostumbrados a no colaborar ni a dialogar, han repetido hasta la saciedad que esta iniciativa es de los vascos, para los vascos, pagada por los vascos, y que Aznar, el maléfico Aznar, quiere usurpar este proyecto para imponérselo por la fuerza a todos los vascos.

Ante esta sorprendente actitud se ponen ustedes ahora a arreglar la conexión férrea entre Castilla y León y La Rioja. Me da la sensación de que flaco favor hacen ustedes a estos territorios, yo no sé si lo van a entender como una propuesta técnica o como una interesada propuesta expansionista, estando como están ustedes a lo que están, y como están a lo que están, deberían hacer una reflexión sobre por qué la Comunidad hermana de La Rioja ha decidido priorizar sus comunicaciones con Madrid, con Zaragoza o Cataluña, en vez de hacerlo con el País Vasco. Esto es lo importante, ¿por qué la demanda social, laboral y empresarial riojana, las inversiones y la prioridad del gasto riojanos miran más hacia otros lugares que hacia el País Vasco que los nacionalistas gobiernan? A lo mejor tienen algo que ver las permanentes agresiones que realizan desde los par-

tidos nacionalistas a todo lo que sea o se declare español, mala manera de hacer amigos.

Resulta de nuevo paradójico, cuando no chocante, que el Partido Nacionalista Vasco plantee con esta aparente actitud constructiva una iniciativa a favor de la red de ferrocarriles españoles, no encaja, no concuerda con lo que mantienen en Vizcaya, territorio en el que plantean, a través del conocido como PTP (plan territorial parcial del Bilbao metropolitano), que la línea de Renfe que une Bilbao con los municipios de la margen izquierda de Nervión y zona minera (Baracaldo, Sestao, Portugalete, Santurce, Trapagaran, Ortuella y Muskiz) desaparezcan. Esta línea, que tiene aproximadamente 30 kilómetros de recorrido y mueve al año a 15 millones de viajeros, 15 millones, quieren que desaparezca, que Renfe se marche, que se vaya, se vaya, se vaya, que deje sin la conexión de alta velocidad a casi 300.000 ciudadanos y que dicha eficaz, eficiente y moderna línea, como digo, con futura conexión a la red de alta velocidad, sea sustituida por una línea de tranvía, mucho más lenta e ineficaz, inventada ad hoc y que, como no podía ser de otra manera, se llama EuskoTran.

En conclusión, poca confianza en RENFE, poca confianza en dar un buen servicio a los ciudadanos y poca confianza en la alta velocidad. Por tanto, no dándole ninguna credibilidad a su propuesta, votaremos en contra de la misma repitiendo que las prioridades presupuestarias y de flujos determinarán en un futuro las nuevas líneas y conexiones de la red de alta velocidad española. **(Aplausos.) (El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, ha pedido la palabra, ¿a título de qué?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Simplemente hacer una matización.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, no le corresponden matizaciones, como sabe S.S.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Bueno, pues una queja.

El señor **PRESIDENTE**: Una queja.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Una queja a la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: No se altere, señor Sedó, diga usted qué queja.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Presentar mi queja de que se citen aquí las continuas agresiones de los partidos nacionalistas; yo no he agredido nunca a nadie, soy partido nacionalista y otros partidos nacionalistas no agreden, a no ser que, en todo caso, dentro de los parti-

dos nacionalistas nos metamos todos, los que somos nacionalistas de zonas autonómicas o del nacionalismo español.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos entendido su queja y la Mesa toma buena nota y sobre todo el portavoz correspondiente. Señor Otxoa ha pedido también la palabra, ¿a título de qué?

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Simplemente para expresar una queja a esa presidencia porque no ha sabido cortar unas opiniones absolutamente subjetivas y desde luego de un rabioso odio a todo lo que signifique nacionalismo que creo que están fuera de lugar y fuera de contexto respecto a la proposición no de ley planteada.

El señor **PRESIDENTE**: Lamento que piense que la presidencia no ha sabido cortarlo, jamás la presidencia ha cortado un debate cualquiera que sea la expresión, porque son SS.SS. los que deben decidir. No corto nada, salvo que se considere una expresión verdaderamente ofensiva contra alguien, y no lo ha entendido así la presidencia, entendíamos que se expresaba en el contexto del debate.

Señor Carriegas, tiene la palabra, y le ruego no abra debate de nuevo.

El señor **CARRIEGAS ROBLEDO**: En absoluto, muy brevemente. Con relación a la intervención del portavoz de Convergència i Unió, señor Sedó, yo creo que el contexto en el que me he expresado es inequívoco, absolutamente inequívoco de que estaba hablando del Partido Nacionalista Vasco, de los grupos nacionalistas del País Vasco, y creo que era absolutamente inequívoco cuando estamos hablando de una actuación en el País Vasco, absolutamente, y si usted se siente aludido, le pido personalmente excusas.

Y con relación al señor Otxoa, decir que demuestra una vez más el escaso talante democrático al impedir el libre debate en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, guarden silencio que vamos a proceder a las votaciones. **(Rumores.)** Ruego silencio, señorías. Vamos a votar según figuraban los puntos en el orden del día. **(Pausa.)**

Señorías, el debate ha terminado y vamos a proceder a las votaciones, guarden el respeto debido para que se pueda entender qué se está votando.

Empezamos por la que aparece con el número 9, por la que se requiere al Gobierno a que asuma los compromisos financieros que se derivan de la Ley 37/1975, sobre la construcción de la infraestructura de la red de ferrocarriles que componen el metro de Sevilla.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, nueve; en contra, 20; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a la realización de un plan de actuación en el aeropuerto de El Altet: Plan El Altet, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, nueve; en contra, 20; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a las deficiencias existentes en el transporte aéreo español, respecto a la accesibilidad de las personas con movilidad reducida. Advierto a SS.SS. que había una enmienda que ha sido aceptada por el grupo proponente, por tanto votamos la proposición con la enmienda ya aceptada.

Efectuada la votación, dijo

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

Proposición no de ley sobre presentación de un plan de mantenimiento y mejora de la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Señor Puig, S. S. había propuesto que el número 1 se sustituyera por una redacción que dijo a la Mesa y el número 2...

El señor **PUIG I OLIVÉ**: He aceptado retirar el número 1, aceptando una propuesta del señor Sedó que diría exactamente, para que todo el mundo sepa: «Enviar el plan global de actuaciones de la línea ferroviaria Barcelona-Puigcerdà, acordado entre el Ministerio de Fomento y los alcaldes, así como el calendario de su desarrollo, a los miembros de esta Comisión.»

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señoría, se vota con una transaccional aceptada por el grupo proponente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a la mejora y modernización de la línea ferroviaria Algeciras-Bobadilla, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, diez; en contra, 20; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a la circunvalación de la ciudad de Pontevedra, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley relativa a medidas para mejorar la señalización de la variante de Castellfollit de la carretera N-260 (eje pirenaico), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, proposición no de ley sobre ampliación de la red ferroviaria de alta velocidad, de la que es autor el Grupo Parlamentario Vasco.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 20; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones» de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles 5 de noviembre de 2003 no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

