



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2005

VIII Legislatura

Núm. 441

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 24

celebrada el miércoles, 30 de noviembre de 2005

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|---|
| — Relativa a los servicios ferroviarios entre Vigo y Porto. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001007.) | 2 |
| — Relativa a las obras correspondientes a la puesta en funcionamiento del AVE a Huelva. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001229.) | 5 |
| — Por la que se insta al Gobierno a la reanudación de las obras de la variante de Vallirana con carácter de urgencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001263.) | 8 |

	Página
— Relativa a impulsar la colaboración entre administraciones para optimizar la planificación y el funcionamiento de la red viaria de titularidad estatal y autonómica a su paso por la ciudad de Olot y la comarca de la Garrotxa. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001271.)	13
— Relativa a la intercambiabilidad de billetes entre las navieras que operan en el Estrecho. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001335.)	17
— Relación con los proyectos de infraestructuras para el futuro desarrollo de la Comunidad Autónoma de Cantabria. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001343.)	19
— Sobre descuentos en el trayecto del AVE Madrid-Lleida. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/001344.)	22
— Sobre el puerto de Granadilla en Tenerife. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde-Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/000708.)	28
— Por la que se insta al Gobierno a ejecutar la línea ferroviaria de alta velocidad entre Bobadilla y Algeciras y a garantizar las inversiones necesarias para su realización. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000220.)	34

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

—**RELATIVA A LOS SERVICIOS FERROVIARIOS ENTRE VIGO Y PORTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001007)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a comenzar la sesión. Se han propuesto tres modificaciones del orden del día, que paso a decir por si alguna de S.S. tiene inconveniente. Las modificaciones que se han propuesto serían que la proposición no de ley que figura en el punto número 1 del orden del día, relativa a la línea ferroviaria de alta velocidad entre Bobadilla y entre Algeciras, pase a ocupar el punto número 9, o sea el último; el segundo cambio es que la que ocupa el puesto número 3 del orden del día, relativa a los servicios ferroviarios entre Vigo y Porto, pase a ocupar el primero; y el tercer cambio es que la que ocupa número 2 del orden del día, sobre el puerto de Granadilla en Tenerife, pase a ocupar el número 8. ¿Hay algún inconveniente por parte de los grupos parlamentarios o podemos adoptar este nuevo orden del día? Repito las propuestas. La que figura en primer lugar, que es la que habla de la línea ferroviaria de alta velocidad entre Bobadilla y Algeciras, pasaría al último lugar, porque parece ser que la portavoz del

Grupo Parlamentario Popular que tiene que defenderla está en otra Comisión y no puede venir ahora; segundo cambio, la que figura en tercer lugar, relativa a los servicios ferroviarios entre Vigo y Porto, pasaría al primer lugar; y el tercer cambio es que la que figura en segundo lugar, sobre el puerto de Granadilla en Tenerife, pasaría al penúltimo lugar. **(Pausa.)** Así queda adoptado el orden del día.

Comprendo que SS.SS. se puedan quitar la chaqueta, dado el calor. **(Risas.)** Este presidente lo comprende perfectamente, porque aguantar las horas que vamos a estar aquí...

Señorías, pasamos al punto primero del orden del día, que es la proposición no de ley relativa a los servicios ferroviarios entre Vigo y Porto, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Vamos a defender una iniciativa que tiene desde nuestro punto de vista una gran importancia para el futuro de Galicia y del norte de Portugal. Estamos hablando de una eurorregión que tiene hoy sobre 6 millones de habitantes y con unos datos desde el punto de vista de las infraestructuras muy significativos y sintomáticos. El primero de ellos, y que quizá le convenga saber a la Comisión, es que de todos los pasos fronterizos que hay entre el Estado español y Portugal el que tiene más movimiento de vehículos por carretera tiene en concreto es el paso transfronterizo entre Valença y Tuy, por lo tanto se trata

de la frontera entre Galicia y Portugal; nada menos que 20.414 vehículos atraviesan diariamente entre Galicia y Portugal esta frontera. Tuy-Valença. Esta cifra significa que duplica al siguiente paso transfronterizo con el Estado español, que es el de Ayamonte-Monte Francisco. Les doy este dato para que se den cuenta de la importancia cuantitativa, pero que está relacionada con la importancia demográfica y la potencialidad económica de la eurorregión, situación interfronteriza inusitada en cualquier otra parte del Estado español. Si los 20.414 vehículos que pasan por Tuy-Valença suman los que pasan después por Lindoso, por Castro Laboreiro y por Melgaço, que son los otros pasos fronterizos de Galicia, nos encontramos con que de la comunicación por carretera entre el Estado español y Portugal el 43 por ciento del tráfico fronterizo corresponde a fronteras de Galicia. Esto indica hasta qué punto esas infraestructuras son aquí muy perentorias. La necesidad de infraestructuras desde el punto de vista de las carreteras está relativamente bien cubierta en lo que es la fachada atlántica, pero deja mucho que desear desde el punto de vista del ferrocarril. Por lo tanto, si las relaciones comerciales hasta ahora han provocado estos intercambios fronterizos por carretera, está claro que podían aumentar mucho más estas relaciones no solamente comerciales, sino sociales, culturales y turísticas si se contase con un ferrocarril adecuado. Sin embargo, el ferrocarril transfronterizo es un ferrocarril obsoleto y deficiente en cuanto a la infraestructura, pero lo es mucho más desde el punto de vista de los servicios, lo cual habla muy a las claras del abandono en que las dos administraciones públicas, la de Portugal y la del Estado español, tuvieron la infraestructura ferroviaria.

Los últimos datos que se conocen en relación con los dos trenes que hacen la circulación Porto-Vigo en ambas direcciones arrojan una cifra de 34.410 viajeros, pero tienen que tener ustedes en cuenta que se trata de una línea que solamente tiene dos servicios al día y lleva nada menos que 3 horas hacer ese trayecto, cuando prácticamente se haría en una hora y veinte minutos. Este tipo de deficiencia lógicamente lleva a que el tren solo sea de uso prácticamente de verano y de carácter turístico. Por si fuese poco esta situación tan deficiente de dos servicios con estas características, ahora la nueva amenaza es con que estos trenes partirían de la estación de Tuy y de Valença, dejando el itinerario Tuy-Vigo abandonado. Se está optando por un tren concebido como curiosidad turística para admirar el paisaje y sobre todo para los meses del verano. Esto quiere decir que se vive de espaldas a otro país desde el punto de vista de las administraciones ferroviarias. Incluso se puede comprobar cuando se mira la página web de Renfe que el trayecto Vigo-Porto no existe, algo increíble porque hasta ahora es un trayecto catalogado como internacional; pero lo que es más gr AVE, en la estación de Vigo tampoco se pueden comprar billetes que nos aseguren un asiento desde Porto a Lisboa, cosa inusitada porque se puede ir desde Vigo hasta cualquiera de las ciudades

importantes de Francia o de Alemania con un billete perfectamente reglado. Esto indica que es muy necesario por lo tanto que haya unos compromisos de mejora de los servicios por lo menos en función de cómo esta la infraestructura, tomar cartas en el asunto, tener interés en negociar nuevas propuestas y sacar, esta línea de este agujero negro en que está metida con práctico peligro de desaparición. No serían creíbles, si no se actúa así, las promesas de que va a haber un itinerario de alta velocidad entre Vigo y Porto; por cierto, el Gobierno portugués ya desistió de ejecutarlo en los plazos que tenía previsto, lo cual provoca un abandono del eje atlántico a partir de Vigo que significa una gr AVE carencia para el conjunto de la eurorregión.

Acabo ya, señor presidente, diciendo que en la última cumbre de Évora entre los dos gobiernos se prometió, en todo caso, que el Gobierno español no abandonaba su objetivo de modernizar la línea ferroviaria de Vigo hasta la frontera portuguesa en un itinerario de alta velocidad con el horizonte del año 2009. No sabemos si hay que llamarle itinerario de alta velocidad, pero sí un itinerario que reúna las características que tiene el resto del eje atlántico de velocidades medias de 160 kilómetros por hora. La mejor manera de presionar al Gobierno portugués para que asuma la modernización de la infraestructura entre Valença y Porto es que el Gobierno del Estado español cumpla, vuelvo a repetir, en relación con una región que tiene 6 millones de personas, y si se considera el eje atlántico hasta Lisboa llega prácticamente a los 10 millones de personas. Por lo tanto, pensamos que es el momento de moverse, el momento de no pedir gollerías en un futuro incierto y tomar cartas en el asunto a corto plazo mejorando los servicios existentes; si esta mejora existiese y el tren Vigo-Porto hiciese el itinerario en dos horas, lo que es perfectamente factible cambiando el tipo de trenes y mejorando ligeramente la infraestructura, muy ligeramente, realmente el tren empezaría a ser ocupado por un número de personas en coherencia con la cantidad de tráfico de carretera que hoy existe, que vuelvo a repetir es el más importante de todos los pasos transfronterizos con Portugal que tiene el Estado español.

El señor **PRESIDENTE**: Interpreta el presidente que en su intervención ha defendido su autoenmienda. Esta proposición tiene enmienda del Grupo Parlamentario Mixto y del Grupo Parlamentario Socialista.

Para la defensa de la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su portavoz el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES**: Ciertamente, el Grupo Parlamentario Socialista presentó una enmienda a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, relativa a las comunicaciones entre Galicia y el norte de Portugal, particularmente en lo que es el eje Porto-Vigo. Compartimos con el grupo que propone esta iniciativa que la integración

territorial de estos espacios gallego y portugués, incrementar la permeabilidad en el conjunto de la euronregión y, en definitiva, mejorar las comunicaciones entre Galicia y Portugal es un objetivo compartido por todos. Es cierto y sabido que entre Galicia y norte de Portugal existe una relación intensa desde el punto de vista económico, desde el punto de vista social y desde el punto de vista cultural, por lo tanto disponer de unas infraestructuras de comunicación adecuadas a la realidad actual es fundamental para que esas relaciones sigan desarrollándose y sigan fortaleciéndose. Es sabido, señorías, que esas comunicaciones se han mejorado en lo que atiende a carreteras, a autovías de comunicación, pero en lo que atiende a ferrovías, a lo que es infraestructura ferroviaria, hay serios déficits. Desde el Grupo Parlamentario Socialista sabemos que el Ministerio de Fomento tiene importantes planes para actuar en este territorio, en esta zona. Es sabido que entre el Ministerio de Fomento español y su homólogo portugués en distintas cumbres celebradas en Figueira da Foz, en Santiago de Compostela y recientemente en Évora, el tema de las comunicaciones ha estado presente porque es una de las preocupaciones de la cumbre; nos consta que existe esa preocupación. Es sabido, es conocido que por parte portuguesa la situación económica no favorece desarrollar todas esas infraestructuras en los plazos que estaban previstos, pero en todo caso el horizonte sí está establecido y la voluntad política también nos consta. Es sabido que en la actualidad existe una línea de ferrocarril entre Vigo y Porto que está funcionando con serios déficits que nosotros entendemos que hay que corregir para fortalecer los objetivos que nos planteábamos y que propone esta iniciativa del Grupo Mixto. Nosotros a esta iniciativa presentamos una enmienda que pretende asumir plenamente el fondo de la cuestión, pero con un enfoque diferente. La enmienda es una aportación a lo que hace el Grupo Mixto, y nosotros estamos dispuestos a hablar, a dialogar para llegar a un entendimiento y a un texto común.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupo parlamentario desea fijar turno de posición? Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Mantilla.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Por parte del Grupo Parlamentario Mixto, el Bloque Nacionalista Galego nos trae una proposición no de ley que en definitiva recoge el sentir de todas las instituciones económicas y sociales no solamente de Vigo, sino de la provincia de Pontevedra. Aparte de la línea Vigo-Porto, que sin duda no utiliza mucha gente por desgracia por lo que diremos a continuación; en Redondela hay conexiones para ir a Pontevedra, Coruña o Santiago; por tanto no podemos centrar solamente el tema de Vigo-Porto, sino que tenemos que hablar de Galicia-norte de Portugal.

El portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, que en estos momentos no está en la sala hablaba de las

cumbres ibéricas que se celebraron en 2003 en Figueira da Foz, 2004 en Santiago de Compostela y 2005 en Évora, pero con una diferencia importantísima: en la cumbre de Figueira da Foz de 2003 y en la de 2004 en Santiago de Compostela se había acordado por unanimidad entre las partes construir unas infraestructuras que vertebrasen la fachada atlántica y potenciasen el desenvolvimiento económico de Galicia-norte de Portugal. Eso es lo que se había aprobado en ambas cumbres, pero ahora en la de Évora no se acordó absolutamente nada. En la de Évora, en la que se debatían temas de infraestructuras tan importantes como el AVE Vigo-Oporto, no se ha obtenido ningún compromiso, se ha postergado sine die la posible construcción de ese AVE Vigo-Oporto. Yo creo que va a ser muy difícil que se lleve a cabo a corto o medio plazo. Está claro que la línea Vigo-Oporto, un tren que lleva 35 años en funcionamiento, en estos momentos tiene una ocupación baja; estamos hablando de una ocupación en invierno de una media de 2.995 pasajeros en los cuatro sentidos, dos para allá y dos para acá, lo cual al mes es una ocupación muy baja. Hay que tener en cuenta que, como decía el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, la duración del trayecto es de más de tres horas en trenes tercer mundistas no ayuda ni muchísimo menos a utilizar este medio de locomoción, cuando, como sabemos, el autobús tarda un poco más de hora y media o un coche particular lo puede hacer en un poco más de una hora; y el coste del viaje es 19 euros, pero si uno es un poco espabilado puede salirle en 10 euros si saca el billete de Vigo-Tuy y después Valença-Oporto. Por tanto no ayudan en absoluto las condiciones ni la modalidad del tren para que tenga una mayor ocupación. Hay que tener en cuenta, por otra parte, por los precios a los que se está adquiriendo el petróleo, la repercusión en la gasolina; hay que buscar medios alternativos para intentar ahorrar en ese medio de locomoción que tenemos, que puede ser, como digo, el coche. Lo que hay que intentar por todos los medios es potenciar otros medios alternativos que tengan un menor coste de energía, como puede ser el tren.

La proposición no de ley ya digo que no es una iniciativa particular del Bloque Nacionalista Galego, porque repito que tanto el Consejo Económico y Social como las corporaciones de empresarios de toda la provincia de Pontevedra están intentando exigir por todos los medios que este tren se mantenga en una situación idónea para poder utilizarlo. Señorías, a partir del 11 de diciembre uno de los trenes va a llegar a Tuy y va a parar en todas las estaciones intermedias en Portugal; por tanto no solamente va a tardar tres horas, sino posiblemente tarde más de cuatro horas en ese trayecto, con lo cual, si la ocupación es baja, lo será todavía más. Parece ser que el ferrocarril portugués tiene la intención de anular definitivamente este tren, ya que considera que no es rentable. Como decíamos, cuando un tren une o vertebra una región como Galicia con el norte de Portugal no se puede admitir bajo ningún concepto que tienda a desaparecer, cuando además hay un convenio entre Renfe

y Cominhos de ferro portugueses, y en caso de supresión de ese medio de locomoción la empresa portuguesa tendría que indemnizar a Renfe por los perjuicios que pueda ocasionar. Además, hay que tener en cuenta que Renfe aporta entre Vigo y Tuy un maquinista de acompañamiento y el interventor-revisor que va solo de Vigo a Tuy, que también era la reivindicación de los interventores-revisores españoles porque no podían ir a Oporto, cuando podían tener lógicamente unas retribuciones que les podían permitir una mayor compensación, en tanto que al ir de Vigo a Oporto tenían que quedarse allí y esperar la vuelta de otro tren, y les era perjudicial. Vuelvo a repetir, en caso de que se suprima este medio de locomoción tenemos que tener en cuenta que hay maquinista e interventor-revisor que están trabajando en esos trenes.

El Grupo Parlamentario Popular está totalmente de acuerdo con la proposición no de ley propuesta por el Bloque Nacionalista Galego y lógicamente también con su propia enmienda; sin duda no apoyaríamos la enmienda del Partido Socialista, porque en definitiva es un brindis al sol, es decir nada. El tema es de suficiente importancia para tomarlo con seriedad y proponer una medida, para que de alguna manera el Gobierno español presione al Gobierno portugués para que mantenga ese tren en unas condiciones idóneas, y no como hace el portavoz socialista diciendo que por parte del Ministerio de Fomento se va a dotar de medidas... Ninguna, señor portavoz, ninguna; por parte del Ministerio de Fomento no se va a dotar de ninguna medida, porque Vigo no va a ser pasante; Vigo de momento no va a tener ni el eje atlántico siquiera, por tanto ni mucho menos va usted a recuperar el tren de Vigo a Tuy, tal como estaba antes, cuando colaboraban ambas instituciones. El señor Pérez Touriño estaría encantado de las promesas que le han hecho en Évora diciéndole que el AVE Vigo-Oporto no se hará nunca; estará encantado que se le diga así. Si con estas pretensiones está claro que su enmienda va en la línea del señor Pérez Touriño, encantados de no hacer absolutamente nada; por tanto, como su enmienda no dice nada, el Grupo Popular no la apoyaría.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, aunque no lo dije antes, la presidencia estima que no se votará antes de la una y media.

—RELATIVA A LAS OBRAS CORRESPONDIENTES A LA PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DEL AVE A HUELVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001229)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura como número 4 en el orden del día, que es relativa a las obras correspondientes a la puesta en funcionamiento del AVE a Huelva, formulada por el Grupo Parlamentario Popular.

Señor Marquínez, tiene la palabra en nombre de su grupo parlamentario.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Señorías, como han visto ustedes por el anuncio del presidente, vamos a hablar del AVE a Huelva. Para iniciar la exposición de esta proposición les voy a decir a ustedes una cosa. La verdad es que los populares venimos a reclamar aquí lo que fuimos incapaces de hacer, llevar el AVE a Huelva. Eso no lo digo yo, claro, eso lo decía hace muy pocos días —estas palabras están muy calientes— el secretario general del Partido Socialista en Huelva, el señor Barrero; lo dijo el 21 de noviembre de 2005. Eso lo vamos a volver a escuchar aquí, por tanto me adelanto a las buenas intenciones del portavoz del Grupo Socialista, que nos va a decir otra vez que los populares no hacemos nada y que ellos son los que solucionan el problema, Le voy a requerir un ejercicio de honestidad; voy a pedirle a SS.SS. que ya que no tenemos el pudor de las palabras, tengamos el pudor de los hechos, y vamos a recordar los hechos, que son realmente tozudos y además verdaderamente reales. Vamos a empezar por el año 2000. En ese año el Gobierno del PP incluye la línea de alta velocidad a Huelva como prioritaria en el Plan de infraestructuras de transportes 2000-2007 con horizonte presupuestario 2010, y ese es un documento que está ahí, archivado en los archivos del Gobierno, que puede ser comprobado por todas SS.SS., y no es ningún invento que hagamos los populares. A continuación de eso se programa en los presupuestos partidas presupuestarias consecuentes con la evolución de esa línea, y empezamos en el año 2001 cuando ya se fijan 79 millones de pesetas para el inicio de los estudios de esta línea de alta velocidad; esos son hechos que están en los Presupuestos Generales del Estado del año 2001. En el año 2002 se programan 900.390 euros —ya pasamos a euros en el año 2002—, para el inicio del estudio informativo. En el año 2003 se programan 865.400 euros para la continuación del estudio informativo de esta importante infraestructura para Huelva. Finalmente, en el año 2004, último presupuesto elaborado por el Partido Popular, se programa 950.000 euros. Es curioso además que en el 2004 la enmienda del Grupo Socialista a esta infraestructura, naturalmente con el interés que tenía el Partido Socialista y su tremenda agilidad en la gestión, supuso que pidieran tres millones de euros, cuando el Grupo Popular presupuestaba 950.000 para terminar el estudio informativo. Curiosamente cuando ganan las elecciones y gobiernan, ese mismo año, programan solamente 150.000 euros; eso realmente es conseguir llevar a Huelva lo que los populares no han traído. Es más curioso todavía porque el PSOE cuando llega al Gobierno, repito, hace los presupuestos del 2005 y programa 300.000 euros para el AVE a Huelva, y además curiosamente ya no lo llama AVE a Huelva, línea de alta velocidad a Huelva, sino lo llama AVE Huelva-Faro, lo cual deja entrever una nueva triquiñuela de la cantinela permanente a la que nos tiene acostumbrados el PSOE,

a la que yo llamo amistosamente tortoleos, camelos y soflamas. Fíjense ustedes qué curioso, en el año 2005 y en el 2006 el Gobierno del PSOE programan 600.000 euros para la línea de alta velocidad a Huelva, cuando el Grupo Popular en tres años había programado tres millones de euros. Eso significa según el secretario general del Partido Socialista en Huelva que los populares no hacíamos el AVE y, sin embargo, los socialistas sí lo iban a hacer. Cuando se termina el Gobierno del Partido Popular, que como ustedes saben fue en el año 2004, el 24 de noviembre de 2003 se termina el estudio informativo de esta infraestructura y se manda al Ministerio de Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental, y ahí queda el AVE, y nunca más se supo, porque no se sabe dónde está —no sabe, no contesta— y permanece estancado en los archivos gubernamentales. Sería necesario convocar a algún detective serio para que encuentre en estos momentos por dónde pulula esa línea, y no sabemos nada. Lo único que sabemos es que lo confunden con la línea Sevilla-Faro; ya no se habla del AVE Sevilla-Huelva. Mientras que en la última cumbre en la que los portugueses habían anunciado —en la que se reunieron con el Partido Popular— que el AVE Huelva-Faro iba a estar terminado para el 2018, ahora dicen que no quieren hacer ese AVE a Faro, por tanto según el Partido Socialista esto se fijaba para el horizonte del 2018 y ahora no se sabe dónde se fija, y nos gustaría que nos lo dijeran.

No se prevé en este momento ninguna actuación seria y concreta para el AVE. Para colmo, la estación que tenía que recoger la llegada del AVE a Huelva se produce a través de un convenio con el Ministerio de Fomento cuando el partido gobernante era el Partido Popular; entra el Partido Socialista, se produce un año y medio de demora, se vuelve a firmar un convenio exactamente igual que el anterior y se vuelve a meter en ese mismo cajón donde pululan las obras que yo llamo tortoleos, camelos y soflamas. En definitiva, para arreglarlo todo viene el PEIT, documento con el que el Partido Socialista quiere afrontar las infraestructuras en España, y nos trae una noticia verdaderamente escalofriante. El AVE que estaba previsto, repito, en el PEIT 2000-2007, horizonte presupuestario 2008, se nos manda al 2020, con una lectura —se la voy a leer a ustedes porque tiene gracia— que es la siguiente: Dicen que las actuaciones a partir —estoy leyendo textualmente la página 88 del PEIT— del 2013 se precisarán en función de los resultados obtenidos en el periodo anterior en cuanto a evolución de la participación modal del ferrocarril en el transporte de viajeros y mercancías. Es decir, que todo lo que sobrepase el 2013, —repito que el propio PEIT pospone el AVE a Huelva al 2020—, lo deja hasta analizar lo que pase antes del 2013, es decir, no sabe, no contesta. Lo curioso de esto es que mientras ocurren estas cosas, que son hechos, no son opiniones del portavoz del Partido Popular, el señor Barrero, secretario del Partido Socialista en Huelva, decía concretamente el viernes 16 de enero de 2004: El PSOE se compromete a licitar el AVE

a Huelva antes del 2005. Qué curioso, se nos acaba el 2005, probablemente el día de Nochebuena se produzca la licitación; sería una sorpresa inesperada para todos. Yo no creo que se vaya a producir. Sería lamentable puesto que se incumpliría la palabra del señor Barrero y naturalmente del Partido Socialista, puesto que es su portavoz; repito que esto no deja de ser curioso. Más curioso todavía es que otro día, el día 19 de julio de 2005, el señor Oria, que nos va a deleitar con su portavocía hoy, decía que el PEIT ha puesto de nuevo a la provincia onubense en el mapa, llevando el AVE al 2020. ¿En qué mapa? Queremos que nos diga en qué mapa ha puesto al AVE en Huelva. Señorías, yo creo que los hechos, repito, son muchos, son tozudos, son concluyentes y dejan entrever cosas absolutamente distintas de las intenciones, de las declaraciones por supuesto, y no sabemos si de las voluntades del Partido Socialista.

Yo, les resumiría esto diciendo que el Partido Socialista en tres años decidió la llegada de la alta velocidad a Huelva, la tramitó y la presupuestó, y se invirtieron tres millones de euros en los presupuestos del Estado y se dejó el AVE en declaración de impacto medioambiental. Lo que conocemos del Partido Socialista es que en dos años se ha paralizado el convenio de la estación de Huelva, se han paralizado las actuaciones graves, puesto que no sale de esa declaración de impacto medioambiental y el PEIT nos lo envía al 2020. Para terminar, le digo al Grupo Socialista: ¿señores, quieren ustedes de verdad hacer el AVE? Si de verdad quieren hacer el AVE, vamos a hacerlo; si vamos a hacerlo habrá que concretar actuaciones, calendarios y presupuestos, y si quieren concretar calendarios, actuaciones y presupuestos, que es la forma de hacer una obra, aprueben esta proposición no de ley. Todo lo demás, repito, entra dentro de los tortoleos, camelos y soflamas que se pueden decir, que se escriben en la prensa, que luego se desmienten, y que lo único que hacen es confundir al personal. Naturalmente pueden confundir al personal, pero quedan dentro quizá del manual que les entrega a ustedes el Partido Socialista para defenderse de lo que no hace. Así que espero que el señor Oria, portavoz del Grupo Socialista, nos ilustre si realmente quieren hacer el AVE o no, y si lo quieren hacer aprueben esta proposición no de ley. Si seguimos con los tortoleos, seguiremos con el runrún de tórtolas.

El señor **PRESIDENTE:** A la proposición no de ley ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra su portavoz, el señor Oria.

El señor **ORIA GALLOSO:** Los hechos son que, efectivamente, el AVE Sevilla-Huelva estaba en el Plan de infraestructuras elaborado por el ministro señor Álvarez-Cascos, y tenía un horizonte del año 2007, pero lo cierto es que según los hechos, que son constatables, a fecha de marzo 2004, del AVE Sevilla-Huelva se habían hecho los estudios informativos y se había man-

dado la declaración de impacto medioambiental al Ministerio de Medio Ambiente; esos son los hechos. En cuatro años prácticamente, lo que se había podido hacer, o lo que se había hecho del AVE Sevilla-Huelva eran los estudios de trazado, prácticamente el inicio del expediente administrativo y nada más; eso es lo que había y esa es la realidad. La realidad de la estación del AVE en la provincia de Huelva es que el Ayuntamiento de Huelva —por cierto el único que ha dado fechas del AVE ha sido el alcalde de Huelva, pero yo no he escuchado nunca a ningún parlamentario del Partido Popular decir una fecha del AVE cuando ellos tenían la responsabilidad de terminación y de programación—; al día de la fecha no es capaz de poner a disposición del Ministerio de Fomento los terrenos para la construcción de la estación del AVE en la provincia de Huelva. Esa es la realidad de los hechos, que también son tozudos. Si el señor Marquínez quiere llamarlo soflama, pues soflama son, pero la realidad es esa a la fecha en la que estamos en estos momentos.

El señor Marquínez dice en la proposición no de ley que la situación de las infraestructuras en la provincia de Huelva es alarmante, y presenta no solamente esta proposición no de ley sino otras siete u ocho más con respecto a las infraestructuras. Ya que el señor Marquínez ha sacado el tema de la honestidad y de la eficacia de los socialistas, a mí también me gustaría hablar un poco de la eficacia del Partido Popular mientras gobernó y qué hizo en la provincia de Huelva durante ocho años. La realidad de los hechos, señor Marquínez, es que durante ocho años el Partido Popular en la provincia de Huelva no fue capaz de terminar ni una sola obra de cierta importancia en la provincia; esa es la realidad de los hechos. Terminaron la autovía Huelva-Ayamonte, la A-49, una autovía que en el año 1996 se quedó licitada por el Gobierno socialista de Felipe González, y que ustedes la terminaron cinco años después. Todo el trámite administrativo está terminado y ustedes tardaron cinco años en terminar esa autovía. Iniciaron una autovía, la Huelva-Gibraleón, que tuvieron que parar en octubre de 2003 por errores en el diseño, y al final los socialistas, el Gobierno socialista, tuvimos que redactar prácticamente un nuevo proyecto técnico para poderla terminar, y se va a terminar el próximo verano. Hablamos de la autovía de la Sierra, lo digo por aquello de las preocupaciones que en estos momentos tiene el señor Marquínez con las infraestructuras en la provincia de Huelva; lo cierto es que en la provincia de Huelva parece que históricamente han confiado más en los socialistas que en el Partido Popular. Con la autovía A-43 prácticamente hicieron lo mismo; hicieron los estudios de trazado, la metieron en el Ministerio de Medio Ambiente, —esta ni siquiera la llegaron a meter en el Ministerio de Medio Ambiente—, y la dejaron ahí. Por lo tanto, no me hable usted de la eficacia del Partido Socialista con las infraestructuras en la provincia de Huelva, y no solamente en la provincia de Huelva, sino que también podíamos hablar de la eficacia del Partido Popular en otras infraestructuras en

nuestro país. Por lo tanto, si a eso el señor Marquínez le llama soflama, pues soflamas son.

¿Cuál es la situación del AVE de Sevilla-Huelva en estos momentos? Que, efectivamente, en estos momentos se encuentra incluido dentro del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte donde se contempla la línea Sevilla-Huelva como una línea de altas prestaciones para tráfico mixto de viajeros y mercancías, por lo tanto ahí ya hay un cambio importante en la filosofía que se le intenta imprimir a esta línea de ferrocarril entre Sevilla y Huelva. No solamente eso, en estos momentos el Ministerio de Fomento está realizando el desarrollo sectorial del PEIT en el que se van a concretar y programar las actuaciones a llevar a cabo en toda la red ferroviaria, y en particular la que se refiere a la línea Sevilla-Huelva. En estos momentos el estudio informativo de esa línea ya ha sido sometido a información pública y se encuentra pendiente de la declaración de impacto medioambiental; y una vez que se formule esa desigualdad de impacto medioambiental se realizarán los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras, y en eso estamos en estos momentos con la línea Sevilla-Huelva, y —lo repetimos en muchas ocasiones; lo repetimos en Huelva y lo repetimos aquí— los socialistas vamos a cumplir con los compromisos que estamos adquiriendo con los ciudadanos en la provincia de Huelva, y se va a construir y se va a hacer el AVE Sevilla-Huelva. No solamente es compromiso del Partido Socialista la construcción de la línea Sevilla— Huelva, sino que es intención de los socialistas, del Gobierno de la nación, llevarlo hasta la frontera portuguesa. En ese sentido, nosotros, los socialistas en la provincia de Huelva, vamos a seguir trabajando para que así sea; si a eso se le llama soflama, llámesele soflama, pero lo cierto y verdad es que en estos momentos por lo menos se están haciendo las cosas de una manera mucho más ordenada y mucho más razonable que como la que hizo en su día el Partido Popular.

Dicho esto, no obstante, nosotros hemos presentado un texto alternativo a una enmienda que presenta el Partido Popular que paso a leer, y dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a agilizar al máximo la emisión de la declaración de impacto ambiental de esta línea, a fin de acometer inmediatamente la redacción de los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras. Asimismo se insta al Gobierno a concretar y programar las actuaciones a llevar a cabo en la línea Sevilla-Huelva en el desarrollo sectorial del PEIT, actualmente en fase de realización.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro grupo desea posicionarse sobre esta proposición no de ley? Pasamos a la que figura en el número quinto del orden del día, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno... **(El señor Marquínez Marquínez pide la palabra.)** ¿Sí, señor Marquínez?

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Señor presidente, no me ha preguntado usted si acepto o no la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Existe costumbre en esta Comisión de hacerlo en el momento de la votación, porque mientras tanto los grupos a veces transaccionan y acuerdan. Cuando se va a votar, se solicita a los grupos su posición; si lo quiere usted manifestar ahora, puede hacerlo, pero solo a efectos de decir si acepta o no la enmienda.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Sí, precisamente S.S. se ha adelantado a mi voluntad. Iba a decirle que agradecemos al Grupo Socialista la presentación de la enmienda y que, dado su interés, vamos a intentar llegar a un punto transaccional a partir de este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Como ya es un hábito en la Comisión, por eso se posponen las votaciones hacia el final, y mientras tanto los grupos transaccionan, acuerdan o no acuerdan, según su voluntad.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA REANUDACIÓN DE LAS OBRAS DE LA VARIANTE VALLIRANA CON CARÁCTER DE URGENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ) (Número de expediente 161/001263)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, como digo a la proposición no de ley que ocupa el punto número 5 del orden del día por la que se insta al Gobierno a la reanudación de las obras de la variante Vallirana con carácter de urgencia, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió.

Tiene la palabra el señor Jané para la defensa de la misma.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Una cuestión de orden previa. Esta mañana, en la que coinciden tantas comisiones en esta Cámara y en la que nuestro grupo se está multiplicando de un lado a otro, de un edificio a otro, es penosa la climatización de esta sala de comisiones, por tanto ruego a los servicios de la Cámara que tomen las medidas necesarias en lo relativo a la climatización para facilitar el trabajo de los diputados y de las diputadas que intentamos defender propuestas en esta Comisión. Incluso preferiría que se cerrara toda climatización, porque seguro que de momento cerrar debe ser apretar un interruptor; así trabajaríamos mucho mejor en esta sala, porque estoy convencido de que se hace difícil de resistir estas condiciones actuales.

Gracias, señor presidente.

Señorías, el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió defiende hoy ante el Congreso de

los Diputados una proposición no de ley importante, que traslada a lo que es el propio Congreso de los Diputados una situación, la de la carretera N-340 a su paso por el municipio de Vallirana, que está resultando insostenible. Son muchos los ciudadanos que día a día se ven afectados por largas retenciones a su paso por la localidad de Vallirana, y es conocida por todos la problemática existente por la paralización de las obras de la variante. Cierto es también, señorías, que desde los ayuntamientos afectados, desde plataformas ciudadanas con eslóganes como Basta ya de colas en la N-340; es una vía importantísima, y esa variante, la variante de Vallirana, está en un proceso de suspensión de las obras, en un proceso de realización de estudios geotécnicos. También es cierto que el propio Ayuntamiento de Vallirana para evitar más lentitud en todo el proceso ha aprobado una moción, precisamente el pasado sábado 26 de noviembre, en un pleno extraordinario con una gran asistencia de ciudadanos de Vallirana que expresaron esa situación que califican todos de crítica, y también el Ayuntamiento de Vallirana se hizo eco de un estudio elaborado por la Universidad Politécnica de Cataluña. En ese estudio elaborado por la Universidad Politécnica de Cataluña se llega a unas conclusiones que yo quiero explicitar aquí, en la Comisión de Fomento de este Congreso de los Diputados. En las conclusiones de la Universidad Politécnica de Cataluña elaborados por el departamento de Ingeniería Minera y Recursos Naturales, se dice que ninguna de las antiguas minas de plomo se encuentran emplazadas directamente en el trazado de la nueva variante de Vallirana. Se dice también que el pozo de investigación situado cerca del cementerio de esa localidad no supone ningún eligro para la construcción de la variante, dado su poco volumen y que en ningún caso debe considerarse que allí existe una mina desarrollada. Dice también ese estudio que no se han encontrado indicios de la presencia de galerías en un sector de cierta calle; y afirma también que existe una única mina de yeso emplazada directamente en el trazado de la nueva variante, pero que a pesar de ello su estructura, disposición, resistencia de materiales y volumen permiten que pueda seguirse con el trazado inicial de esa variante. Por tanto, nuestro grupo anticipa que ya existen estudios de la Universidad Politécnica de Cataluña. Entiende también nuestro grupo que el Ayuntamiento de Vallirana ha aprobado una moción por unanimidad de todos los grupos presentes en el Ayuntamiento. Por tanto, si trasladáramos esa voluntad unánime del Ayuntamiento de Vallirana del pasado sábado a los grupos aquí representados hoy, sería imposible no llegar a un acuerdo, porque había un claro compromiso en Vallirana. Esperamos que, a través de la proposición no de ley que hoy presentamos y de las propias enmiendas que también se han presentado a la misma, lleguemos hoy a un punto de acuerdo. Se lo debemos a los ciudadanos afectados por esas largas retenciones y se lo debemos también para dar el impulso definitivo que esta obra requiere. Nuestro grupo parlamentario entiende que los estudios encargados desde el

Gobierno, esos estudios geotécnicos encargados por el Gobierno (**Pausa**). Señor presidente, solicito suspender la sesión por unos breves minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Se suspende la sesión para atender a la señora taquígrafa, que ha sufrido un mareo. (**Pausa**.)

Vamos a continuar. Ruego que dejen la puerta abierta. En cualquier caso, si sigue el calor en estos términos no quedará más remedio que suspender la sesión de la Comisión, porque hemos hecho todo lo que está en nuestra mano, que es solicitar que quiten la calefacción, y enfríen la sala, pero nos dicen que como el edificio es inteligente es complicado resolver cuestiones tan simples. Recuerdo lo que decía ayer uno de los ponentes en las jornadas de seguridad aérea respecto a que según avanzamos tecnológicamente en los aviones, perdemos capacidad de control sobre los sistemas. Si continúa el calor, aunque me dicen ya que han introducido aire frío para enfriar la sala, y conseguimos una temperatura con la que se pueda trabajar, continuaremos la sesión de la Comisión; si no, suspendemos y ya fijaremos otro día.

Señorías, me parece sensato que comencemos de nuevo dándole la palabra al señor Jané para que pueda defender su proposición no de ley, sobre la que ya ha expuesto una parte pero puede si quiere comenzar de nuevo y defender el texto.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Sin volver a iniciar la exposición, voy a intentar reanudar el hilo argumental, no sin antes hacer una consideración, sobre el incidente que ha afectado a una trabajadora de esta casa, a la que expreso la comprensión de todos porque no se podía trabajar en esas condiciones, por lo que nuestro grupo va a elevar una queja a la Mesa de la Cámara para que no seamos víctimas, en este edificio de ampliación, de los avances tecnológicos. No podemos ni tan siquiera abrir una ventana y por tanto nos sentimos ahogados. Desde esta óptica, señor presidente, Expresamos nuestra comprensión hacia la trabajadora afectada. Entendemos que esto no se puede dar hoy en día en el Congreso de los Diputados y por tanto elevaremos la queja a la Mesa de la Cámara.

Estábamos hablando de Vallirana, de la proposición no de ley presentada por *Convergència i Unió*. Quiero recordar algunos datos más. Existe, como recordaba anteriormente, un informe elaborado por la Universidad Politécnica de Cataluña. Debemos recordar que se produce en Vallirana una situación de colapso y de retenciones diarias que afecta a una población en la cual el trazado actual de la N-340 sin variante es la calle mayor del municipio, que además participa del área de influencia de Barcelona, y en el que viven personas que necesitan desplazarse continuamente y que ven en su vía principal un tapón a su movilidad diaria. Es una situación que les afecta de manera muy directa y para la que debemos encontrar una solución. Quiero recordar que

ya en el año 1994 la variante de Vallirana figuraba en el programa de prioridades del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Hubo que paralizar las obras el 5 de julio del año 2005, con una decisión que fue polémica, por la existencia de minas, pero esas alarmas se están disipando, señor presidente, y no podemos esperar más tiempo. Debemos reanudar esas obras y debemos respetar el trazado original porque entendemos que los informes lo avalan. Los informes encargados ya por el ayuntamiento así lo dicen, y por tanto hemos hecho ya, si me lo permite, señor presidente, una autoenmienda, porque desde que presentamos la proposición no de ley a su discusión hoy ha habido un cambio importante, y es que ya existen unos informes científicos que avalan claramente que se debe respetar el proyecto inicialmente aprobado, y por tanto no admitimos más demoras. No busquemos soluciones alternativas que provocarían nuevas declaraciones de impacto ambiental, nuevos retrasos, nuevas demoras; no nos lo podemos permitir. Seguridad sí, pero entendemos que la seguridad, con los informes técnicos, se verá claramente avalada. Por tanto, nosotros planteamos, primero, dar respuesta a una petición unánime del Ayuntamiento de Vallirana, incluso citamos en la enmienda la moción aprobada el 26 de noviembre por unanimidad en ese ayuntamiento: Instar al Gobierno a que, con carácter prioritario y de urgencia, finalice los estudios geotécnicos que están ya, señor presidente, acabados, los están acabando ya, solemnicemos el fin de los estudios en este mes de diciembre del año 2005 y empecemos la variante a principios del año 2006; respetemos el trazado y el proyecto previstos. Nosotros queremos aprobar hoy esta proposición no de ley, y sabemos, señor presidente, que para aprobarla vamos a tener que transaccionarla con otros grupos, especialmente también con el grupo mayoritario en esta Cámara, el Grupo Socialista. Por tanto, aceptamos que un segundo punto de nuestra proposición no de ley, que claramente defendemos, no figure en la transacción final, pero lo seguimos defendiendo y lo impulsaremos a través de otras iniciativas, y es que en este momento deberíamos derivar el tráfico de camiones hacia la autopista AP-2, de forma que se desvíen esos vehículos antes de su paso por la travesía de Vallirana para evitar hacer más grave el colapso. Esto lo pidió la moción del Ayuntamiento de Vallirana el pasado sábado, y si hoy no entra en la transacción porque vamos a centrarnos únicamente en la construcción de la variante, hagamos esta apuesta hoy así, aprobémosla por unanimidad, y seguimos manteniendo el hecho puntual, que puede pronunciarse esta Cámara, de que sería positivo autorizar al Ayuntamiento de Vallirana a que ordene el tráfico en su travesía urbana, toda vez que la travesía urbana de la N-340 en Vallirana es su propia calle mayor. Por tanto, bueno será, señor presidente, señorías, que le autoricemos a ordenar ese tráfico. Sabemos que para llegar a acuerdos debemos transaccionar, y en aras de esa transacción adelante ya, señor presidente, señorías, que voy a entregar a la Mesa una propuesta de transacción que lo que pretende es

respetar el proyecto inicial, pero nos lo pide el Grupo Socialista, y así lo aceptamos también desde Convergència i Unió, pues entendemos que deberemos ser respetuosos con las conclusiones de los estudios, aunque ya sabemos por donde irán esos estudios. Por tanto, seremos respetuosos con las conclusiones de los estudios, pero, valorándolos de la forma adecuada, nos pronunciamos a favor de conservar el proyecto inicial y comenzar a principios del año 2006 sin más demoras. Por tanto, esperamos de esta Comisión que se apruebe hoy esta importante proposición no de ley que da respuesta en un déficit histórico en el municipio de Vallirana, que necesita de una vez por todas que en su variante se reempresen cuanto antes las obras que actualmente están paralizadas. Seguridad sí, pero entendemos que los informes van a avalarla, y por tanto pedimos, que se reanuden las obras cuanto antes y en todo caso a principios del año 2006, tal y como plantea Convergència i Unió en su proposición no de ley.

Quiero agradecer a todos los grupos parlamentarios la presentación de enmiendas en el sentido de intentar buscar una forma de consenso hoy aquí, que es, en definitiva, lo que esperan de todos nosotros los representantes de Vallirana. Hubo consenso allí y esperemos que hoy podamos también celebrar el consenso en el Congreso de los Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de dar la palabra al portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, que formuló una enmienda, se la doy al señor Marquínez, que tiene que abandonar la Comisión, para que haga constar su posición respecto a la transaccional de su proposición no de ley.

Señor Marquínez, tiene la palabra.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Muchas gracias, señor presidente, por su benevolencia, porque tengo que ausentarme de la Comisión.

Hemos llegado, en efecto, en la proposición no de ley anterior a una transacción que se compondría de tres puntos. El primero de ellos sería el mismo de la enmienda presentada por el Grupo Socialista; el segundo de ellos sería el mismo añadiéndole lo siguiente: Concretar y programar las actuaciones a llevar a cabo en la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva en el desarrollo sectorial del PEIT, actualmente en fase de realización, y el tercer punto sería: Insta al Gobierno a culminar el citado desarrollo sectorial del PEIT, cuya finalización está prevista en el horizonte temporal de un año, aproximadamente, sin que sus trabajos interrumpan asimismo la actual tramitación de la línea aludida. Con estos tres puntos, señoría, que voy a trasladar a la Mesa en este momento, quedaría transaccionada la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Marquínez, le ruego que lo entregue a la Mesa.

Ahora sí tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya, que ha formulado enmienda.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, dado que no está presente, como vamos a transaccionar un texto, la doy por defendida en su nombre en sus propios términos para que no podamos considerar que ha decaído, toda vez que han presentado una enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Jané.

Tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Puig.

La señora **PUIG GASOL**: Señor presidente, nuestro grupo está de acuerdo con el fondo de la proposición no de ley. En Vallirana hay una necesidad de esta variante, pero no de ahora sino de hace más de 20 años, y no estoy hablando de 15 ni de 10. El incremento de tráfico que tiene este sector va en aumento, teniendo los ciudadanos del pueblo de Vallirana que aguantar muchos camiones pesados que pasan por aquel lugar. Por eso creemos desde el Grupo Socialista que es importantísimo y prioritario dar una solución. En el año 2003, cuando se empezaron o se dio el visto bueno a las obras de esta variante, el Grupo Socialista apoyó la priorización de esta variante. ¿Qué pasó en el año 2004? Tengo que recordarle a Convergència i Unió que fue la presión ciudadana la que hizo que se suspendieran las obras. Había que hacer un túnel y recientemente había tenido lugar, desgraciadamente, algún hecho que recordaba la ciudadanía, por lo que los túneles, entre comillas, les daban miedo. Hubo una gran presión ciudadana que el ministerio hizo suya y paró las obras para hacer estudios geotécnicos con el fin de ver si validaban el túnel. Ha habido problemas, se han encontrado minas de yeso y plomo, como dice el articulado; se dice que por estas minas no hay por qué variar el trazado que en un principio tenía esta variante, pero yo quisiera recomendar a los políticos que dejáramos a los técnicos y a los ingenieros hacer su trabajo. Hasta que el ministerio no tenga estos estudios no tiene por qué decir si se hará el túnel o se hará una variante distinta del proyecto inicial. Hagamos nuestro trabajo, dejemos que los técnicos hagan el suyo, y cuando tengamos los estudios veremos si podemos hacer un túnel, que para los socialistas sería una de las mejores soluciones, o bien es mejor hacer otra carretera, para lo que el proyecto tendría que empezar de nuevo. Esto no deja de ser un problema porque esta variante es prioritaria y es necesario que se haga rápidamente. En aras de todo esto, los socialistas estamos intentando transaccionar con Convergència i Unió y con los demás grupos parlamentarios, porque no es una cuestión de un grupo o de otro sino que es algo que afecta a los ciudadanos. Por esto estamos intentando transaccionar, pero quiero dejar muy claro que cuando el Grupo Socialista asume un compromiso lo hace para que se

pueda llevar a término. Dicen que los estudios ya están terminados, pero si el ministerio no los tiene es que no están. Si hay otros estudios, bienvenidos sean. Yo, además, como profesora de la Universidad Politécnica, me creo los estudios de la Universidad Politécnica, pero tienen que ser unos estudios que den soporte a los del ministerio, porque los técnicos del ministerio son los que llevan todo el peso de la obra. Y tendrán que ser los que decidan, y en el menor tiempo posible, cuál va a ser la solución de Vallirana. Lo que queremos los socialistas es que esta obra se haga, y se haga lo más rápidamente posible, con todas las condiciones, precauciones y seguridades que requiera. Por eso estamos intentando transaccionar, y espero llegar a esta transacción y que podamos votar a favor de la que ha presentado el señor Jané. **(El señor vicepresidente, Martínez Sieso, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Ezquerra Republicana había presentado una enmienda transaccional. Le ha dado la palabra el señor presidente con anterioridad, pero habiendo tenido que ausentarse, el señor Jané ha dado por defendida la transacción. Teniendo en cuenta que se encontraba fuera y con carácter excepcional, tiene la palabra el señor portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Muchas gracias, señor presidente, por la deferencia. Queríamos intervenir porque creemos desde nuestro grupo que algo podríamos aportar a esta proposición no de ley.

Señores diputados, el problema del que estamos hablando tiene una cronología que tendríamos que situar en el hundimiento del túnel del Carmel, en Barcelona. El hundimiento del túnel del Carmel situó a los ciudadanos respecto a toda la obra pública ante unos temores excesivos, y creemos que en cierta medida la paralización de la obra de Vallirana corresponde o tiene su eco en el túnel del Carmel. Lo del túnel del Carmel pasaba hace aproximadamente un año, y cuando se inician las voladuras previas para empezar el túnel de Vallirana los vecinos de Vallirana, debajo de cuyas casas tiene que pasar dicho túnel, llegan a un punto de confrontación por el que el ministerio, con la detección además de unas antiguas minas, decide la paralización de la obra y realizar nuevos estudios a ver si, aun con las antiguas explotaciones de yeso y de plomo, este túnel es viable o se tiene que paralizar. Los estudios de campo de la empresa Cedex ya han finalizado y se está a la espera de que lleguen antes de final de año al Ministerio de Fomento para decidir qué hacer con esta obra paralizada. Todo indica que las conclusiones a las que llega Cedex es que el túnel es inviable y que se tendrá que hacer una alternativa a cielo abierto. Esto comportaría hacer una consulta al Ministerio de Medio Ambiente sobre si este cambio necesita una declaración de impacto ambiental, y la posibilidad de que el Ministerio de Medio Ambiente diga que hay que hacer una nueva vía con exposición

pública es de un 99 por ciento. Si esto es así, esta variante, que es absolutamente necesaria porque está colapsando día tras otro todo el centro urbano de Vallirana, podemos ir a una paralización hasta la nueva vía de 3 ó 4 años, pues habrá además una nueva confrontación entre los nuevos afectados por la nueva variante. Creo que el eco del Carmel ya se va diluyendo. Hoy mismo aparecen unas declaraciones del conseiller de Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya en las que reafirma que el AVE tiene que pasar por el centro de Barcelona y que se tiene que acometer la tunelación de Sants-Sagrera de inmediato si no queremos sumar retrasos a los que ya existen en el tren de gran velocidad para que llegue a la zona internacional de Figueres. Prescindir en la obra pública por sistema de cualquier tunelación en zonas urbanas sería un grave error, y no podemos prescindir de esto en Cataluña. Está a punto de acabarse en Madrid, y pasa muy cerca de aquí, la tunelación de Chamartín-Atocha. No he visto ni una pancarta, ni un artículo, ni una palabra en contra de esta tunelación, en contraste con lo que está sucediendo en la ciudad de Barcelona.

Por lo anteriormente expuesto, nosotros incidimos en esta proposición no de ley no sólo en que se acaben los estudios sino también en que se vaya en la dirección de tomar las medidas técnicas de reforzamiento del túnel, pero tenemos que hacer la obra sobre el trazado original, porque si no, esto se retrasaría en un lugar de más tránsito, y además un tránsito muy especial porque encima de Vallirana están las canteras que suministran al aeropuerto y al puerto de Barcelona. Si no fuéramos capaces de corregir técnicamente y de reforzar este túnel y tuviéramos que ir a otra alternativa con una nueva declaración de impacto, podríamos hablar de retrasos de 3 ó 4 años en esta obra necesaria con carácter inmediato para que se volvieran a iniciar las obras.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): ¿Grupos que desean fijar posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra la señora Nadal.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Señorías, estamos hablando, efectivamente, de un clásico en las reivindicaciones que se producen desde Cataluña cuando se habla de déficit de infraestructuras. Lo decía el Grupo Socialista. Estamos hablando de una infraestructura que se está reclamando desde hace 19 años, se está reclamando por parte del ayuntamiento, por parte de los ciudadanos, por parte de las plataformas de ciudadanos desde, como digo, hace más de 19 años. La realidad es que fue un gobierno del Partido Popular el que adjudicó la variante de la N-340 a su paso por Vallirana, absolutamente imprescindible porque, fíjense señorías, es una población de 13.000 habitantes que tiene que soportar el paso por su centro urbano de 30.000 vehículos que además son especialmente molestos para la población porque se trata en su gran mayoría de camiones que

proceden de pedreras y canteras de l'Ordal. Por lo tanto, se trata de una infraestructura no solo necesaria, sino que además responde a una ya larga reivindicación de los ciudadanos de esta población. Cuando se adjudicó la obra, como digo, por parte del Gobierno del Partido Popular, esta se previó con cuatro carriles, y en la distancia de la obra, que era de más de 2 kilómetros en el proyecto previsto, más de 1 kilómetro, 1,3 exactamente, del trazado previsto en el proyecto iniciado por el Gobierno del Partido Popular, había y deberá seguir habiendo, en opinión de nuestro grupo parlamentario, un túnel. Ha querido insinuar, sin llegar a verbalizarlo, la señora Puig, y lo ha dicho claramente el señor Andreu, que la paralización de la obra se produce ante el temor que se extiende entre los ciudadanos por el hundimiento del túnel del Carmel, y esa es la realidad. La realidad es que se produce la paralización el 15 de marzo de 2005 por parte de las dos empresas que están realizando la obra, incluso antes de que haya una disposición por parte de la Dirección General de Carreteras, que no resuelve la suspensión temporal total de las obras de la variante de Vallirana hasta junio de 2005. El argumento es que se han detectado minas de yeso y de plomo en los terrenos que debe atravesar el túnel, de esta obra de la variante. Se dice por parte del ministerio que se va a elaborar un estudio geotécnico que se va a terminar en el año 2006, pero la realidad es que por parte del ayuntamiento se desconoce exactamente la situación de esas minas, el número, la ubicación, las características, el estado actual, y lo que se hace, como se ha dicho, es encargar un estudio al Departamento de Ingeniería Minera y de Recursos Naturales de la Universidad Politécnica. No me extenderé sobre el contenido de este estudio porque ha sido expresado anteriormente por *Convergència i Unió*, pero lo importante es que el informe concluye taxativamente que no existe ningún problema geotécnico insalvable. Por lo tanto, volvemos al argumento político que motivó la suspensión de la obra, que es el temor a que se reproduzca una gestión como la que dio lugar al hundimiento del túnel del Carmel, y esa es la realidad, señora Puig. Por lo tanto, desde nuestro grupo parlamentario creemos que se debe proceder de inmediato a reemprender la obra, naturalmente contando con los estudios geotécnicos que también se están elaborando por parte del ministerio, pero en cualquier caso manteniendo el trazado que se contempló, que se elaboró y que se inició con un gobierno del Partido Popular, del proyecto de túnel, rechazando las vías alternativas que actualmente se proponen, porque en definitiva esto supondría —y se ha referido a ello el señor Andreu—, un retraso que es absolutamente inaceptable, como se desprende de la moción aprobada el pasado 26 de noviembre en el Ayuntamiento de Vallirana de forma unánime por parte de todas las fuerzas políticas.

Por lo anteriormente expuesto, nuestro grupo parlamentario votará a favor del punto primero de la autoenmienda que ha presentado el Grupo Catalán (*Convergència i Unió*) a su proposición no de ley en el

sentido de que se reanuden las obras de Vallirana manteniendo el trazado del proyecto. En cualquier caso, no puedo dejar de decirle al señor Andreu que sorprende que se lamente de que en Cataluña tengamos que prescindir de tunelar por la desconfianza que genera en los ciudadanos cualquier obra que represente realizar un túnel, cuando su fuerza política, señor Andreu, participa del Gobierno tripartito, que fue el responsable justamente de esta desconfianza que se ha generado entre los ciudadanos por el hundimiento, por la mala gestión, del túnel del Carmel.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Con esta intervención se da por concluido el debate sobre la proposición no de ley. **(El señor Jané i Guasch pide la palabra.)** ¿Sí, señor Jané?

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, como autor de la proposición no de ley, daría paso a la lectura de la transacción a la que se ha llegado para cerrar así el debate.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Tiene la palabra, y por favor después hágala llegar a la Mesa.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Aceptando las enmiendas presentadas y posicionándome a favor de las mismas, hemos redactado una transacción que creo que es un mínimo común denominador entre todos los grupos y que diría lo siguiente: El Congreso de los Diputados, dando también cumplimiento a la moción aprobada por unanimidad el 26 de noviembre de 2005 por el Ayuntamiento de Vallirana, insta al Gobierno a: Uno, una vez que reciba los estudios geotécnicos de Cedex, a finales del mes de diciembre, reanudar la construcción de la variante de Vallirana a principios de 2006, según el proyecto original, tan pronto como sean valorados los referidos estudios, introduciendo las variaciones técnicas en el túnel a fin de asegurar las construcciones existentes que coinciden con su trazado y desechando nuevas variantes a cielo abierto porque representarían una mayor afectación paisajística y comportarían una nueva declaración de impacto ambiental con la consiguiente paralización y retraso de la obra, si de las conclusiones de tales estudios ello fuera posible. El segundo punto sería: Facilitar, cuando sea procedente, al Ayuntamiento de Vallirana la ordenación del tráfico en la travesía urbana de la N-340 que posibilite una circulación de vehículos de mayor coherencia con la realidad local, sin que se vea perjudicada innecesariamente esta circulación. Este es el texto que someteríamos a votación, y agradezco a todos los grupos el ánimo de consenso final que ha presidido este debate.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Señor Jané, le pido por favor que haga llegar ese texto

que acaba de leer a la Comisión a la Mesa para su posterior votación.

— **RELATIVA A IMPULSAR LA COLABORACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES PARA OPTIMIZAR LA PLANIFICACIÓN Y EL FUNCIONAMIENTO DE LA RED VIARIA DE TITULARIDAD ESTATAL Y AUTONÓMICA A SU PASO POR LA CIUDAD DE OLOT Y LA COMARCA DE LA GARROTXA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001271.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): A continuación pasamos a la proposición no de ley que aparece en el orden del día como número 6.

Tiene la palabra la señora Palma i Muñoz, del Grupo Parlamentario Socialista, para su defensa.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: Señor presidente, señorías, intervengo en nombre del Grupo Socialista y como diputada también por la circunscripción de Girona para defender una proposición no de ley que desde nuestro punto de vista expresa de una forma clara y contundente las demandas y necesidades reales del territorio. La proposición no de ley se refiere a una infraestructura de gran importancia para las comarcas de Girona; se refiere a una parte del trazado del eje pirenaico en la circunscripción de Girona, un eje que lleva ya un largo recorrido de proyección y de construcción en diferentes tramos, pero en el que el objetivo en clave de las tierras gerundenses es unir la costa con la montaña, concretamente desde la población de Portbou hasta Olot y Ripoll, lo que sería el trazado de eje pirenaico, pero también dando continuidad a través de la N-152 hasta la población de Puigcerdá. Por lo tanto, para los ciudadanos y ciudadanas de las comarcas de Girona, más allá incluso de la importancia que esta infraestructura tiene en la red viaria de Cataluña y del Estado español, esta es una arteria importantísima para la conexión entre la costa y las tierras del interior.

Quiero resaltar especialmente también el título de la proposición no de ley en la medida en que expresa la necesidad de optimizar la planificación y el funcionamiento de la red viaria, y para ello pretende instar a las diferentes administraciones implicadas en las infraestructuras alrededor de este eje pirenaico a que establezcan líneas de colaboración precisamente para facilitar el funcionamiento de la red viaria. En esta proposición no de ley nos referimos concretamente al punto situado en la ciudad de Olot y sus alrededores. La exposición de motivos es larga y profusa en detalles sobre la situación de la población de Olot y sus alrededores, pero lo resumiríamos en los tres puntos de la parte propositiva de la iniciativa parlamentaria. Olot y sus alrededores constituyen un territorio de ámbito reducido en el que confluyen infraestructuras de diferente titula-

ridad, —es evidente que a Olot llega el propio eje pirenaico, la carretera N-260—, de Olot también parte otro tramo de eje pirenaico, pero a través de dos alternativas posibles, una de titularidad estatal y otra de titularidad autonómica, una parte, la llamada carretera de Vallfogona, que es oficialmente la N-260, una carretera con un trazado lleno de curvas, con una situación de la propia calzada o de la sección que no es acorde con las características de una infraestructura como la que se pretende de una carretera nacional de titularidad estatal, que es el eje pirenaico; y por otra parte, está la otra conexión a partir de Olot hasta Ripoll, que es la C-26, de titularidad autonómica, impulsada por la Generalitat de Catalunya en su momento, con la construcción de los llamados túneles de Collabós, que tiene unas condiciones mucho mejores para formar parte de una vía básica. Por lo tanto, a partir de aquí, lo que plantea nuestra proposición no de ley es que las administraciones implicadas, es decir, el Estado y la Generalitat, ejerzan la posibilidad de permutar la titularidad de estas infraestructuras y que, a partir de que se ha constatado un cambio de funcionalidad en el tramo de carreteras del eje pirenaico comprendido entre Ripoll y Olot, lleven a cabo este intercambio en la titularidad. Este primer punto de nuestra proposición no de ley quedaría hoy de alguna forma superado, incluso desfasado, por la firma del convenio de carreteras que tuvo lugar el pasado mes de octubre entre la Generalitat de Catalunya y la Administración General del Estado, un convenio que incluye todos los planes de las dos administraciones en un plazo de 7 años y con una inversión importante de más de 7.000 millones de euros. Este convenio incluye el intercambio de titularidad del tramo Ripoll-Olot, por lo tanto, aceptaríamos en este sentido, y ya lo avanzo en este punto de mi intervención, las enmiendas presentadas por Esquerra Republicana de Catalunya y por Convergència i Unió para suprimir el primer punto de la proposición no de ley.

En segundo lugar, para garantizar esta continuidad en condiciones, se insta al Gobierno a impulsar una infraestructura importante que permitirá la continuidad del eje pirenaico a partir de la ciudad de Olot. Es la construcción en la población de Biaña de un túnel que permitirá dar continuidad al eje pirenaico con el trazado ya existente de la C-26, que a través del convenio anterior pasaría a ser de titularidad estatal. Por lo tanto, cobra todo el sentido del mundo que en este momento se impulse con fuerza la redacción del proyecto de este túnel que permitirá una buena conexión hasta Ripoll a través de los túneles ya existentes de Collabós. Decimos además en nuestra proposición no de ley que también permitirá la conexión con el futuro túnel de Tosas. Esto afecta al trazado de la N-152, que también desde el territorio ha sido reclamado de forma insistente. Quiero recordar aquí que hace pocos días tuvo lugar en Puigcerdá una importante reunión de alcaldes en la que se expusieron las necesidades de infraestructura de las comarcas de la Cerdaña y el Ripollés. Por lo tanto, todos los esfuerzos que vayan destinados a impulsar infraes-

estructuras para estas comarcas, infraestructuras largamente reivindicadas y también desgraciadamente, largamente ralentizadas o a veces incluso en algunas etapas olvidadas— serán pocos para que un territorio que necesita de una forma muy intensa y muy especial unas buenas comunicaciones pueda tenerlas en tiempo y forma.

Por último, en el tercer punto de nuestra proposición no de ley planteamos lo que da todo el sentido del mundo al título de nuestra proposición no de ley, que es la colaboración entre administraciones, una colaboración que planteamos con el máximo respeto y consideración a aquellas demandas y aquellas propuestas que surgen del territorio, concretamente de los municipios afectados. Y aquí quiero hacer una mención especial a los planeamientos municipales tanto del municipio de Biaña como del municipio de Olot, que en sus respectivos planes de ordenación urbanística municipal muy recientes —en el caso de Biaña es un plan del 2004, aprobado en 2004, y en el caso de Olot es un plan aprobado en 2003— tanto en un caso como en otros han tenido en cuenta de qué forma les afectan estas infraestructuras de titularidad estatal y de titularidad autonómica y han formulado de alguna forma sus propuestas, pero las han formulado como debe hacerse, teniendo en cuenta los instrumentos jurídicamente válidos, como son los urbanísticos, y de acuerdo con los diseños y las propuestas de planeamiento municipal. Por lo tanto, esta propuesta en este sentido es absolutamente respetuosa, considerada y atenta con la reivindicación del territorio y de los municipios, por lo que no aceptaríamos la supresión de este tercer punto que propone la enmienda de Esquerra Republicana de este tercer punto, que seguramente obedece a otras cuestiones que no tienen nada que ver con lo que acabo de exponer. Por lo tanto, pienso que una lectura y una interpretación cuidada del texto de nuestra proposición no de ley tal como está, puede merecer la aprobación de todos los grupos. Solicito de todos los grupos aquí presentes su apoyo a nuestra proposición no de ley, que tiene un objetivo yo diría que muy bondadoso, y especialmente el del trabajo bien hecho, como no puede ser de otra manera, de colaboración entre diferentes administraciones a partir de las demandas de un territorio, el de Olot y sus alrededores, especialmente vulnerable por su valor paisajístico y patrimonial —no podemos olvidar que una parte de estas infraestructuras tendrán que transcurrir a través de una zona especialmente protegida, un territorio sensible como es el parque volcánico de la Garrotxa—, un territorio también pequeño y reducido, y por lo tanto todos los esfuerzos que podamos hacer a tiempo para ponernos todos de acuerdo y para impulsar los mejores proyectos y las mejores propuestas posibles, creo que serán muy bien recibidos por los ciudadanos y ciudadanas de estas tierras, que quieren, aman y estiman especialmente el valor paisajístico y patrimonial de su zona, pero que también desean que estén mucho mejor comunicadas de lo que están ahora mismo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): A esta proposición no de ley han presentado enmiendas el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y el Grupo de Esquerra Republicana.

Para la defensa de la enmienda presentada por el grupo de Esquerra Republicana tiene la palabra su portavoz, el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Señorías, esta proposición no de ley se presentó el día 6 de octubre, y el día 27 de octubre se produce la firma del convenio entre la Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Fomento uno de cuyos puntos más destacados es el cambio de titularidad que pedíamos en el primer punto. Por ello, nuestra razón de supresión del primer punto es que no vemos la oportunidad de discutirlo aquí cuando ya se ha producido el convenio del 27 de octubre de este año.

Yo quería referirme a este convenio de carreteras ya que va a condicionar, porque están en el anexo todas las obras que hará la Generalitat y el Ministerio de Fomento, los presupuestos de los siete próximos años, y es un convenio que estoy seguro de que muchos diputados aún no conocen. Quiero decir de este convenio que desde el borrador original, que gracias a la diputada Teresa Cunillera pudimos ver, al redactado final parece que varias cosas han quedado, entre ellas la financiación, en el olvido. De este convenio, por ciertas casualidades, solo tenemos las notas de prensa. Si se entra en Fomento, se verá que se puede acceder a través de su página web al convenio de Fomento con la Generalitat Valenciana y al de Fomento con Castilla-La Mancha, pero el convenio con Cataluña no está, y este diputado ya lleva no sé cuantos días reclamándolo al Ministerio de Fomento y no se entrega. Supongo que se deberá a de estas variaciones que se han introducido a última hora, como es que la financiación de las carreteras viejas que nos dejaba el ministerio ya no tienen financiación, o cuestiones que se han tenido que introducir a última hora en el convenio, porque en el mismo día en que se firmaba también en los presupuestos se decidía suprimir las dos patas de lo que antes era la B-40 y ahora es conectividad Baix Llobregat-Valles Occidental. Es por todos estos motivos por lo que hemos solicitado, a lo que ha accedido la diputada socialista, la supresión del punto número 1. Sobre este convenio ya hablaremos, y accedemos a que continúe el punto 3, después de las explicaciones que nos ha dado la diputada socialista y de conocer que no tiene ninguna referencia sobre el túnel de Bracons. Respecto a los traspasos de titularidad entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat de Cataluña opino que tendríamos que abordarlos de otra manera. No puede ser que nos estén traspasando obras absolutamente obsoletas y necesitadas de una inmediata financiación en la infraestructura y con gran déficit de explotación, como es el tren Lleida-La Poble, y que carreteras en las que la Generalitat ha invertido mucho en estos últimos años las traspasemos ahora al Ministerio de Fomento sin que el ministerio resarcie las inversiones que ha hecho

la Generalitat. Creo que por este camino en cuanto a las transferencias estamos muy equivocados.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martínez Sieso): Como he dicho con anterioridad, a esta proposición no de ley también se había presentado una enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Para su defensa tiene la palabra su portavoz.

El señor **GUINART SOLÁ**: Hoy, el Partido Socialista nos ha traído a la Comisión de Fomento una proposición no de ley relativa a impulsar la colaboración entre administraciones para optimizar el funcionamiento y la planificación de la red viaria estatal y autonómica, en este caso, en la ciudad de Olot y sus alrededores. Es una proposición no de ley en la que podemos estar de acuerdo en el título, planificar y optimizar el funcionamiento de la red —siempre es deseable— y también en algún aspecto de la exposición de motivos, aunque luego en la parte dispositiva vemos que el título esconde otra pretensión de mucho más calado. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la presidencia)**

Estamos de acuerdo en la exposición de motivos cuando dice que la carretera N-260 tiene un trazado lleno de curvas, con firme en malas condiciones, secciones reducidas de dimensiones, y que la que va de Ripoll a Puigcerdá, por la Collada de Tosas, tiene un trazado estrecho, con numerosas curvas y, en la actualidad, y hace mucho tiempo ya, pendiente del estudio informativo para la construcción del tan necesario y deseado, como decía la señora Palma, túnel de Tosas. La consecuencia de esta exposición de motivos es la conclusión, en este caso confirmada por el Grupo Socialista, de que la inversión del Estado en la provincia de Girona, como nuestro grupo ha denunciado tantas veces, es altamente deficitaria y no sólo ahora sino desde hace mucho tiempo, en los últimos 10 años como mínimo. Y, además, la propia exposición de motivos se manifiesta ya en contra de la voluntad de invertir en esa Nacional 260 que pasa por Vallfogona y Santigosa, y se pretende este cambio de titularidad de esa carretera en mal estado, lo decía hace un momento el señor Andreu, por una carretera prácticamente nueva o reciente, de hace 7 u 8 años, difícil de construir, costosa, porque es una zona montañosa, con 4 o 5 túneles, los túneles de Collabós o de Capsacosta. Nuestro grupo se ha enterado hoy de la existencia de este convenio del 27 de octubre, no hace ni un mes —el propio señor Andreu reconoce el cripticismo del mismo—, todavía no ha podido conocer el redactado final, ni tan siquiera nos dice él, nosotros no lo sabíamos, consta en la página web del Ministerio de Fomento, con lo cual difícilmente nuestro grupo ha participado ni se ha enterado de la firma de este convenio en que esta representación de la Generalitat ha transigido en ceder una carretera en buen estado por una carretera en mal estado, la Nacional 260 que requerirá, si se quiere arreglar, una inversión en obra muy importante, y todo ello sin, también se ha dicho, compensar las diferencias de

costes de una carretera con la otra. Con lo cual, cambiamos una mala carretera del Estado, mala carretera por la dejadez de inversiones permanentes en este ámbito, por una que en su momento fue emblemática de la construcción de infraestructuras viarias en este caso carreteras, por parte de la Generalitat. En su momento, y en las comarcas de Girona, la construcción de la carretera C 26, los túneles del Collabós y de Capsacosta, según la toponimia, fue un cambio radical en las comunicaciones, como decía la señora Palma, de la costa hacia el interior, desde la Costa Brava hasta el Pirineo, hasta el Ripolles y la Cerdaña, la zona de costa, la zona de nieve de nuestra oferta turística también muy importante.

En cualquier caso, nosotros no sabíamos de la existencia de este convenio, pero ahora sabiéndolo, nos oponemos frontalmente al mismo y pedimos, al menos en este aspecto, su revisión, su derogación, su anulación, que se rescinda en este aspecto porque no estamos de acuerdo, en que se ceda por este acuerdo una carretera, como decía, mala a cambio de una buena. Y, además, me sorprende escuchar al señor Andreu, que en definitiva, en su reflexión final no deja también de apoyar mi argumento, aunque después acepte, supongo que por fidelidad al gobierno del que forma parte en Cataluña, la decisión que en su día se tomó en este Ministerio, con esta reserva.

Nuestro grupo ha presentado a esta proposición no de ley una enmienda referente a los tres puntos, de la cual el primero entiendo que se acepta por parte del Grupo Parlamentario Socialista en tanto en cuanto es temporal la pretensión que ahí se plantea de esa permuta de titularidad de las carreteras para que una de ellas, la de la Generalitat, forme parte de esa estructura estatal como eje pirenaico. En relación al segundo punto, no aceptamos lo que ya se da por sabido y por asumido, y es que la C 26 ya pasa a ser sin más eje pirenaico, con lo cual se propone el enlace de este eje pirenaico con la población de Biaña. Esto que viene a llamarse los túneles de Biana, es simplemente un túnel de 500 metros, no es una gran obra, que evidentemente no cubre ni con mucho la diferencia de coste de la Nacional 260 que deberá mejorarse con el coste de inversión que en su día se hizo para la C 26, pero lógicamente entendemos que ese túnel es necesario y vamos a apoyar que se realice. Por eso el redactado del segundo punto de la enmienda dice: estudiar la conexión de la Nacional 260, le mantenemos el nombre, con la C 26, le mantenemos el nombre también, y no le llamamos ya eje pirenaico, pero con la voluntad de que ese túnel se construya y que, lógicamente, en el futuro, como dice ya el texto inicial, se conecte con el futuro túnel de Tosas, ese futuro túnel tan deseado, como se decía, pero que sigue estando en fase de estudio. Y en relación al tercer punto no hacemos ningún tipo de comentario, nos parece razonable que se estudie y se coordine entre administraciones, en este caso las tres, ese nudo de comunicaciones en el entramado también urbano de las poblaciones de Val de Biaña, Olot, y lógicamente, las infraestructuras estatales y autonómicas, y

en este aspecto, si se hace votación separada, que la pedimos, vamos a mantener este tercer punto de la proposición no de ley. Eso es todo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Para fijar posiciones, tiene la palabra la señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: Nuestro grupo parlamentario va a realizar una intervención muy breve porque entendemos que ya se han dicho gran parte de las reflexiones que este grupo parlamentario quería plantear, pero permítanme, señorías, que les pongamos encima de la mesa dos reflexiones sobre las que alguna diputada, en este acaso la diputada proponente, ha realizado al defender esta iniciativa. Compartimos con la diputada proponente del Partido Socialista de Cataluña la necesidad de las infraestructuras en las comarcas de Girona, y además lo defendemos como diputada que he sido de esas comarcas de Girona y como diputada catalana, pero he de recordarle que, sin duda alguna, si algún compromiso ha habido desde el punto de vista presupuestario con la vertebración, con el desarrollo de las redes de infraestructuras, tanto viarias como ferroviarias, ha sido gracias al Partido Popular, porque quiero recordarle a la señora Palma que en los 14 años que estuvo el Partido Socialista Obrero Español gobernando en España con otro gobierno, al que ahora le podríamos reconocer algunas bondades que no reconocemos a éste, y algunos incluso podemos echar de menos ciertas cualidades de aquel presidente que no tiene éste, la inversión presupuestaria estaba por debajo del 8 por ciento, cuando el Partido Popular estaba invirtiendo por encima del 11 por ciento de manera reiterada, y que gracias a las inversiones del Partido Popular vamos a tener el desdoblamiento de la Nacional 2 y vamos a tener el compromiso de la red del tren de alta velocidad en la vertebración y en la conexión con la frontera francesa y con el país vecino. Sin duda, queda mucho por hacer y, sin duda, siguen siendo unas comarcas deficitarias, como decía el responsable de *Convergència i Unió*, no desde hace 10 años sino desde hace 20 años, como dicen los sectores productivos empresariales y sindicales en las comarcas de Girona. Pero con respecto a esta iniciativa, queremos plantear también otra queja, y es nuestro desconocimiento de ese convenio firmado por el Gobierno tripartito de la Generalitat de Cataluña con el Ministerio de Fomento y también nuestra sorpresa —y en este caso nos unimos a la crítica realizada por *Esquerra Republicana*— por la ausencia y carencia de financiación en este convenio. Como desconocíamos este convenio no podemos precisar al respecto, ahora lo estudiaremos a través de los redactados de prensa, pero sí he de decir que nos parece cuestionable que se tengan que traspasar carreteras en mal estado a la Administración de la Generalitat de Cataluña, y en cambio carreteras como la C 26 a su paso por Capsacorta y por Vallfubona, que ya están mejoradas, que ya están reparadas, vayan a pasar a ser titularidad de la Administración del Estado; es decir que

en este caso nos quedamos en la Generalitat de Cataluña con carreteras en mal estado, en las que ahora deberá invertir el Gobierno tripartito de la Generalitat para mejorar esa red viaria. Nosotros también hubiéramos solicitado que no se votara este punto, más que nada porque cuestionamos ese planteamiento, pero aunque somos oposición en Cataluña no hemos formado parte en la negociación de este convenio, por lo que también solicitaríamos esa suspensión, que ya vemos que la diputada proponente lo ha retirado. Solicitamos que se nos dé una mayor información sobre el contenido de ese convenio, que tenemos que agradecer al diputado de *Esquerra Republicana* porque es el único que ha puesto en conocimiento de este grupo parlamentario la copia de este convenio que, hasta este momento, nosotros no conocíamos.

Votaremos a favor, por otra parte, tanto el punto 2 como el 3 de esta proposición no de ley, porque entendemos que aunque la infraestructura viaria del eje pirenaico era una infraestructura que iba destinada a vertebrar con carácter meridional Cataluña, se nos quedó pequeña casi desde su inauguración y, desde luego, se necesita su extensión y realizar los estudios pertinentes para la continuidad del eje pirenaico. Por eso entendemos que el punto 2 es acertado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señora Sánchez, no abra el debate.

La señora **SÁNCHEZ-CAMACHO PÉREZ**: Señora presidenta, acabo enseguida. Entendemos que son oportunos y necesarios los puntos 2 y 3 para realizar esa continuidad del eje y para enlazar con el túnel con la población de Biaña. También estamos de acuerdo con el grupo proponente en la colaboración entre administraciones, y votaremos a favor.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra la señora Palma.

La señora **PALMA MUÑOZ**: Señora presidenta, aunque en mi intervención ya haya avanzado qué enmiendas íbamos a aceptar o no, sí quiero dejar claro que el Grupo Socialista acepta la supresión del punto número 1, según piden las enmiendas presentadas tanto *Convergència i Unió* como por *Esquerra Republicana*, pero dado que han expuesto motivos distintos, sí me gustaría aclarar algunas cosas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): No me abra el debate.

La señora **PALMA MUÑOZ**: No reabriré el debate, pero en cuanto a la alusión al desconocimiento del convenio entre la Generalitat de Cataluña y el Ministerio de Fomento en el tema de carreteras quiero aclarar que este fue un convenio presentado yo diría que a bombo y platillo, estuvo presente en todos los medios de comu-

nicación durante varios días, figura también en la página web de la Generalitat, yo tengo aquí un ejemplar con todos los detalles, y por lo tanto, me parece que la alusión al desconocimiento no ha lugar.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Entiendo que es una aclaración y no se reabre el debate.

— **RELATIVA A LA INTERCAMBIABILIDAD DE BILLETES ENTRE LAS NAVIERAS QUE OPERAN EN EL ESTRECHO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001335)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): El letrado me está comentando que han pedido votación separada del punto tercero. Esto no se puede hacer porque han aceptado enmiendas.

Pasamos al punto 7 del orden del día relativo a la intercambiabilidad de billetes entre las navieras que operan en el Estrecho. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra el señor portavoz Salvador De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Para los residentes de la Ciudad Autónoma de Ceuta, el transporte marítimo con la península, especialmente con Algeciras, es fundamental y es la forma básica de entrada y salida de la ciudad. Por eso, siempre ha sido muy bien valorada por los ceutíes la posibilidad de que el usuario del barco utilice un billete, digamos coloquialmente único, o técnicamente, si se quiere, intercambiable entre las distintas navieras que cruzan el Estrecho, llámese Transmediterránea, Buquebus o Euroferrys. Esto les ofrece a los usuarios del transporte marítimo de estas compañías un embarque rápido en cualquiera de ellas y, por tanto, son aspectos muy beneficiosos los que ofrece la intercambiabilidad de los billetes, que ha sido así valorado por los ceutíes desde siempre. Lo mismo ocurre con respecto a otras líneas marítimas, como es la de Tánger con Algeciras, por ejemplo, porque las peculiaridades que tiene el tráfico marítimo en la zona del Estrecho, debido especialmente a las comunicaciones que imperiosamente necesita el ceutí para salir o entrar de Ceuta, especialmente por barco, puesto que la línea por helicóptero es de poca capacidad, obviamente tienen que valorar muy positivamente la posibilidad de que puedan utilizar un billete para embarcar en cualquiera de las compañías navieras de manera intercambiable. Por otra parte, es también razonable que los propios ceutíes recogieran de mal agrado, si se quiere, o no favorablemente, una resolución de 13 de junio de 2003 del Tribunal de Defensa de la Competencia declarando la infracción del artículo 1 de la Ley de Defensa de la

Competencia, consistente en la adopción de un acuerdo de concertación de precio para el servicio de transporte marítimo de pasajeros y de vehículos que se daba en la línea Algeciras-Ceuta y en otras líneas. También, obviamente, es lógico pensar que el ceutí y los usuarios del transporte marítimo de esa línea Ceuta-Algeciras no acogieran favorablemente la suspensión de la autorización singular que se dio a las tres compañías que operan en esta línea Algeciras-Ceuta, Buquebus, Euroferrys y Transmediterránea, a través de un auto de fecha 26 de septiembre de 2005. El Grupo Socialista no va a entrar a valorar ni a calificar las resoluciones de un Tribunal administrativo independiente y soberano, como es el Tribunal de Defensa de la Competencia. Nos merece el máximo respeto y consideración, pero mostramos una gran preocupación por la incidencia negativa que ha tenido esta resolución anterior y la suspensión de la intercambiabilidad de los billetes para los residentes de Ceuta, especialmente, y para los pasajeros de la línea Ceuta-Algeciras en general. Tampoco vamos a entrar en aspectos que no son de nuestra competencia política, relativos a situaciones en las que se encuentran las tarifas de precios o la ordenación de horarios en relación a la efectiva competencia entre las distintas navieras, porque tenemos que recordar que tenemos un mercado liberalizado en el transporte marítimo desde el año 1999, en que se lleva a cabo la realización del cabotaje. Tampoco podemos evitar la relación de prácticas que dificultan o impidan el adecuado funcionamiento del mercado de billetes, pero no es menos cierto que somos conscientes de que el Gobierno sabe que el transporte marítimo en el Estrecho, y especialmente para los ceutíes, es fundamental como única manera de entrar o salir de Ceuta. Buena prueba de ello es que este Gobierno socialista, en el año 2005, en el que nos encontramos, ha aumentado en 7 puntos la bonificación a los residentes en Ceuta para que el billete les cueste menos, que para el 2006 ya se ha previsto en los presupuestos un nuevo aumento del 38 al 45 por ciento de subvención al transporte marítimo y aéreo, porque hay un enlace desde Málaga hasta Ceuta, Ceuta-Málaga, vía helicóptero, y que para el 2007 hay un compromiso de elevar la subvención al transporte marítimo para los ceutíes, también para todos los territorios extrapeninsulares, es decir, canarios, baleares y melillenses, hasta el 50 por ciento, de manera que sólo abonen los residentes en territorio extrapeninsular medio billete, si se quiere decir así, aéreo o marítimo. Por tanto, el Gobierno socialista está dando pruebas evidentes de su preocupación por lograr una cohesión territorial, una facilidad en el transporte para los residentes de Ceuta, y esta resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia produce evidentes perjuicios a los usuarios, y especialmente a los ceutíes, porque no les permite llegar al puerto y embarcar en cualquiera de las compañías navieras que pudieran hacerlo, cosa que sí se producía hasta esta resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia. Por eso, nosotros, conscientes de la limitación que tiene el Parlamento, que no puede instar a un órgano

soberano como es el Tribunal de Defensa de la Competencia, sí le hacemos llegar desde esta iniciativa, que no tiene enmiendas y, por tanto, va a tener el respaldo de todos los grupos parlamentarios, un mensaje, y es que queremos que se busque una solución al problema que ha provocado esa resolución, suprimiendo la intercambiabilidad de los billetes, y por ello, seguimos solicitando, cosa que se está haciendo ya, al Ministerio de Fomento que mantenga negociaciones con el Tribunal de Defensa de la Competencia y con las navieras que operan en el Estrecho de Gibraltar, de manera que se les permita buscar una solución al problema que acabo de señalar, todo ello, lógicamente, de acuerdo con las normas que dicta la Ley de Defensa de la Competencia. Y, en segundo lugar, lanzamos un mensaje a las navieras. Les decimos también a ellas, y he tenido la oportunidad de decírselo personalmente en reuniones que he tenido con los consejeros delegados de cada una de las compañías, que es necesario avanzar en un sistema de compensación entre compañías que operan en el Estrecho de Gibraltar claro, definido y concreto, que es necesario que tengan un sistema operativo de consulta a los usuarios, es decir, que consulten a las organizaciones representativas de los usuarios y consumidores, que tienen que dar más y mayor publicidad a tarifas, descuentos y normas, y en definitiva, que no pueden explotar abusivamente la situación de dependencia creada porque hay que reconocer que el Estrecho de Gibraltar, como su nombre indica, es estrecho y corto, son sólo 14 o 18 kilómetros, y la competencia entre navieras con los costes salariales, con los costes de servicios, con los costes de tarifa portuaria, es mínimo, por lo tanto, el Tribunal de Defensa de la Competencia tiene que entender que el margen de competencia entre las navieras que operan es mínimo, y de ahí el que si coinciden en un billete intercambiable con mismo horario y con mismo precio, no es un pul el que se crea, no es una actuación de querer constituir un mercado único, sino que es algo que es muy difícil de romper. Ojalá se encuentre una solución y se pueda llegar al encuentro. Eso es lo que persigue esta iniciativa, que no soluciona el problema de por sí, porque no tiene este Parlamento capacidad para resolverlo, pero sí quiere hacer llegar este mensaje de colaboración y de necesidad de dar una solución. Nosotros planteamos la solución: Busquen ustedes, como se hizo en su momento con Ignasa y con Transmediterránea, una manera de autorización singular y para ello tienen que mantener una estructura abierta, tienen que dar publicidad a las normas que les regule, tienen que celebrar consulta con los usuarios, y no pueden explotar abusivamente la situación de dependencia creada. Creemos, por tanto, señorías, que es una iniciativa cargada de sentido común y confío y espero el apoyo de todos los grupos parlamentarios.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al turno de fijación de posición.

Tiene la palabra el señor González Pérez.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Podría decir que coincido casi en todo lo que ha expuesto el señor De la Encina, salvo algunos pequeños detalles que pondré sobre la mesa. Esta proposición no de ley no tiene ninguna enmienda porque realmente es un buen brindis al sol. Y digo que es un buen brindis al sol porque compartimos que hay que gestionar desde esta Cámara las posibilidades que tenemos, pero la virtualidad de ella es prácticamente nula, y me voy a explicar. El hecho de que haya en el propio cuerpo de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista la apelación a la soberanía e independencia del Tribunal de la Competencia, ya en sí contradice resoluciones administrativas de este Gobierno, porque exactamente el 16 de mayo de 2005, en una reunión con respecto a la operación paso del Estrecho 2005, se acuerda autorizar la intercambiabilidad de los billetes en las compañías navieras. Parece, pues un poco extraño que haya una resolución administrativa del Tribunal de la Competencia prohibiendo a las compañías la intercambiabilidad de los billetes y que el Ministerio del Interior en esa reunión autorice la intercambiabilidad de billetes por interés nacional. Al parecer, la definición de interés nacional queda exenta para los ciudadanos de Ceuta y Melilla, en este caso, para los ciudadanos de Ceuta, y sin embargo sí se aplica para el resto de los transeúntes que realicen el tránsito del Estrecho durante la operación tránsito del Estrecho en el verano. Pero bueno, estas son de alguna manera peculiaridades que habría que debatir con muchísima más tranquilidad y de otra forma. Lo que no es normal es que la legalidad sea en este país parcial y temporal, de tal fecha a tal fecha la legalidad es una y de tal fecha a tal fecha la legalidad es otra. Este es un tema que efectivamente compete al Tribunal de Defensa de la Competencia, compete a los órganos, en este caso administrativos, correspondientes, pero al final ¿quiénes son los afectados, al final quiénes son los que sufren las consecuencias de esa temporalidad o parcialidad de la ley? Los ciudadanos. Miren ustedes, efectivamente, desde que este Gobierno se encuentra ejerciendo las responsabilidades de gobierno, valga la redundancia, se ha incrementado el porcentaje de subvención a los transportes marítimos y aéreos de los residentes de las ciudades autónomas de Ceuta y Melilla. Por cierto, anuncio aquí que presentaremos una iniciativa para que ese porcentaje sea extensivo al transporte férreo desde Algeciras, ya que queda en la misma distancia y sería bueno que se aplicara exactamente igual al transporte férreo tanto desde Málaga como desde Algeciras, para los ciudadanos tanto de Melilla como de Ceuta, porque creemos que es de recibo el que todos los transportes públicos se vean afectados por esas reducciones, ya lo anticipo. Pero, insistiendo en la línea argumental anterior efectivamente coincidimos en que desde que se ha producido esta resolución, los ciudadanos de Ceuta tienen un gravísimo problema y es que pagan más caro los billetes porque las compañías navieras han aumentado los costes como consecuencia de la supresión de la intercambiabilidad

de los billetes. Y que conste una cosa, que las autoridades de ambos lados del Estrecho han intentado de alguna manera reducir los costes tanto en tasas portuarias como en todos los efectos que podría generar, pero la cuestión es que se ha incrementado el billete. Siempre se hace referencia a los 8 años de gobierno del Partido Popular, pues miren ustedes, en 8 años no hubo incremento de tarifas de billetes de transporte. Yo creo que 8 años son suficientes para saber cómo se puede negociar cosas en las cuáles un Gobierno no debe de entrar, pero sí conseguir resultados, y eso es lo que hay que tener en cuenta. Y eso es lo que pido desde la razonabilidad, desde la cordialidad y desde la amistad que me une al diputado socialista, Salvador De la Encina, que soy consciente de su preocupación para con los ciudadanos de Ceuta, ya que es originario de allí. Además le agradezco que Ceuta en estos momentos no tenga un diputado sino dos: el que les habla y el señor De la Encina al otro lado de la orilla del Estrecho, pero que se preocupa de nuestros problemas. Pero también es cierto que tiene que escuchar más lo que se le dice, porque a veces las defensas de los planteamientos no solamente hay que hacerlas desde un lado de la barrera sino ver exactamente quién está en la plaza, y en la plaza están los ciudadanos de Ceuta que han perdido competitividad por el aumento del precio de los billetes, como consecuencia de una resolución administrativa del Tribunal de Defensa de la Competencia. Ahí es donde hay que trabajar, eso es lo que tenemos que conseguir, y no situaciones de ilegalidad o alegalidad temporales.

— **RELACIÓN CON LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURAS PARA EL FUTURO DESARROLLO DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001343)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al siguiente punto del orden del día. Punto 8, relación con los proyectos de infraestructuras para el futuro desarrollo de la Comunidad autónoma de Cantabria. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Tiene la palabra el señor Martínez Sieso.

El señor **MARTÍNEZ SIESO**: Nos encontramos en este caso ante una iniciativa parlamentaria que tiene un largo recorrido, en primer lugar, por la participación, por la discusión, por el amplio debate y el amplio consenso que ha recibido, y también una iniciativa parlamentaria que no tiene precedentes en las dos legislaturas anteriores. Señorías, esta proposición no de ley que debatimos tiene su causa y también su fundamento en otra exactamente igual, en cuanto a los proyectos que en ella se identifican y también en cuanto a los plazos que se señalan, que se aprobó en el Parlamento de Cantabria por todos los partidos que tienen representación parla-

mentaria el pasado mes de marzo. Pero es más, esta iniciativa no sólo obtuvo la unanimidad de los grupos parlamentarios regionales cántabros, es decir del Partido Popular, del Partido Socialista y del Partido Regionalista, sino que también tenía y tiene el apoyo y el respaldo explícito de las organizaciones sindicales regionales, de las cámaras de comercio de Santander y Torrelavega, que son las que existen en Cantabria y de las organizaciones empresariales. Por lo tanto, es la concreción tangible, desde nuestro punto de vista, de la unanimidad, del consenso, de los representantes políticos y también de los representantes sindicales y empresariales, es decir, de la sociedad cántabra en su práctica totalidad, en cuanto a lo que se refiere a la identificación de los proyectos de infraestructuras más importantes de cara a desarrollar en el futuro, para articular correctamente el territorio de la comunidad, para mejorar sus comunicaciones y también en cuanto a lo que se refiere a la identificación de los plazos en los cuales estos proyectos se pueden hacer realidad. Pues bien, este acuerdo en el Parlamento de Cantabria tuvo una gran repercusión en los medios de comunicación regionales donde todos le dedicaron una amplia cobertura y, por otra parte, también abrió grandes expectativas y esperanzas en la sociedad cántabra. Con posterioridad a tales acuerdos, se produjeron unas declaraciones del portavoz del Partido Socialista en el Congreso y también diputado por Cantabria, Alfredo Pérez Rubalcaba, asegurando que el Ministerio de Fomento seguirá estrictamente, y son palabras entrecuilladas, las pautas, cierro comillas, aprobadas por el Parlamento regional, y los presupuestos presentes y futuros irían recogiendo partidas que marcaran el inicio o la continuación de las obras. Pues bien, esas expectativas muy pronto comenzaron a verse frustradas. Si ustedes analizan por ejemplo, el primer proyecto que aparece en la relación de la proposición no de ley aprobada en el Parlamento de Cantabria, que coincide con la que estamos debatiendo en estos momentos, para la cual pido el voto favorable de todos los grupos, por supuesto, ese primer proyecto, por ejemplo, se refiere a la autovía del cantábrico, el tramo Solares-Torrelavega o Torrelavega-Solares, y se pide además que se realice su ejecución en el periodo 2005-2008. Parece razonable dar prioridad a este tramo, teniendo en cuenta que en reiteradas ocasiones el Grupo Parlamentario Socialista, tanto en el Congreso como también en el Parlamento de Cantabria, ha manifestado explícitamente que para ellos tiene un interés especial. Sin embargo, si acudimos al proyecto de ley de presupuestos para el año 2006, que en primera instancia ya ha sido aprobado por esta Cámara, vemos cómo en el anexo de inversiones se recoge, efectivamente, esta obra, pero ¡sorpresa! textualmente queda escrito lo siguiente: año de inicio de la obra, 2006, año final, 2011, desplazando para después del año 2008 las inversiones más importantes. El compromiso, el acuerdo, el consenso, era terminar en 2008, y los planes del Ministerio de Fomento, según ese proyecto de ley de presupuestos, y si no lo remediamos, son

terminar en el año 2011, es decir, el doble de plazo, el doble de tiempo para ejecutar una obra que el grupo socialista considera prioritaria.

Señorías, yo no voy a hacer un repaso de cada uno de los puntos recogidos en la iniciativa objeto de debate, aunque el tren de alta velocidad Madrid-Santander, y el tren de alta velocidad del Cantábrico merecerían una proposición no de ley específica, pero permítanme llamar su atención sobre otro de los proyectos, este considerado prioritario y estelar, pero por el actual Presidente de Cantabria. Me refiero al recogido en el número 4, a la autovía Dos Mares, que conectaría el área de Torrelavega, o el área del Besalla, con el área de Miranda de Ebro, mejorando así la circulación entre el Cantábrico y el Mediterráneo. De acuerdo con la proposición no de ley aprobada en el Parlamento de Cantabria, y de acuerdo también con la que estoy defendiendo en estos momentos, se propone que se garantice su finalización en el periodo 2008-2012. Sin embargo, en este punto, no ya los presupuestos, sino el mismo plan de infraestructuras de transportes no aporta la certeza, la seguridad de que se vaya a hacer, y me remito al plano que aparece en dicho plan, donde se ve la red de carreteras en el horizonte 2020, y hay varios trazos, red de altas prestaciones del Estado, red de altas prestaciones de las comunidades autónomas, adecuación de condiciones de calidad y seguridad, y finalmente, corredores actualmente en estudio. Pues bien, este proyecto no se incluye en el primer apartado, red de altas prestaciones, competencia del Estado, ni en el segundo ni en el tercero. Según la información que nos aporta el PEIT, habrá que hacer un estudio y a expensas de ese estudio se determinará lo que se hace en el futuro, pero en absoluto hay compromiso de ejecución ni, por supuesto, plazo de ejecución. Otro ejemplo sería la autovía Ronda-Bahía de Santander, una clave para agilizar el tráfico en la zona de mayor circulación de Cantabria. La Ministra de Fomento nada más tomar posesión de su cargo en 2004 se opuso a la solución propuesta a su antecesor en el cargo, que era una autopista para vehículos de largo recorrido que transcurría desde Borbollón a Zurita, y la empresa concesionaria de tal autopista se comprometía con carácter previo a realizar la Ronda-Bahía de Santander libre de peaje. Ese cambio de criterio, sin duda ha demorado las obras, y hoy mismo el delegado de gobierno en Cantabria afirma a los medios de comunicación de la región que en el año 2006 se iniciarán materialmente las obras del primer tramo de la Ronda de la Bahía-Peña Castillo-Cacidedo, que aparece en el proyecto de ley de presupuestos con un millón y medio de euros, cuando solamente ese primer tramo de los tres que existen, tiene un presupuesto de 30 millones de euros. De los otros dos tramos no dice nada en cuanto a compromisos de ejecución de las obras, con lo cual es materialmente imposible terminar antes del año 2008. Son sólo tres ejemplos. Podría seguir con el resto de los puntos, pero creo que estos tres ejemplos son suficientemente ilustrativos de que el Grupo Socialista aprueba una cosa en el Parlamento de Cantabria y

el Gobierno socialista programa otra bien distinta en Madrid.

Por lo tanto, pido al grupo mayoritario que sea consecuente con lo que dice y hace en Cantabria, que apoye esta iniciativa y que no defraude a los compromisos adquiridos con la sociedad cántabra. También, por supuesto, solicito el apoyo a los demás grupos parlamentarios para esta proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Como no hay enmiendas en este punto, vamos a pasar al turno de fijación de posiciones.

Tiene la palabra la señora Gómez, por el Partido Socialista.

La señora **GÓMEZ SANTAMARÍA**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, ciertamente, el pasado mes de marzo en el Parlamento de Cantabria se aprobó una proposición no de ley en la que se instaba al Gobierno de Cantabria a presentar una serie de alegaciones al Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Esas alegaciones son las que contiene la proposición no de ley presentada por el Partido Popular. Ahora bien, esta proposición no de ley pretende lo mismo que pretendió el Partido Popular de Cantabria el mismo día en que se firmó el acuerdo, la utilización partidista y populista de un acuerdo entre tres partidos, en definitiva, patrimonializar el acuerdo. Es cierto que este acuerdo recoge las infraestructuras que se consideran de vital importancia para el desarrollo de la Comunidad Autónoma de Cantabria, comunidad que tiene importantes carencias en materia de infraestructuras, y a eso me voy a referir inmediatamente, señorías, porque el Partido Popular tiene mucha responsabilidad en estas carencias, mucha. En Cantabria han gobernado siempre hasta la última legislatura, y en las dos últimas gobernaron en Cantabria y en España. No vayan a utilizar ustedes ahora la táctica del avestruz y quieran hacer creer a SS.SS. que ustedes no tienen nada que ver en esto, y para demostrar que ustedes tienen mucho que ver en esto que están presentando hoy aquí, me voy a referir en principio a tres de las obras más importantes que aparecen en el acuerdo del Parlamento de Cantabria y en su proposición, autovía del Cantábrico, autovía Dos Mares y línea de alta velocidad.

Respecto a la autovía del Cantábrico, concretamente al tramo Torrelavega-Solares, el único que falta en la comunidad de Cantabria, el único que falta porque ustedes lo paralizaron durante años, y siendo usted, señor Martínez Sieso, Presidente de la Comunidad y Ministro de Fomento el señor Álvarez Cascos, se sacaron un conejo de la chistera, cambiaron el trazado original, que era Torrelavega—Solares, por Torrelavega-Parballón, y lo convirtieron en un tramo de peaje. Era usted el Presidente de la Comunidad Autónoma de Cantabria, y no se sonrojó al tomar esta decisión, decisión que convertía a Cantabria en la única comunidad que soportaría un tramo de peaje de la autovía del Cantábrico. Los socialistas nos opusimos

desde el primer momento y apostamos por el trazado original. Nos opusimos hasta el extremo de que recurrimos la decisión ante los tribunales, por entender que el trazado aprobado era Torrelavega-Solares, porque no queríamos tramos de peaje, y porque creíamos, y estábamos acertados, que el trazado original era el que más contribuía al desarrollo y vertebración de la comunidad. No abandonábamos, señor Martínez Sieso, los valles interiores del Pas, del Pisueña, del Miera y no saturábamos de infraestructuras la zona más próxima a la costa en detrimento del interior. Pero el despropósito iba aún más allá. Ustedes vincularon el tramo de peaje a la construcción de la Ronda-Bahía. Pretendían ustedes que la empresa que se quedase con el peaje pagase la construcción de la Ronda—Bahía, peaje de 8 kilómetros. Yo me pregunto: ¿iban ustedes a cobrar un peaje o iban a asaltar a quienes osasen utilizar ese tramo? Porque no se puede entender, es imposible de comprender, por lo tanto, el concurso; lógicamente, quedó desierto. Y ustedes lo sabían, sabían que ninguna empresa podía aceptar esas condiciones. Lo único que pretendían era ganar tiempo y entretener a los ciudadanos de Cantabria.

La situación actual es completamente distinta. A efectos del proyecto y construcción, está dividida en dos tramos, Solares-La Encina y La Encina-Torrelavega. Ambos tramos disponen de declaración de impacto ambiental, estudio informativo aprobado y se están redactando los proyectos de construcción de ambos. La ley de presupuestos del año 2006 prevé la iniciación de las obras de construcción de estos tramos de autovía con partidas presupuestarias para ambos. La autovía Ronda de la Bahía, que ustedes supeditaban a la construcción del tramo de peaje, se encuentra dividida en tres tramos a efectos de su proyecto y construcción, que disponen de estudio informativo aprobado y declaración de impacto ambiental, y se encuentra el primero de los tramos, que es Peña Castillo-Cacicedo con el proyecto supervisado y aprobado, y los dos siguientes en fase de redacción de los proyectos de construcción, con previsión de terminación el primer trimestre del próximo año 2006.

Ha hablado usted también de la autovía Dos Mares. Pues mire, señor Martínez Sieso, el Ministro Arias Salgado, por cierto, del Partido Popular, la declaró de interés estratégico nacional, casi nada, y apareció consignada en presupuestos, pero igual que apareció desapareció con el Ministro Álvarez Cascos, y nunca han dado ustedes explicaciones de por qué desapareció. Podemos imaginárnoslas, pero ustedes no nos las han dado. Como usted sabe, en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte se ha incluido la autovía Dos Mares como corredor en estudio. Actualmente, se ha acometido la realización de un estudio previo de condicionantes ambientales y posibilidades de actuación en dicha autovía. Aparece en los Presupuestos Generales del Estado para 2006 y el Grupo Parlamentario Socialista ha introducido una enmienda que eleva la consignación a un millón de euros.

Ha hablado usted también de la línea de alta velocidad, y yo quiero recordarle que en fechas próximas a las elecciones nos vendieron ustedes un anteproyecto, bueno, un estudio en el que no había nada, era absolutamente humo, y además de haber poquita cosa, su propia Delegación del Gobierno informó que presentaba numerosas deficiencias técnicas, todo un engaño a los electores de Cantabria. La situación actual de las actuaciones ferroviarias a las que se refiere su proposición no de ley es la siguiente: alta velocidad, Madrid-Santander. Entre Madrid y Valladolid se están ejecutando las obras. Entre Valladolid y Palencia está, en estudio informativo, pendiente de declaración de impacto ambiental. Desde Palencia a Lar del Rey, se están redactando los proyectos constructivos, y desde aquí hasta Santander está en estudio informativo, pendiente de declaración de impacto ambiental. En cuanto al corredor cantábrico, este corredor que discurrirá por toda la cornisa cantábrica, desde Ferrol pasando por Asturias y Cantabria hasta Bilbao, donde conectará con la vasca, se encuentra en fase de realización del estudio informativo. En relación a otras actuaciones a las que hace referencia su proposición, tanto el distribuidor de La Marga, que se encuentra en fase de redacción del proyecto de construcción, con partida presupuestaria para empezar las obras en el 2006, como los diferentes acondicionamientos, todos ellos se encuentran en diferentes fases. En cuanto al acondicionamiento de la Nacional 629, la variante de Ramales y al acondicionamiento del tramo de Lanestosa, límite de Burgos, dispone de declaración de impacto ambiental y aprobación del estudio informativo. La variante de Lanestosa tiene estudio informativo aprobado y resolución de la Dirección General de Evaluación Ambiental, por lo que no se precisa declaración de impacto ambiental. Por otra parte, en la variante de Lanestosa y el acondicionamiento del tramo de Lanestosa, provincia de Burgos, se encuentra en fase de redacción del proyecto de construcción. El acondicionamiento de la Nacional 621, la variante de Potes, tiene en redacción el correspondiente estudio informativo, mientras que el tramo Potes límite y provincia de León tiene en redacción el proyecto de construcción. En cuanto al acondicionamiento del desfiladero de La Hermita, la Dirección General de Carreteras tiene previsto iniciar durante el año 2006 la redacción de un estudio informativo que defina las posibles mejoras a desarrollar en este tramo de carretera Nacional 621. Hablan también ustedes en su proposición del aeropuerto de Parayas y del puerto, y a ello voy a hacer referencia. Respecto al aeropuerto de Parayas, el vigente Plan director del aeropuerto de Santander fue aprobado mediante orden ministerial el 5 de julio de 2001, siendo su alcance temporal hasta el año 2015. Dentro del programa de revisiones de planes directores que se está aplicando en Aena en la actualidad, el correspondiente al aeropuerto de Parayas está encuadrado en el grupo de aeropuertos que será acometido en el segundo semestre de 2006. Aena tiene un presupuesto de inversión para el año 2006 en el aeropuerto y en los sistemas de navegación aérea de la comunidad de Cantabria que asciende a la cantidad de 4.682.000 euros. Las

principales actuaciones son adecuación del aparcamiento de vehículos, inversiones de apoyo y obras menores, desarrollo del campo de vuelos, seguridad operativa, adecuación del área terminal 2 y desarrollo y mejora del sistema de navegación aérea. Señorías, ésta vigente un plan director que se ha demostrado capaz de atender la demanda de operaciones que las compañías aéreas vienen presentando para operar en este aeropuerto. Dicho plan director está incluido por Aena dentro del correspondiente programa de revisiones y actualizaciones de dichas herramientas planificadoras de los desarrollos aeroportuarios. Los presupuestos inversores para los aeropuertos de Aena, incluido el de Santander, están siendo elaborados conforme a los planes directores con el refrendo del Parlamento al tramitarse dentro de los correspondientes Presupuestos Generales del Estado.

Para terminar, señorías, quiero hacer referencia al puerto de Santander. La autoridad portuaria de Santander viene trabajando desde hace tiempo en la elaboración de un plan director de infraestructuras que satisfaga las necesidades del puerto de Santander a medio y largo plazo. A tal fin, en la actualidad están en proceso de desarrollo los estudios necesarios, tanto técnicos como económicos y medioambientales, que servirán de base para el documento del plan director. La autoridad portuaria de Santander baraja un calendario de dos años como tiempo necesario para la elaboración del plan director y posterior aprobación de acuerdo con la legislación vigente, por el Consejo de Administración de la autoridad portuaria de Santander y el Consejo Rector de Puertos del estado.

Señor Martínez Sieso, señorías, es absolutamente innecesario instar a hacer algo que ya se viene realizando. Les he dado cumplida cuenta de cuál es la situación actual, ni decepción ni incertidumbre, señor Martínez Sieso, compromiso basado en hechos. Por lo tanto, no vamos a votar a favor de su proposición no de ley y, por supuesto, pedimos el apoyo de los diferentes grupos parlamentarios. Pero, además, señorías, no quiero terminar mi intervención sin hacer referencia a un hecho que considero que es incontestable. Los Presupuestos Generales del Estado a los que usted también hace referencia en su proposición no de ley, tanto los del año 2005 como los del año 2006 son los más altos de la historia para la Comunidad Autónoma de Cantabria, y usted lo sabe, y son los más altos para la Comunidad Autónoma de Cantabria no sólo en términos absolutos, sino también en inversión por habitante. Nada más.

— **SOBRE DESCUENTOS EN EL TRAYECTO DEL AVE MADRID-LLEIDA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA. (Número de expediente 161/001344)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Pasamos al punto 9 del orden del día sobre los descuentos en el trayecto del AVE Madrid-Lleida.

Tiene la palabra el portavoz de Esquerra Republicana, el señor Ramón.

El señor **RAMÓN TORRES**: Nuestro grupo parlamentario ha presentado esta proposición no de ley en aras a intentar solucionar una grave discriminación que sufren según qué partes del Estado en detrimento de otras en el tema del tarifado de los trayectos del tren de alta velocidad. Esa discriminación se vio más palpable el pasado martes, día 15 de noviembre, en la inauguración que hacía el presidente del Gobierno del nuevo tramo del tren de alta velocidad entre las ciudades de Madrid y Toledo. La constatación de este trato, diferente que les decía, es este nuevo tramo del AVE que se inauguraba el día 15, con unas tarifas de 8 euros por un trayecto de 75 kilómetros, lo que equivaldría a un precio estimado de 1,06 euros por kilómetro. Si extrapolamos este precio a lo que están pagando los usuarios que usan el trayecto de Madrid-Lleida, vemos que los usuarios pagan en equivalencia de kilómetros a 1,19 euros por kilómetro. Además, si a esto le sumamos que en el trayecto de Madrid-Toledo los usuarios habituales pueden acceder a un bono de 50 viajes, resulta que el precio se reduce a 3,6 euros por un trayecto de 75 kilómetros. Si extrapolamos este precio a los 20 euros que sale el trayecto de Lleida-Madrid, vemos que el agravio comparativo con el tramo de Madrid-Toledo es muy importante. Entendemos que el agravio es aún mayor por los problemas técnicos que sufre el AVE Madrid-Lleida, que ha sido un tren que desde el inicio ha tenido varios problemas técnicos, varios problemas de seguridad, varios problemas de velocidad, que han incrementado que la gente que utiliza normalmente el AVE de Madrid esté ya prácticamente resignada, pero con una contrariedad importante. También decirles que el Gobierno ya nos ha hecho saber que una vez se lleguen a solucionar estos problemas técnicos es posible que se planteen el aumento de las tarifas del AVE en el tramo Madrid-Lleida. Entendemos nosotros que el agravio aún sería más significativo, que si se elevan los precios de este tramo Lleida-Madrid, aún habría un desequilibrio más importante con los otros tramos de alta velocidad, y nuestro grupo parlamentario entiende que eso es inaceptable. Nuestro grupo ya había presentado en esta Cámara varias preguntas al Gobierno sobre si se iba a implantar en el trayecto Lleida-Madrid algún tipo de abono. El Gobierno nos ha respondido, hasta la actualidad, que no tienen previsto implementar ningún tipo de abono. También en respuesta escrita que remitió el Gobierno a nuestro grupo parlamentario nos comentaban que en todas las líneas de alta velocidad ya se disfruta de estos abonos que rebajan el precio del AVE, y entendemos que el agravio es pues, mucho más significativo. Creemos que, de una vez por todas, tenemos que incorporar los abonos que tienen ya implantados todos los trayectos de alta velocidad y que un usuario de Lleida, un usuario de Calatayud, un usuario de Zaragoza o un usuario de Huesca, ha de pagar el mismo precio por kilómetro que se paga en cualquier otro sitio del Estado. Nosotros no queremos ser suspicaces, no queríamos ser malintencio-

nados, pero entendemos que eso vuelve a poner de manifiesto que lo que paga el usuario de una infraestructura que se realiza en Cataluña, al final acaba siendo superior a lo que pagan los usuarios del resto del Estado. Este desequilibrio se ve ya en muchas de las infraestructuras, como puede ser las autopistas de peaje, o como se puede ver en muchas de las infraestructuras que ha implementado el Estado en Cataluña, nosotros entendemos que en el tren de alta velocidad no tendríamos que ir también en este sentido.

De todas las preguntas parlamentarias que hicimos, hemos sacado en claro, como les decía, que en todos los trayectos existe actualmente o tienen previsto algún tipo de abonos, excepto en el de Madrid-Lleida, y que desde la puesta en marcha de este trayecto, tanto los usuarios como las asociaciones empresariales, ayuntamientos y distintas instituciones han venido reivindicando una rebaja en el precio del billete y la implantación de estos abonos multiviajes. Después de la implantación del Madrid-Toledo, y salido otra vez a la luz el desequilibrio importante, las instituciones de Lleida, la Delegación del Gobierno de Cataluña en Lleida, el Ayuntamiento de Lleida, la Pahería por consecuente, la Diputación de Lleida y la Cámara de Comercio presentaron una carta al presidente de Renfe explicando un poco lo que yo he explicado en la exposición de motivos que les presentaba en esta proposición no de ley, que el agravio comparativo es muy significativo y estas instituciones también piden de manera inmediata a Renfe que haga el descuento de estas tarifas y que haga la implantación del abono multiviajes de una manera inmediata también. Yo creo que si ha habido un consenso con variedad de colores políticos (recuerdo que en la Pahería de Lleida está gobernando el tripartito y que el partido mayoritario es el PSC, que en la Diputación de Lleida está gobernando *Convergència i Unió*, que el delegado de la Generalitat en Lleida es de Esquerra Republicana y que todas las asociaciones económicas están representadas por la Cámara de Comercio) y se ponen de acuerdo en remitir esta carta al Presidente de Renfe, es porque hay una idea unitaria desde Lleida, desde Cataluña, de que este agravio comparativo tiene que solucionarse de una vez por todas. También les recuerdo que el presidente del Gobierno, el señor José Luis Rodríguez Zapatero se comprometió la semana pasado en sesión de control al Gobierno en esta Cámara en respuesta a nuestro presidente del grupo parlamentario, el señor Joan Puigcerdós, a acabar de una vez por todas con el agravio, con la discriminación que sufrían los usuarios de esta línea y que se comprometía a trabajar para que este desequilibrio se viera mejorado de una vez.

Nuestra proposición no de ley tiene cuatro puntos que van en la línea de mejorar este desequilibrio. Nosotros pedimos de manera inmediata la rebaja del billete entre los tramos Madrid-Lleida, también pedimos que se implementen de una vez por todas los abonos de descuento para los usuarios de los trayectos Madrid-Lleida. A nivel comercial, nosotros, desde nuestro grupo parla-

mentario, lo hemos comentado más de una vez, no entendemos como, por ejemplo, en tramos como Lleida-Zaragoza, donde el tren sólo se utiliza en un 24 por ciento, no se ha implantado también de manera comercial estos abonos, que harían de una vez por todas que el tren se pudiera llenar. Ha habido muchas asociaciones, muchos usuarios que utilizan el trayecto Madrid-Lleida que nos han exigido a los grupos parlamentarios que se implantaran los abonos, porque utilizan este trayecto habitualmente, y así se intentaría aumentar este 24 por ciento de utilización del tren de alta velocidad entre el trayecto Zaragoza-Lleida y podrían llenarse los trenes en estos trayectos. También entendemos que estos abonos, si fueran implementados sobre todo en los trayectos cortos, como pueden ser Calatayud-Zaragoza, Zaragoza-Lleida o Guadalajara-Madrid, podríamos intentar que esos tramos donde no se llena el tren se pudieran llenar. En el cuarto punto de nuestra proposición no de ley planteamos que mientras no se lleguen a cumplir a todos los compromisos que asumió el anterior Gobierno —y recuerdo que entre los compromisos estaba que el tren llegara a una velocidad de 350 kilómetros por hora—, mientras que el tren vaya a 200 kilómetros por hora, mientras tengamos los problemas de seguridad que tenemos, mientras el trayecto esté como está, se redujera el precio actual del trayecto. Lo que no aceptará en ningún caso el grupo de Esquerra Republicana es que una vez que estos trenes lleguen a la velocidad adecuada y se solucionen todos los problemas técnicos que han tenido, se aumente el precio de este trayecto, porque entonces se incrementaría mucho más el desequilibrio que tenemos con otro tipo de trayectos de AVE.

A esta proposición no de ley se nos ha presentado...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Termine señor Ramón Torres.

El señor **RAMÓN TORRES**: Voy acabando, señora presidenta. En resumen ya, y hago referencia a las enmiendas, para que después no tenga que aceptarlas o no y así ganaré tiempo a posibles intervenciones posteriores. Se nos han presentado varias enmiendas, muchas de ellas lo que hacían era incorporar trayectos cortos, como puede ser el de Huesca o el de Calatayud. Se nos ha presentado también una transaccional por parte del grupo que da apoyo al Gobierno que a nuestro grupo, en su primera redacción, no le gustaba, pero han añadido un segundo párrafo que incorpora que el Gobierno negocie con carácter inmediato con los representantes de los gobiernos aragonés y catalán (y en estos gobiernos es donde se han montado las plataformas para exigir estas rebajas), las rebajas de las tarifas de este tren, y que se puedan implementar la tarjeta plus, la tarjeta global plus o los abonos mensuales de estudiantes. Nosotros entendemos que esta transaccional...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Señor Ramón, somos muy estrictos con el tiempo porque sino esta Comisión no termina. Termine o le quito la palabra.

El señor **RAMÓN TORRES**: Creemos que, esta enmienda transaccional, viniendo del grupo que da apoyo al Gobierno, puede presionar mucho más al Gobierno. Ayer se aprobó una moción en el Senado que se puede incorporar a la enmienda y nuestro grupo parlamentario aceptará la transaccional que nos presenta hoy el grupo socialista.

Señora presidenta, disculpe la demora de mi intervención.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol):

A este punto se han presentado tres enmiendas, primera del Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa, tiene la palabra el señor Labordeta.

El señor **LABORDETA**: Hemos presentado unas enmiendas porque consideramos necesario que Gobierno se comprometa a terminar con la discriminación que sufren los usuarios del AVE en Aragón, que en estos momentos no cuentan con una política de abono de transporte en la línea de alta velocidad Madrid-Calatayud-Zaragoza-Huesca-Lleida. Con este objetivo, las distintas instituciones y la sociedad aragonesa se han movilizado reclamando igualdad de derechos, que acabe con esta situación de desventaja, y lo han hecho las Cortes de Aragón, el Ayuntamiento de Zaragoza, el de Huesca, el de Calatayud, y se han manifestado a favor de tomar medidas para evitar esta discriminación. Por este motivo, presentamos cuatro enmiendas parciales a la iniciativa de Esquerra Republicana de Cataluña, que vienen a completar la demanda que hoy se trae a debate y votación de esta Comisión de Fomento. La demanda de una política de abonos para los usuarios de la línea de alta velocidad Madrid-Calatayud-Zaragoza-Huesca-Lleida es una reivindicación por la que la sociedad aragonesa lleva trabajando desde la puesta en marcha de los servicios de esta línea del AVE; como lo están demostrando estos días los intensos debates que hay en los medios de comunicación, como Radio Zaragoza y EL PERIÓDICO DE ARAGÓN. Por otro lado, hemos solicitado que se pusiesen en marcha las ventajas del compromiso de puntualidad, porque se recibe indemnización económica a partir de los 5 minutos de retraso de la línea AVE Madrid-Calatayud-Zaragoza-Lleida; Huesca la recibe a partir de los 20 minutos, y para percibir el reintegro del billete, debe sufrirse un retraso de más de 1 hora, y todo ello a pesar del alto precio de este billete. Nosotros habíamos presentado cuatro enmiendas adicionales, pero ante la transaccional que ha presentado el PSOE a la proposición de Esquerra Republicana, nosotros retiramos las enmiendas y apoyamos esta transaccional. Por lo tanto, el voto de Esquerra será el nuestro en lo que se refiere a esta transaccional.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: En primer lugar, querría decir y dejar muy claro que el Grupo Parlamentario Socialista comparte totalmente y de manera rotunda todas aquellas quejas por las incomodidades que los usuarios han sufrido en esta línea de alta velocidad; no sólo lo compartimos sino que hemos dejado constancia de ello, desde el momento en que se empezó a trabajar en esta línea. Es inevitable que haya habido discusiones, que haya habido quejas, porque esta ha sido una de las infraestructuras cuyos defectos, imprevisiones y faltas han sido más denunciadas y menos escuchadas, porque el Gobierno popular de aquellos momentos no hizo el mínimo caso. Yo sé que en el Grupo Popular no va a gustar que recordemos de quién es la responsabilidad principal de los problemas de esta línea, pero es evidente que es un problema heredado del Gobierno popular. Cuando el Partido Popular llegó al Gobierno, ya estaban en marcha los primeros trámites administrativos de esa obra y tuvimos ocasión, ya en el año 1997, de conocer el acta de una reunión interna de una comisión de infraestructuras del PP en la que el Ministro Arias Salgado, antes citado aquí por otra compañera de mi grupo, dijo refiriéndose al tramo Zaragoza-Lleida aquella famosa frase de no nos queda más remedio que hacerlo. Es decir, se trata de un tramo que hoy preocupa, un tramo del que seguramente el Partido Popular hay va a decir también que le preocupa mucho, pero si el PP hubiera podido no lo habría construido.

Hay que decir que esta ha sido una construcción con muchos problemas, un devenir desgraciado; está dicho hasta la saciedad, en muchas ocasiones, pero yo creo que no estaría de más que recordemos algunos datos de la auditoría externa que encargó el actual Ministerio de Fomento, por cierto, auditoría que nosotros reclamamos de manera insistente al entonces ministro Cascos sin que se nos hiciera ningún caso, porque decía que la línea estaba bien; dejaré para otro día si quieren que hablemos de lo que ha costado esta línea. Querría hacer una pequeña relación de cuál ha sido la herencia recibida en lo que se refiere al tren de alta velocidad entre Madrid y Lleida. El material móvil de Talgo no estaba homologado y el de Siemens ni siquiera estaba entregado, hubo que utilizar material de la línea AVE Madrid-Sevilla, perjudicando de manera clara el servicio de aquella línea, no estaban validados los sistemas de señalización en la vía (**El señor Ayala Sánchez: ¡Qué desastre! Nunca tendría que haber gobernado el PP. —El señor presidente ocupa la Presidencia.**), no estaban validados los sistemas de señalización a bordo, no se habían realizado las pruebas de compatibilidad entre los equipos de señalización en vía y los equipos de a bordo. El desastre es mucho mayor porque el sistema de detección de caída de objetos estaba realizado con una tecnología que lo hacía inviable para la explotación ferroviaria. Existían múltiples problemas en

la plataforma que generan sobrecostes de mantenimiento muy elevados, inestabilidad de taludes, medidas constructivas inadecuadas en zonas de riesgo geológico —se acordarán todos los aquí presentes de las dolinas—, problemas de asentamiento en terraplenes, arcillas expansibles en la zona de Pina de Ebro que no fueron adecuadamente tratadas, fisuras en el revestimiento de algunos túneles, fisuras en el puente sobre el río Ebro, la red de caminos de accesos para mantenimiento no es suficiente ni adecuada. Esto lo decimos nosotros porque lo ha dicho la auditoría que se ha realizado, insisto, externa al Ministerio, y que señala dos causas comunes a las deficiencias encontradas en la línea que hoy nos ocupa y a los retrasos en su puesta en servicio. Por un lado, falta de análisis preliminares más profundos al nivel de los estudios. El proyecto careció de una planificación global del análisis de los riesgos geológicos y geotécnicos a lo largo de las distintas fases, de un adecuado diseño y construcción en determinadas zonas especialmente complejas y de un análisis adecuado de la circulación de trenes en ciertas zonas. Curiosamente, combinado con ese retraso en las obras, un retraso que no se podrá negar yendo a cualquier cálculo matemático excesiva rapidez de ejecución de obras tales como taludes, túneles o viaductos. Sin embargo la auditoría, insisto, externa al ministerio, no podrá reflejar el porqué político de esta mala gestión de una obra tan importante. La verdad es que el tren de alta velocidad entre Madrid-Barcelona frontera francesa, en este caso entre Madrid y Lleida, tuvo desde el primer momento para el Partido Popular un objetivo muy claro, que era destacar que esa era una obra absolutamente distinta al Madrid-Sevilla que se había realizado bajo Gobierno socialista. Efectivamente, lo lograron, ha sido absolutamente distinta. **(El señor Ayala Sánchez: Absolutamente distinta, sobre todo por los maletines.)** En el Madrid-Sevilla no ha habido un fallo, no ha habido problemas. Había que hacer una distinción entre un tren, que ellos adjudicaban a los socialistas, y el que tenía que ser propio. Ahí se cometió el error fundamental de la construcción de la esta línea, que fue prescindir de todo aquello que estaba homologado, que funcionaba bien, y puestos a inventar, lo mínimo que se les puede decir es que no tienen ni idea.

El Gobierno socialista en cuanto llegó a hacerse cargo de la Administración, tuvo que hacer aquello que reiteradamente desde la oposición le habíamos pedido desde nuestro grupo, la auditoría externa, la detección de daños, y por supuesto, poner manos a la obra para reparar lo que había que reparar, que, desde luego, como se ha podido ver no era ningún tema menor. Desde marzo de 2004, este Gobierno ha tenido que destinar una inversión adicional de 75 millones de euros para que esta línea alcance las funcionalidades previstas, sin olvidar que esto no supondrá que en el futuro no haya que destinar medidas extraordinarias de vigilancia y mantenimiento que generarán costes adicionales muy superiores a lo que cabría admitir. Este es un relato de temas absolutamente objetivo, un relato que al Partido Popular le hace reír, pero que a los usuarios les ha producido mucho dolor, porque ustedes han hecho

una obra pensando justamente en un beneficio político sin pensar en los usuarios. Habrá que hacer más cosas en el futuro porque no hemos hablado del material móvil, no hemos hablado de la cobertura de telefonía móvil, no hemos hablado de tantas cosas que estaban por hacer.

En cuanto a las tarifas ahora también preocupan al Partido Popular, no se empieza a hablar de las tarifas en esta legislatura, la primera vez que se habla de las tarifas es en la pasada legislatura, el 18 de diciembre de 2003, cuando esta diputada que les habla hace una pregunta al Gobierno recibe una respuesta en la que se le señala que el precio medio del billete por kilómetro recorrido en clase turista es un 11 por ciento más económico para Madrid-Lleida que para Madrid-Sevilla. A una pregunta de un diputado también hoy presente en esta sala, el 24 de agosto de 2004, se contesta que en el corredor Madrid-Lleida, los precios no han variado desde el 11 de octubre de 2003 y no está previsto hacerlo a lo largo del 2004. Quiero decir que sobre las tarifas se podrán tener muchas discusiones, pero no creo que sea el Grupo Popular aquel que pueda reírse de ese tema, ni el que pueda hacer demasiadas reclamaciones.

Nuestra enmienda va dirigida, en primer lugar, a reparar la carencias técnicas que hemos dicho. Podríamos recordar aquí también la cantidad de promesas incumplidas, pero para señalar una que me gustaría que quedara en el «Diario de Sesiones», cada vez que nosotros le preguntábamos al señor Cascos por esa velocidad prometida de 350 kilómetros por hora, ahí sí nosotros éramos los que queríamos poner en apuros al Gobierno del Grupo Popular. Este tren hoy todavía no puede pasar de 200 kilómetros por hora y no será porque no haya la voluntad de dar un buen servicio, sino simplemente porque es imposible, porque sobre esa vía todavía habrá que gastar mucho dinero y muchos esfuerzos para que pueda funcionar. Nuestra enmienda tiene un sentido, incluido lo que hemos transaccionado con el resto de grupos. El primer punto reitera el compromiso al que llegó el Presidente del Gobierno en esta misma Cámara el miércoles pasado a preguntas del portavoz de Esquerra Republicana; en segundo lugar un compromiso de negociación que reforzará las que ya se están realizando. Nosotros creemos que no se podrá avanzar si en este tema las negociaciones entre instituciones no avanzan, y por supuesto, poniendo el interés de los usuarios por delante de la demagogia y el populismo, como hace el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE:** Ha formulado enmienda también el Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra su portavoz, el señor Pintado.

El señor **PINTADO BARBANOJ:** Estamos, a juicio del Partido Popular en un debate sobre la igualdad de oportunidades de los ciudadanos, independientemente de su situación geográfica. Señora Cunillera, no es un problema del Partido Popular, es un problema de los ciudadanos de Lérida, de Huesca, de Calatayud y de Guadalajara. Parece mentira que, tras 18 meses de Gobierno,

ustedes solamente hacen referencia a las herencias recibidas; parece que están casados sin dote y que no tienen absolutamente nada que aportar a lo que es este debate de una reivindicación que ha nacido de la sociedad, en este caso, usuarios, y no están dando ningún tipo de solución. Existe discriminación por la vía de los precios, discriminación por la vía de los servicios, discriminación por la vía de las frecuencias de trenes, discriminación por la lanzaderas; les quisiera recordar que el compromiso de este Gobierno actual y del Gobierno anterior sobre las lanzaderas eran para el tramo entre Zaragoza y Huesca, no sé si una, dos o tres. ¿Dónde están, señores del Partido Socialista, las lanzaderas? ¿Están quizá en Madrid-Toledo? ¿Están en Madrid-Córdoba, por cierto? ¿A qué acuerdos han sido capaces de llegar ustedes cuando hacen referencia en su enmienda transaccional a la proposición de Esquerra Republicana de Cataluña de acuerdos con el Gobierno de Cataluña y con el Gobierno de Aragón? ¿A qué acuerdos han sido capaces de llegar hasta ahora? ¿A poner una máquina TDR de gasóleo entre Zaragoza y Huesca? ¿Esos son los acuerdos que ustedes quieren traer a esta Comisión? ¿Qué quieren seguir negociando, que el Gobierno catalán y el Gobierno de Aragón tengan que suplementar las tarifas para que a los ciudadanos les salga un precio mucho más razonable que el que sale en la actualidad? Estamos hablando de precios de tarifas; usted habla de las dolinas, usted habla de problemas geológicos, usted habla de problemas de seguridad de las vías. Por Dios, señora diputada, con lo mucho que la quiero, lo que le recomendaría es que en vez de usar todas las semanas ese magnífico AVE hecho por el Partido Popular entre Madrid y Lérida cogiera usted otro medio de transporte (**Rumores**), porque da miedo escucharla a usted hablar de los problemas técnicos.

Entramos en lo que es el nudo gordiano de lo que estamos hablando hoy aquí, la iniciativa de Esquerra Republicana de Cataluña a la que el Partido Popular ha enmendado. En cuanto a las tarifas especiales para Lérida, nosotros hemos incluido Guadalajara. ¿Cuáles son los problemas técnicos, señora Cunillera, que hay en la línea entre Madrid y Guadalajara, para que ustedes hablen de problemas técnicos entre Calatayud-Zaragoza y Huesca-Zaragoza? Ha habido 221 millones de inversión para una electrificación para que al final (**El señor Becana Sanahuja: No puedan correr los trenes.**), la solución que da el Partido Socialista es volver al gasóleo. Menos mal que vuelven al gasóleo y no al gasógeno, que sino estaríamos todavía mucho peor. Cuando hablamos de compensaciones, señores, los usuarios de los trenes tienen que saber, y conocen directísimamente, que el precio por kilómetro en la línea recién inaugurada de Madrid-Toledo es de 0,10 céntimos de euro, igual que Madrid-Ciudad Real. Cuando nos vamos a la línea entre Zaragoza y Calatayud pasamos a 0,23, de Zaragoza a Huesca a 0,24, y en el caso de Guadalajara a 0,27 céntimos; más del doble, en el caso de Guadalajara, casi el triple, del coste que en la línea de Madrid a Ciudad Real.

Señores diputados, salgan ustedes a la calle con ese discurso de todas las carencias de la alta velocidad española del Partido Popular, que parece que en algunos casos a usted hasta se le cae la e de española, porque les da vergüenza (**Protestas. —El señor Ayala Sánchez: No es lo mismo subir a coger brevas que bajar a llevar palos.**), y díganles a los ciudadanos lo que tiene que ver con este asunto.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor, les ruego silencio. Señor, Ayala, no está usted en el uso de la palabra, en el uso de la palabra está el señor Pintado, déjele a él que la use en el tiempo que le corresponde. Señor Pintado, puede continuar.

El señor **PINTADO BARBANOJ**: Muchas gracias, señor presidente.

En definitiva, rebajar el billete del tren para que al final todos los usuarios de la alta velocidad española tengan las mismas condiciones y tengas las mismas oportunidades, independientemente de que vivan en Ciudad Real, en Sevilla, en Lérida, en Zaragoza, en Huesca, en Calatayud o en aquellos puntos que quieran sumarse al mismo. Nos parece una tomadura de pelo —lo tildaré así—, el hablar de la solución de los problemas técnicos primero cuando se trata de dar solución al problema de las tarifas. En cualquier extracto o ámbito de la vida política o económica, cuando una empresa ofrece un servicio defectuoso, como es el que está ofreciendo ahora mismo, según ustedes, con todos los problemas técnicos que tiene, lo que hace es rebajar la tarifa, ofrecer descuentos u ofrecer otras cuestiones. Ustedes no, ustedes lo que están haciendo son dos cosas. Por un lado, quieren solucionar esos problemas técnicos a los que se refieren, tendrán la excusa para subir las tarifas, y a partir de ahí hacer quizá un descuento para que se quede en el precio actual, con las diferencias con el resto. Por otro lado, cuando hablan de negociación, ¿cuánto van a pedir al Gobierno catalán, a los aragoneses y a los catalanes para que implementen las tarifas? Si quieren negociar con ellos, será para pedirles que de esa reducción de tarifas se haga cargo, como en otras cuestiones, el Gobierno de Aragón, el Gobierno de Cataluña o, en el caso de Guadalajara, el Gobierno de Castilla la Mancha, suponemos.

En definitiva, y voy terminando, señor presidente, creemos que tienen que rectificar con celeridad, ya no valen buenas palabras. Usted ha hecho referencia aquí a las palabras del Presidente del Gobierno reiteradamente, en dos ocasiones, que el tema se iba a solucionar de una forma inmediata. Sabemos que se han mantenido diversas reuniones con las plataformas de ciudadanos formadas al uso entre las diputaciones provinciales, los alcaldes de las ciudades, hasta ahora lo único que han conseguido ha sido un tren de gasoil para la ciudad de Huesca, en definitiva, nada de nada. Si el señor Zapatero tiene un compromiso con los ciudadanos de este país para que todos los ciudadanos tengan las mismas oportu-

tunidades, independientemente del territorio, que vaya poniendo en marcha lo que promete.

Termino haciendo una referencia al Ministerio de Fomento. Desde el Ministerio de Fomento parece ser que hay dos posiciones distintas; una, la del secretario de Estado, don Víctor Morlán, de Huesca para más señas, con quien ha habido compromisos reiterados al respecto, y otra de la ministra, portazo de la ministra, según declaraciones del propio presidente de Gobierno de Aragón, portazo a la negociación sobre las tarifas del AVE. Tan fuerte ha sido el portazo, señores del Partido Socialista, que esa puerta —al Partido Popular no le cabe ninguna duda— al final acabará cediendo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pintado.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Quisiera hacer una aclaración, simplemente para que se enteren quién fijó las tarifas.

El señor **PRESIDENTE**: No tiene turno. Corresponde el turno a los grupos parlamentarios que no han intervenido.

Tiene la palabra el señor Grau, por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Intervengo solo para fijar nuestra posición favorable a esta proposición no de ley y a la transaccional que se nos presenta. El descubrimiento de una situación nueva para la línea de Lleida se produjo con la inauguración del tramo Madrid-Toledo en alta velocidad. Como ha recordado ya el portavoz del grupo Esquerra Republicana, propició una respuesta unitaria tanto de la Cámara de Comercio, como del Ayuntamiento de Lleida, como de la Delegación de Comercio de Lleida, la Diputación de Lleida, el Ayuntamiento de Zaragoza, y todas las autoridades de Cataluña y Aragón, en aras de reparar una situación que se reconoció como muy interesante para la línea Madrid-Toledo y que no fue aplicable a la línea Madrid-Zaragoza-Lleida-Huesca. Tengo que reconocer con la portavoz del Grupo Socialista, señora Cunillera, que se ha heredado una situación con graves problemas técnicos, que ella nos ha explicado sucintamente en su exposición. De hecho, también se ha heredado una situación económica desfavorable para los usuarios, que es la no existencia de descuentos.

La auditoría externa, que ha sido positiva para marcarnos determinadas pautas, ha abierto las posibilidades de solución a los problemas técnicos, que no tienen solución fija porque las complicaciones son sucesivas. Nuestro grupo cree que se ha tenido buenas intenciones en fijar determinados plazos aunque, el aumento de la velocidad es aún problemático. Pero no vamos a ponernos en contra de este tema porque se está trabajando en ello, y esperamos la solución lo más pronto posible en beneficio de los usuarios. Sí entendemos que tienen solución son los problemas tarifarios, porque se trata de un sistema de cálculo, de una equiparación, de una planificación mate-

mática de las determinadas tarifas, y esto no requiere sino una voluntad directa de hacerlo. Por ello, nos alegramos de las declaraciones del señor presidente del Gobierno diciendo que más o menos en 15 días habría un sistema tarifario, y nos sumamos a una propuesta que se hizo ayer en el Senado, que fue aprobada por todos los grupos, con la abstención del Partido Socialista Obrero Español, en la que se citaba la posibilidad de que a primeros de enero estas tarifas fueran una realidad para esta línea. Por ello proponemos dos correcciones a la transaccional. La primera, por razones de completar la línea, propone que cuando se habla de la línea de alta velocidad, se dijera Madrid-Guadalajara-Calatayud-Zaragoza-Huesca-Lleida, La segunda que mientras se solucionan los problemas, el Gobierno negociará con carácter inmediato con los representantes de los gobiernos aragonés, catalán y de Castilla la Mancha, que no está citada —digo esto por cuestión semántica— la implantación de nuevas tarifas que incluyan el tema de Guadalajara. Se trataría de incluir todas las partes afectadas en el texto, solamente por corrección. Después, de acuerdo con lo dicho, que esta implantación de estas tarifas se pudiera hacer a primeros de enero, como compromiso del Gobierno.

De todas formas, nuestro grupo acepta el compromiso del Gobierno, le vamos a dar nuestro voto positivo; si hemos hecho estas correcciones ha sido básicamente para no dejarnos esta vez ninguna de las estaciones incluidas (en este caso Guadalajara que se encuentra a una distancia equivalente a la de Toledo), que posiblemente sea en el futuro objeto de un servicio de lanzadera, o que pudiera ser olvidado su tratamiento específico en esta línea. Por ello pues, recordando que la proposición no de ley que presentó en su momento el Grupo de Esquerra Republicana de Cataluña se ha transformado en esta proposición consensuada, nos sumamos a ella y le daremos nuestro voto favorable. Aunque se han cambiado los términos generales, entendemos que la solución propuesta por el grupo que soporta al Gobierno, el Grupo Socialista, es positiva, por lo que, tendrá también nuestro voto positivo.

El señor **PRESIDENTE**:

Para fijar posición sobre la enmienda, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Nuestra posición es incorporar la transacción que hemos hecho con el Partido Socialista y también lo que nos pide Convergència i Unió. Quisiera decir que en el texto original sólo poníamos Madrid-Lleida porque si llegamos a poner Huesca-Calatayud, seguro que según de qué bancada, nos habría caído el epíteto de imperialistas; lo dejamos así creyendo que ya incorporarían los grupos aragoneses las otras denominaciones. Espero poder llegar con la incorporación de Guadalajara a una unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, nos queda el debate de las dos proposiciones no de ley que figuraban con los números 1 y el 2. Les pediría que SS.SS. fuesen

terminando la redacción de las transaccionales para que no tuviésemos que esperar después para la votación.

— **SOBRE EL PUERTO DE GRANADILLA EN TENERIFE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA VERDE-IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/000708.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura con el número 2 en el orden del día sobre el Puerto de Granadilla en Tenerife. Formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Verde— Izquierda Unida— Iniciativa per Catalunya Verds.

Señor Herrera, tiene la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **HERRERA TORRES**: Como algunos de los señores diputados saben, la oportunidad de esta proposición no de ley es absoluta. De hecho, lo hablábamos ahora de forma informal con Gloria Rivero, la portavoz del Grupo Socialista. Ha habido manifestaciones en la isla de Tenerife en torno a diferentes proyectos, pero uno de los proyectos por los que se han movilizado en contra muchas personas (según los organizadores 50.000 personas, que para una isla como Tenerife es un porcentaje importante de la población) ha sido el de la construcción del puerto de Granadilla. Esta no es la primera vez que se discute sobre el tema en esta Comisión, hemos discutido ya otras veces, pero la discusión en torno al puerto de Granadilla, que nosotros trasladamos haciéndonos portavoces, modestamente, de una plataforma amplia manifiestamente contraria a este puerto, es porque los diferentes informes de la viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno canario concluían hace tiempo ya que el proyecto del nuevo puerto de Granadilla era incompatible medioambientalmente con los motivos de la declaración de la LIC de espacios naturales protegidos, así como otros elementos de flora y fauna. Además, ese puerto también era incompatible con otros documentos aportados por el científico Rüdiger Otto y el naturalista Rubén Barone, informes que no sólo se ocultaron al Ministerio de Medioambiente, sino que incluso no se aportaron al propio ministerio cuando tenía que hacer el informe pertinente.

En segundo lugar, además de ocultarse dichos documentos, decimos en nuestra exposición de motivos, y mantenemos, que se tergiversó la información cuando el informe de la Viceconsejería de Medio Ambiente que acompaña a la Consejería de Política Territorial del 29 de junio de 2002, decía que el nuevo puerto se situaba fuera del lugar de importancia comunitaria, fuera de los sebadales del sur de Tenerife, y que la actuación propuesta no perjudicaba la integridad del mismo. A partir de estos informes se ha sabido que el puerto de Granadilla perjudicaría, de construirse, a los sebadales del sur de Tenerife. Un extenso informe de Greenpeace sobre el puerto de

Granadilla, informe que les recomiendo a todos los diputados y diputadas, dice que la conclusión unánime que se desprende de todos esos informes de incompatibilidad ambiental de este proyecto es manifiesta. Es una nota de régimen interior, la número 23, de la Dirección General de Política Ambiental, también de la Consejería de Medio Ambiente. En este informe se dice que los sebadales no incluidos en el lugar de importancia comunitaria existen, son los sebadales del sur de Tenerife, y que el puerto de Granadilla los está afectando. En otra nota de régimen interior de esta misma Dirección General de Política Ambiental de la Consejería de Medioambiente se dice: Del análisis de toda la información recabada se desprende que existe incompatibilidad ambiental del proyecto en cuestión con los motivos de la declaración que antes les hacía mención. Se habla también de la afectación de especies protegidas, como la tortuga boba o la careta careta, también conocida por este nombre. En definitiva, se dan múltiples informaciones que avalan el efecto ambiental que tiene la construcción de dicho puerto. Nos encontramos, por tanto, ante informes claros perdidos en la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno canario. Además de este elemento medioambiental, hay informes que hablan del colapso del puerto de Santa Cruz de Tenerife, informes que son más que discutibles y que se podrían poner en duda, dado que parece haber un colapso sobre el papel que tiene soluciones en el puerto de Santa Cruz de Tenerife, sin ser necesaria la construcción del nuevo puerto de Granadilla. Hay un informe sobre la compatibilidad del proyecto nuevo puerto de Granadilla que dice: Debe tenerse en cuenta que las consecuencias legales, administrativas y penales de la realización del proyecto serían graves al verse afectadas —declaración de Lic, sebadales del sur de Tenerife— las poblaciones de muchas especies amenazadas, el área importante para aves del Médano y los valores de protección de los espacios naturales protegidos del monumento natural de Montaña pelada y la reserva natural especial de Montaña roja. Existen importantes informes que hablan del no colapso del puerto de Santa Cruz como de las características ambientales, y así como de la inoperatividad del puerto de Granadilla por las condiciones atmosféricas de la costa de Granadilla. Además de este elemento, este mismo informe habla de algunas ilegalidades del proyecto de ese puerto industrial denunciadas ante la Dirección General de Medio Ambiente.

Algunos de los diputados saben que hubo denuncia ante los órganos de la Unión Europea porque las condiciones previstas en la Directiva 92/43 del Consejo, relativa a la conservación de los hábitats naturales y de la flora y la fauna silvestre no parecen haber sido observadas. No lo digo yo, lo afirma un escrito remitido por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea al Estado español en agosto de 2004. Por lo tanto, estimamos que estas irregularidades o anomalías han sido ratificadas en este caso por la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea. Ante esta situación, diferentes grupos —algunos de los diputados lo conocen mejor que

yo— han presentado diferentes acciones, incluso han presentado una iniciativa legislativa popular para la declaración de la reserva natural especial del litoral noreste de Granadilla, y por primera vez en la historia del Parlamento canario, se ha rechazado la toma en consideración de una iniciativa ciudadana respaldada por más de 50.000 firmas. Nuestro grupo estima que el Congreso de los Diputados, esta Comisión, no puede estar a espaldas de una exigencia ciudadana avalada por multitud de informes ambientales y económicos sobre la viabilidad del puerto de Granadilla. Esta proposición no de ley debería tenerse en cuenta teniendo en cuenta el Real Decreto Legislativo 1302/86, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, en el que se dice que se podrá acordar la suspensión cuando concurren algunas de las circunstancias siguientes: la ocultación de datos, su falseamiento o manipulación maliciosa en el procedimiento de evaluación. Todo parece indicar que en la evaluación de impacto ambiental del puerto de Granadilla —así lo dice la Unión Europea— ha habido ocultación de datos. Ante esta situación, ¿nuestro grupo qué solicita? Que se lleven a cabo los trámites necesarios para proceder a la suspensión del proyecto del nuevo puerto de Granadilla. La portavoz socialista nos comunicaba esta suspensión a la espera de lo que decidan los órganos de la Comisión, pero entendemos que el punto 2 está plenamente vigente más allá de lo que decidan los órganos de la Comisión y que se debería realizar una nueva evaluación de impacto ambiental en la que sean analizados los documentos a los que no tuvo acceso el Ministerio de Medio Ambiente, documentos a los que he hecho referencia que dan información sobre las zonas de especial protección, especialmente sobre el hallazgo en la zona donde se proyecta la construir la primera fase del puerto de una nueva población de *attractylis preauxiana*, especie en peligro de extinción según el catálogo nacional de especies amenazadas, hecho que se tendría que tener presente a la hora de hacer la evaluación de impacto ambiental. No se ha dispuesto de toda la información, es más, se ha llegado a ocultar información. El Congreso de los Diputados no puede estar a espaldas de esta reivindicación —me atrevo a decir histórica— de la isla de Tenerife, por lo que nos gustaría que esta iniciativa se aprobase. Siendo nuestro grupo parlamentario un grupo con una fuerte sensibilidad ambiental, debería al menos aceptarse el punto segundo de esta proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a realizar esta nueva evaluación de impacto ambiental al abrigo del Real Decreto Legislativo 1302/1986 que permite la suspensión de la evaluación de impacto ambiental cuando no se ha dispuesto, como es el caso, de toda la información sobre la materia.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se le han presentado enmiendas. Grupos parlamentarios desean posicionarse sobre la misma

El señor Mardones tiene la palabra en nombre del grupo de Coalición Canaria.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Entrar en la defensa de la idea que ha hecho Joan Herrera, me lleva a decirle algo con toda cordialidad. Aunque sean contradictorios nuestros posicionamientos, yo respeto su congruencia como representante de unos intereses legítimos y democráticos como es la ecología, como está reconocido en nuestra Constitución. Anuncio nuestra oposición rotunda a esta iniciativa. Como conozco su cordialidad en la que relacionan nuestras conversaciones, dudo mucho de que el redactor de la exposición de motivos haya sido usted o persona de su esfera de influencias porque usted se ha caracterizado siempre por una cordialidad y un respeto. La exposición de motivos de esta iniciativa es verdaderamente querellable, porque se está acusando de prevaricación a un órgano de gobierno de Canarias, a la Viceconsejería de Medioambiente. **(Rumores.)** Señores diputados, si me dejan hablar continuo y, si no, me quedo callado. Repito que voy a votar que no, con o sin argumentos. Se dice en la exposición de motivos cosa que no había conocido jamás en estas iniciativas que la Viceconsejería de Medioambiente ocultó al Ministerio de Medioambiente informes. Es más, se añade que manipuló la información, que remitió al órgano ambiental competente información tergiversada, y en tres párrafos más se acusa de ocultamiento y tergiversación. Desde el punto de vista jurídico esto puede calificarse de prevaricación y quien es acusado de ello tiene derecho a una querrela.

Dicho esto, paso a la cuestión del estilo y de la forma que siempre he apreciado en usted. Este diputado siempre ha hecho gala de un respeto a la contraposición de ideas porque no hay que llevarlas a un terreno judicial y penal, porque incluso a la autoridad portuaria de Santa Cruz de Tenerife se le acusa de haber hecho una licitación mediante de concurso, procedimiento abierto, para a continuación cuestionar la juridicidad de este sistema. Pues bien, señorías, la posición que yo defiendo en contra de esta iniciativa viene avalada por una legitimidad democrática. El pasado día 6 de octubre de este año, el Parlamento de Canarias recibe una iniciativa del Grupo Parlamentario Popular a la cual se suman con enmiendas complementarias tanto el Grupo Parlamentario Socialista como el Grupo Parlamentario de Coalición Canaria, y se acepta la enmienda que va permitir un consenso de todas las fuerzas políticas del Parlamento de Canarias con una enmienda que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, que viene a decir por un lado... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio, por favor. El murmullo es ensordecedor. Puede continuar, señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Por un lado, el Parlamento de Canarias insta al Estado español y a la Unión Europea a comprometerse económica y políticamente con un proyecto que se considera vital para Tenerife, para la economía de Canarias, puestos de trabajo, servicios, etcétera. Estamos tratando de armonizar la

enmienda que presentó el Grupo Parlamentario Socialista y que nosotros asumimos plenamente, con este proyecto económico, laboral y social de Canarias, plataforma logística del Atlántico, que necesita infraestructuras logísticas, lo cual entra en los componentes de financiación de la Unión Europea. Nosotros tenemos una situación geográfica en el Atlántico como región ultraperiférica y hemos tratado de alcanzar un equilibrio con la defensa de los valores ecológicos. En esa enmienda se dice claramente y lo votamos así que dicha infraestructura debe ser complementaria y no sustitutoria del puerto de Santa Cruz de Tenerife dado que ha cambiado el transporte mundial de mercancías por vía marítima, como es la utilización del contenedor. No se transportan ya bodegas con graneles o con carga no aglomerada, va sencillamente en un transporte de contenedores. El puerto actual de Santa Cruz no da más de sí, la ciudad lo envuelve y el ciudadano tiene que sufrir todas las inconveniencias de una salida de mercancía pesada en contenedores, cuando hay en la isla de Tenerife, como ocurre en Gran Canaria, unas posibilidades logísticas de infraestructura, que no quiere decir que se hacen en contra. La actual ministra de Medioambiente del Gobierno actual, señora Narbona, dictó unas disposiciones que obligaron a recortar las dimensiones físicas de las líneas de cabecera de la salida de los diques de este puerto industrial que se trata de hacer en la isla de Tenerife, concretamente en el municipio de Granadilla. Lo que viene en la enmienda que se acepta en el Parlamento de Canarias es que todo lo que se haga sea de respeto absoluto a las prevenciones ecológicas y medioambientales que tienen que ser salvadas y compatibilizadas. Se habla de las exigencias de la legislación medioambiental, europea, española y canaria, albarda sobre albarda, para que tenga todas las garantías de aceptación. Mi grupo se reafirma hoy aquí en que es una situación avalada por la legitimidad del pronunciamiento de un Parlamento autonómico. Mi grupo ha respetado siempre las iniciativas que los distintos partidos y grupos parlamentarios han presentado en el Congreso de los Diputados y en el Senado que vienen como iniciativas de un Parlamento autonómico y las ha valorado positivamente sin entrar en más cuestiones. Si llegaban aquí con la legitimidad de un Parlamento autonómico, las hemos apoyado. Ahora que se hacen discursos y se aceptan determinadas iniciativas que llegan a este Congreso de los Diputados, como estatutos de autonomía hemos dicho siempre que si vienen avalados por la mayoría del voto democrático están legitimados para ser tenidos en cuenta. Por otra parte, sería un contrasentido que alguien votara en contra de un acuerdo adoptado por unanimidad, señor presidente. No estamos hablando de 93 votos a favor y 7 en contra, o de que una formación política, con todo derecho democrático, votó en contra. No; los 60 diputados del Parlamento autónomo de Canarias votaron que sí a una iniciativa conjunta del Grupo Parlamentario Popular, del Grupo Parlamentario Socialista y de Coalición Canaria como agrupación mixta, que

existe en el Parlamento de Canarias. Por tanto, este principio de legitimidad es el que nosotros debemos respetar aquí, y no utilizar por la puerta de atrás para cambiar la legitimidad democrática que tiene un Parlamento. Mi grupo me había pedido transmitir este sentimiento al señor Herrera, porque él defiende aquí una petición que le llega de otra persona. Por eso he dicho que no puedo creer que alguien de su cordialidad, respeto educacional y cortesía parlamentaria hubiera escrito una exposición de motivos verdaderamente querellable y de rechazo. Vamos al contenido de la proposición no de ley. Con estos derechos de legitimidad, pido que haya responsabilidad suficiente y que democrática y respetuosamente vuelvan las aguas a su cauce, porque Canarias está en una coyuntura histórica, no queremos vivir solo del monocultivo del turismo, se acrecientan los tiempos de dificultades y queremos disponer de un puerto complementario con carácter industrial y de servicios al que tiene la capital Santa Cruz de Tenerife en el polígono de Granadilla. Sería muy triste que, con estos dimes y diretes, no se pudiera obtener financiación para la realización de proyectos con cargo a presupuestos estructurales europeos que se van a acabar a partir de 2007, y el que saliera ganando sería Marruecos con el puerto de Agadir, que es donde puede estar la fuerza infraestructural competitiva de los puertos industriales de Gran Canaria y de Tenerife. Por estas razones, mi grupo votará en contra de esta iniciativa que nos ha presentado hoy aquí Izquierda Verde— Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué otro grupo parlamentario desea intervenir? Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor Herrera, sus primeras palabras para legitimar esta proposición no de ley se ha centrado en la manifestación que se produjo hace unos días en Tenerife, pero el señor Mardones ha recordado que algunos grupos organizadores de la manifestación han sido Izquierda Unida, ecologistas y verdes. La intervención del señor Mardones referida a un acuerdo adoptado por unanimidad del Parlamento de Canarias, de todos los grupos políticos, del cien por cien del Parlamento de Canarias, contesta a la legitimidad que usted argumentaba de la manifestación, porque esos grupos, Izquierda Unida, los ecologistas y los verdes, se presentan también a las elecciones al Parlamento de Canarias.

La proposición no de ley denuncia de una forma durísima que las administraciones han ocultado información sobre hipotéticas afecciones a un lugar de interés comunitario y a una especie en extinción, *atractylis preausiana*, y que esta ocultación y tergiversación de datos y de información se produce por la Consejería de Política Territorial y de Medio Ambiente del Gobierno de Canarias. Ya lo ha argumentado el portavoz de Coalición Canaria. Comparto con él que es una exposición durísima en base a la cual se solicita la suspensión inmediata del proyecto nuevo puerto de Granadilla y la realización de una nueva evaluación del

impacto ambiental. Lo que subyace en la pretensión de Izquierda Unida— Iniciativa per Catalunya Verds al denunciar estas gravísimas irregularidades es un posicionamiento político claro en contra del proyecto nuevo puerto de Granadilla, a pesar de que en la exposición de motivos se dice que no se pretende que la declaración de impacto ambiental concluya de una determinada manera. El Grupo Parlamentario Popular hace suya en esta ocasión la posición política del Partido Popular de Tenerife, que es inequívocamente favorable al proyecto y, por lo tanto, va a votar en contra de la proposición no de ley porque no compartimos ni las denuncias de irregularidades que contiene la iniciativa ni el posicionamiento de Izquierda Unida— Iniciativa per Catalunya sobre el proyecto. Como plasmamos en la proposición no de ley que aprobamos en el Parlamento de Canarias, estimamos que se debe agilizar al máximo la ejecución de este proyecto. Y no es cierto que Izquierda Unida no pretenda que la declaración de impacto medioambiental concluya de una manera determinada. Sí lo pretende, pues la declaración de impacto ambiental estudia y analiza la hipotética afección a los lugares de interés comunitario, seabadales del sur de Tenerife, y a la especie en extinción, *atractylis preausiana*, así como analiza y estudia todos los aspectos destacados en su intervención, el lugar de interés comunitario considerado como sitio de protección de la población migratoria de la tortuga, la careta careta, la tortuga boba y la Montaña roja. Todos estos aspectos que se han citado son contemplados en el estudio de impacto ambiental y en todos se concluye que debido a la distancia del nuevo puerto de estos lugares de interés comunitario no son apreciables afecciones significativas y que las medidas correctoras y compensatorias que se proponen se adoptan exclusivamente en aplicación del principio de cautela previsto en el apartado 6.4 de la Directiva 9243. En el resumen de información aportado a la Comisión Europea, que se ha remitido de nuevo por parte del Ministerio de Medioambiente el pasado 3 de noviembre, se habla de una forma inequívoca de todas estas cuestiones. Respecto al LIC, seabadales del sur de Tenerife, se concluye diciendo: Se considera que se trata de una afección potencial atendiendo exclusivamente al principio de cautela. Sobre la influencia en la especie desconocida *atractylis preausiana*, se dice que que encuentra situada aproximadamente a un kilómetro del ámbito del proyecto definitivo puerto de Granadilla, por lo que no espera afección significativa, y solamente se contempla a efectos de cautela previstos en el artículo 6.4. Es decir, esas cuestiones se analizan, se estudian y se informan de manera favorable. Esto respecto a las irregularidades. Por lo que se refiere al fondo del asunto, el Grupo Parlamentario Popular considera una prioridad la ejecución del proyecto nuevo puerto de Granadilla en base a los mismos principios de desarrollo sostenible de la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida. En primer lugar, es absolutamente necesario la ejecución de ese puerto para la recepción de buques gaseros y la ubicación de una planta gasificadora de ciclos combinados, pues la Comunidad Autónoma de Canarias

decidió y apostó hace ya muchos años por sustituir el fuel de la central eléctrica de Granadilla por el gas natural para la generación de energía eléctrica. En segundo lugar, porque es imprescindible erradicar de la autopista TF 1, la que cruza toda la costa de Tenerife, el tráfico pesado muy variado, 400 000 toneladas al año de klinker para la elaboración de cementos desde el Puerto de Santa Cruz a la planta del polígono de Granadilla, 300.000 toneladas de fuel desde la refinería que está ubicada en Santa Cruz a la central eléctrica de Granadilla, 120.000 toneladas de combustible de aviación necesario también desde la refinería hacia el aeropuerto del sur de Tenerife; como digo, es imprescindible, erradicarlos, de la autopista en la cual circulan todos los ciudadanos de Tenerife para desplazarse a sus puestos de trabajo y todo el turismo de Tenerife. En tercer lugar, el puerto de Santa Cruz no puede asumir, como ya se ha dicho, el futuro tráfico de carga pesada, portacontenedores, necesario para lograr convertirse en un centro logístico de vanguardia y evitar que todo el tráfico comercial en estos momentos en ese sitio del Atlántico pase al puerto de Agadir. Esto es absolutamente necesario para la diversificación de nuestra economía que se establece en las directrices de ordenación del territorio, aprobadas por el Parlamento de Canarias en el año 2003. Y, por último, porque no existe otro lugar posible ya que prácticamente el 50 por ciento del territorio insular está protegido. Hablar a los canarios de protección medioambiental cuando hemos decidido libremente, a pesar de la presión del turismo, conversar el 50 por ciento de nuestro territorio, no admite ningún debate en esta Comisión.

Señor Herrera, usted dijo antes que todos estos problemas tienen solución en el puerto de Santa Cruz, pero no lo tienen. El puerto de Santa Cruz no está en un extremo de la ciudad de Santa Cruz de Tenerife, abarca el litoral de toda la ciudad de Santa Cruz, y hace años que los ciudadanos de Santa Cruz decidimos tener acceso al mar. Ese acceso al mar de los ciudadanos, con proyectos emblemáticos para el uso del ciudadano, no es compatible con el tráfico comercial pesado, que yo he comentado antes, en el puerto de Santa Cruz. El puerto de Santa Cruz eligió su futuro ya hace años, cual es el lograr una actividad comercial de pasajeros y de cruceros compatible con el uso por los ciudadanos de Santa Cruz. Por todo ello, el Grupo Parlamentario Popular va a votar en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, la señora Rivero.

La señora **RIVERO ALCOVER**: Quisiera intervenir en esta Comisión en esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Verde— Izquierda Unida sobre la suspensión del denominado proyecto nuevo puerto de Granadilla en cuya parte expositiva se sostiene esa ocultación o manipulación en la que nosotros no vamos a entrar porque ni la Viceconsejería de Medioambiente del Gobierno de Canarias ni el Gobierno ni el

Ministerio de Medioambiente en el año 2002, eran ostentados entonces por el Partido Socialista. De estos informes de los que habla ha tenido acceso posteriormente el Ministerio de Medio Ambiente actual, quien ha dado a conocer a la opinión pública con rigor, a través de su gabinete de prensa, el proceso desarrollado desde su toma de posesión, de redimensionamiento y adaptación a la norma comunitaria medioambiental del proyecto del puerto de Granadilla. Por otra parte, el Ministerio de Medio Ambiente explicita que el proyecto dista a más de 1750 metros de ese lugar de interés comunitario al que se refiere la proposición no de ley y que no existen o quedan fuera del alcance de la afección de la llamada piña de mar, que es una especie vegetal que se encuentra en la zona del proyecto definitivo.

He de decirlas a los portavoces del Grupo Popular y de Coalición Canaria que el debate vivo que se ha producido en la sociedad tinerfeña proviene, probablemente, de la poca claridad y transparencia que ambos partidos políticos han suscitado en este debate social sobre el puerto de Granadilla, porque no se han tenido en cuenta el desequilibrio que existe en Tenerife, ni las necesidades de las instalaciones portuarias. Debería haberse alcanzado un consenso, que solo se ha conseguido cuando el Gobierno del Partido Socialista ha accedido al Ministerio de Medioambiente, no antes. El señor Huera se ha referido a una iniciativa popular. Efectivamente, por ver primera se lleva una iniciativa popular al Parlamento regional, hecho de extraordinaria relevancia en la historia autonómica, porque la democracia que nosotros defendemos, esa democracia representativa con instrumentos esenciales, no solamente la constituyen los partidos políticos, sino que también es también iniciativa popular. Si se hubiera tomado en cuenta esta iniciativa probablemente no estaríamos hablando de ella aquí, que fue lo que pretendió el Grupo Socialista canario. Lo quisieron los grupos que en ese momento actuaban, Coalición Canaria y el Partido Popular. Probablemente, este debate no se hubiera producido en la sociedad tinerfeña con la acritud actual. No vamos a apoyar la iniciativa por ser extemporánea, porque se insta al Gobierno a realizar algo que ha venido haciendo en dos ocasiones, porque a pesar de no tener las condiciones medioambientales a su alcance, la autoridad portuaria ha licitado por dos veces la ejecución del puerto de Granadilla, y el Ministerio de Medio Ambiente de este Gobierno ha suspendido el cumplimiento de la normativa medioambiental sobre el dictamen de impacto ambiental y de la normativa europea. Dicho lo cual, para que lo conozcan todos los señores diputados, quiero hacer una relación de lo que ha ocurrido con el puerto industrial de Granadilla, dado que he percibido un cierto desprecio cuando se habla de verdes, ecologistas como si fueran distintos grupos o ciudadanos. Espero que no sea así, pero da esa sensación cuando se habla de los mismos. Las manifestaciones son buenas y las plataformas ciudadanas, también. Tenemos que hacerles caso porque ahí tiene origen la iniciativa del Parlamento canario. Es en el año 2000 cuando se

habla de lo que dice la proposición no de ley, nuevo puerto de Granadilla, y que consistía en la construcción de un puerto de cinco kilómetros de longitud en un lugar de interés comunitario. Esto es lo que el Partido Socialista canario en su momento llamó macropuerto y que fue potenciado por el Partido Popular y por Coalición Canaria. (Rumores.) Posteriormente, la Autoridad Portuaria en el año 2001 hace una reducción significativa de este dique y lo llama nuevo puerto en el litoral del polígono de Granadilla, fase primera, con lo cual surge nuevamente la susceptibilidad de que se iba, a desarrollar estos cinco kilómetros de longitud del puerto, y habla de una declaración de impacto ambiental del año 2003 que posteriormente licita a través de ella la Autoridad Portuaria el 14 de julio de 2004, en contra de lo manifestado por el Ministerio de Medio Ambiente que en este momento ostenta el Partido Socialista y la señora Narbona, hasta tal punto que ante la preocupación suscitada por los efectos ambientales de este proyecto en esta primera fase, como se denominaba, se decide una nueva reducción de la dimensión del mismo y se produce la revocación de esa licitación el 27 de noviembre de 2004, primera suspensión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio, por favor.

La señora **RIVERO ALCOVER**: Gracias, presidente.

Por eso digo que es extemporánea la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida. Se comunica este proyecto a la Comisión Europea respondiendo a su solicitud de información, la cual este Gobierno cumple formalmente, y se da ante las diversas quejas recibidas en relación con el proyecto. Pero, he aquí que nuevamente la Autoridad Portuaria vuelve a licitar el 5 de enero de 2005 sin esperar a la resolución y ha tenido que volver a verla el Ministerio de Medio Ambiente con posterioridad porque advierte que en el proyecto que se vuelve a licitar en enero de 2005, además de esa reducción, se habían añadido 840 metros más que incumplían el dictamen de impacto ambiental. Se produce, por tanto, a instancias del Ministerio de Medio Ambiente. Nuevamente la Autoridad Portuaria de Santa Cruz de Tenerife decide la revocación de la licitación publicada el 5 de enero de 2005 para proceder a esta nueva licitación del proyecto definitivo con las modificaciones realizadas por el Ministerio de Medio Ambiente, y estamos a la espera de la resolución de la Directiva de Hábitat europea al haber afecciones o especies naturales protegidas, y es el dictamen y la base del procedimiento que se sigue en Europa. Nosotros sí que cumplimos escrupulosamente con la norma medioambiental. Por tanto, el Ministerio de Medio Ambiente subraya —y es lo que se ha venido manifestando a la opinión pública desde su toma de posesión— que se trata de un proyecto definitivo, no de una primera o segunda fase de un mayor proyecto, sino que se trata de un proyecto definitivo que se ha reducido en 1.547 metros y

en 3,6 kilómetros respecto al proyecto original del Partido Popular y de Coalición Canaria. El área ocupada por la superficie portuaria se reduce en un 36 por ciento y es la quinta parte del proyecto original que se presentó por el Partido Popular y por Coalición Canaria. En las 78,6 hectáreas del proyecto definitivo se incluyen esas cinco hectáreas para establecer la planta de regasificación de gas natural licuado, que es una infraestructura que sabemos imprescindible para reducir sustancialmente el impacto ambiental del actual sistema de generación eléctrica de Tenerife. Podemos ser conscientes de lo que ha pasado en estos últimos días, que es bastante significativo del problema eléctrico que tenemos en la isla de Tenerife. El proyecto definitivo se encuentra a una distancia mínima de 1.750 metros del lugar de interés comunitario que en el proyecto original del macropuerto del que hablamos, que no ha tenido transparencia alguna, afectaba directamente al lugar de interés comunitario. En la configuración definitiva que se ha hecho por este ministerio queda fuera del acta de afección la piña de mar o la especie vegetal en peligro de extinción. Se atenúa además el efecto que podría tener respecto al transporte de arena en el puerto de Granadilla previsto en esta adopción de medidas correctoras. Por tanto, este Ministerio de Medio Ambiente sí que ha realizado su trabajo, resultado de un esfuerzo de concertación con las administraciones implicadas, tomando en consideración el intenso debate público que ha tenido lugar en la sociedad tinerfeña, y con la postura específica del Partido Socialista canario, que no se ha opuesto nunca a la construcción de una estructura portuaria en el sur de la isla de Tenerife porque es de interés general y así fue declarada en la Ley de Puertos en las Cortes Generales, precisamente con una mayoría socialista. Pero sí se han establecido exigencias definitivas en estricto cumplimiento de la legislación medioambiental, no cambiando de actitud o jugando a la agachadilla como se ha hecho respecto a la legislación medioambiental, a pesar de que algunos dirigentes del Partido Popular —y le digo al señor Matos que lo debería de tener en cuenta— están diciendo una y otra vez que el puerto se hará le guste o no a Europa y, como usted comprenderá, este Gobierno no está en la línea de infringir la legislación medioambiental y el ordenamiento. Por tanto, indico también con argumentos avalados que la iniciativa popular hubiera suspendido este debate que no quiso el Gobierno del Partido Popular y de Coalición Canaria, y que el Partido Socialista canario siempre se ha manifestado en favor de la instalación en el sur de Tenerife en provecho de la economía y con la escrupulosa exigencia de la legislación medioambiental. Además, muy favorable, como no puede ser de otra manera, el máximo de potencialidades del puerto de Santa Cruz, cumpliendo lo que exige a las instituciones públicas canarias la Ley 19 de 2003 porque, antes de realizar infraestructuras nuevas, la prioridad sería ampliar, rehabilitar, potenciar las infraestructuras ya existentes, y esta es la del puerto de Santa Cruz, fruto de una inversión pública meramente marginal y en base a argumentos que muchos ciudadanos de la isla de Tenerife no

entendemos, no compartimos y no nos habían convencido porque no estaban en la línea de respeto y de complementariedad de la infraestructura del puerto de Santa Cruz. De ahí que esa enmienda de sustitución en la última iniciativa que por unanimidad los dos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra han establecido, a instancias del Partido Socialista canario, que es precisamente que el Parlamento canario adapte el proyecto a las exigencias de la legislación medioambiental europea, española y canaria, que deberá ser complementaria y no sustitutoria del puerto de Santa Cruz, y potenciada, y optimizadas sus posibilidades ante estos órganos de la Unión Europea para que se realicen en el ámbito de sus competencias las actuaciones necesarias para la ejecución de este puerto de Granadilla. Eso es lo que ha hecho este Ministerio de Medio Ambiente, respetando escrupulosamente —insisto— la directiva comunitaria, a la espera de cuya resolución estamos. Esperemos que no se vuelva a realizar por parte de la Autoridad Portuaria una licitación que no espere a la directiva comunitaria. Por ello, no podemos en modo alguno —ya acabo— votar a favor de una iniciativa que insta al Gobierno a realizar lo que ya ha venido realizando y, además, con la suspensión por dos veces de forma escrupulosa y cumpliendo la normativa ambiental, estando siempre a la espera de lo que nos indique la directiva de la Comisión Europea. (El señor Matos Mascareño pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Matos.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, no voy a entrar en el fondo, pero...

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Matos. El debate ha terminado. Además, no ha habido ninguna alusión.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Se ha interpretado por la portavoz socialista el desprecio de este portavoz a determinados grupos, lo cual es completamente...

El señor **PRESIDENTE**: He estado muy pendiente del debate y he visto que incluso ha matizado.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Señor presidente, reitero la necesidad...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Matos, le he dicho que no ha lugar a la cuestión de orden; se lo he dicho ya.

El señor **MATOS MASCAREÑO**: Me gustaría que constara en el «Diario de Sesiones» que considero imperinentes esas manifestaciones.

La señora **RIVERO ALCOVER**: Solo quiero manifestar que era una percepción personal.

El señor **PRESIDENTE**: Está recogido en el «Diario de Sesiones».

POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A EJECUTAR LA LÍNEA FERROVIARIA DE ALTA VELOCIDAD ENTRE BOBADILLA Y ALGECIRAS Y A GARANTIZAR LAS INVERSIONES NECESARIAS PARA SU REALIZACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000220.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el punto número 1, formulada por el Grupo Parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a ejecutar la línea ferroviaria de alta velocidad entre Bobadilla y Algeciras, y a garantizar las inversiones necesarias para su realización.

Para su defensa tiene la palabra la señora Villalobos.

La señora **VILLALOBOS TALERO**: En primer lugar, quiero agradecer la cortesía del presidente de haber pasado esta proposición no de ley, que era la primera, a la última, porque yo tenía que estar en otra Comisión.

Voy a intentar ser lo más breve posible. En el plan de infraestructuras 2000-2007 del Gobierno del Partido Popular, en la parte correspondiente a la alta velocidad ferroviaria, aparece reflejada de forma clara la línea Bobadilla-Algeciras con un trazado Bobadilla-Ronda, Ronda—Cortes de la Frontera, Cortes de la Frontera— San Pablo, San Pablo— Algeciras. Este proyecto aparece en el PIT 2000-2007, porque el Gobierno, el Ministerio de Fomento llega a un acuerdo con la Junta de Andalucía en un documento firmado el 2 de abril de 2002 llamado Propuesta de actuación conjunta Ministerio de Fomento—Consejería de Obras Públicas y Transportes para la reforma del sistema ferroviario en Andalucía. En este acuerdo, que llevaban negociando dos años el Ministerio de Fomento y la Junta de Andalucía, aparece convertir la obsoleta línea ferroviaria Bobadilla-Ronda-Algeciras en un tren de alta velocidad. A partir de ese momento, el Gobierno inicia un procedimiento que aparece por primera vez en los presupuestos del 2004 para comenzar el estudio de esa línea de alta velocidad Bobadilla-Ronda-Algeciras. Desde el punto de vista de las necesidades reales de Andalucía, en concreto, de la provincia de Málaga y de una comarca tan importante como Ronda tan aislada por muchos motivos geográficos, era fundamental que este tren de alta velocidad llegase a buen término. En los presupuestos de 2004 aparece por primera vez una partida presupuestaria para el tren de alta velocidad. Al mismo tiempo, el Ministerio de Fomento inicia un procedimiento para mejorar la electrificación de la vieja vía existente en que, previendo los años que se iba a tardar en realizar este proyecto —insisto en que con la Junta de Andalucía— del tren de alta velocidad Bobadilla-Ronda-Algeciras. Esta diputada y el resto de sus compañeros se han interesado por este tren de alta velocidad y por la electrificación, que es el otro proyecto que, —y estoy convencida de que el portavoz del Partido Socialista hará hincapié en esta cuestión— se ha retrasado porque no tenía el estudio de impacto medioambiental, y

el Ministerio de Medio Ambiente paralizó las obras que se tenían que haber iniciado en el año 2000 y que en este momento está llevando a cabo el Ministerio de Fomento. Pero, como digo, yo me interesaba por la línea de alta velocidad.

El 2 de diciembre del año 2004 el Ministerio de Fomento nos contesta que estaba redactando el estudio informativo, que no podía precisar el trazado, pero que en principio era interés del ministerio que este trazado de alta velocidad pasara por Ronda. Sin embargo, la realidad ha sido otra. El 13 de octubre de 2005, a pregunta de los diputados de Málaga del Grupo Popular, el ministerio contesta que todavía no tiene el trazado definitivo y el 20 de octubre de 2005, en una pregunta mucho más concreta de estos diputados, el Ministerio de Fomento contesta que el trazado se hará a través de la provincia de Cádiz. Como es imposible hacer un trazado Bobadilla-Ronda-Algeciras sin pasar por la provincia de Málaga, necesariamente hay que interpretar que se abandona la idea del tren de alta velocidad planteada, insisto, en el documento firmado por la Junta de Andalucía en el año 2002 para mejorar la red de prestaciones ferroviarias en la Comunidad Autónoma de Andalucía. En este sentido, aunque el PEIT no aclara muy bien cada uno de los proyectos de trazado, cómo van a ser, cómo se van a financiar, sin embargo, en una respuesta parlamentaria el Ministerio de Fomento dice que la línea Bobadilla-Ronda-Algeciras será una línea de red de altas prestaciones, que no sabemos muy bien qué es, porque no es un concepto acuñado ni siquiera en la Unión Europea; es convencional o es de alta velocidad, pero de altas prestaciones ... Dice además que para tráfico mixto, y añade: Habida cuenta de que Algeciras es un puerto muy importante —lo cual comparto con el Ministerio de Fomento— las mercancías irán por ese trazado. Aquí tengo la respuesta a disposición de todos los diputados. Confirma el Ministerio que en el PEIT el trazado Bobadilla-Ronda-Algeciras deja de ser de alta velocidad, que buscará otro trazado que necesariamente pasará por la provincia de Cádiz, con lo cual me imagino que los diputados de Cádiz del Partido Socialista, entre otros el señor de la Encina, estarán muy contentos, pero yo, diputada por Málaga, no estoy tan contenta como lo estará el señor de la Encina, que siempre ha luchado por ello. No sé si es más lógico ese trazado o no lo es. La realidad es que la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento acordaron esto, y me parece muy importante que esta proposición no de ley sea apoyada por el Grupo Socialista. Y digo esto porque en este mismo documento firmado entre la Junta de Andalucía y el ministro de Fomento Álvarez-Cascos también aparecía el trazado Sevilla— Bobadilla— Granada, el cual se convertía en un tren de alta velocidad con dos vías de línea europea. Parece ser que tanto el Ministerio de Fomento como la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía habían acordado que si había suficiente uso de ese trazado en el futuro se iría a las dos líneas, pero que en primer lugar se construiría una sola vía en ese trazado. Gran escándalo por parte de los diputados socialistas, movilizaciones de todo tipo y promesas de los diputados

del Partido Socialista por Granada de que se cumpliría el compromiso electoral de un tren de alta velocidad con dos vías, exactamente igual que el resto. Nos hemos madrugado en estos días con unas declaraciones de la consejera de Obras Públicas, en las que dice que ya se ha adjudicado un trazado convencional. Como hay una cierta desconfianza de que se vaya a hacer este tren de alta velocidad, previsto —insisto— tanto por la Junta de Andalucía como por el Gobierno en aquel momento del Partido Popular, es por lo que pido que el Grupo Socialista apoye esta propuesta.

El Grupo Socialista presenta una enmienda sobre la que, como no hay réplica, voy a fijar posición. En ella que dice que continúa el desarrollo de las actuaciones en marcha de la línea férrea Bobadilla-Ronda-Algeciras. Lo que pasa es que el desarrollo de las actuaciones en marcha corresponden a la electrificación, no al tren de alta velocidad, por tanto, son dos proyectos diferentes. Yo acepto, porque es verdad, que lo está llevando a cabo en este momento el Ministerio de Fomento, pero es que yo no hablo de eso. Y añaden proponer en el marco del PEIT las actuaciones complementarias necesarias para asegurar una adecuada conexión ferroviaria de la Bahía de Algeciras con la red de alta velocidad. Luego si fuera por la de Bobadilla-Ronda-Algeciras no haría falta plantear esta segunda parte de la enmienda. En su buena voluntad, que desde luego la tiene y yo se la acepto, el portavoz del Grupo Socialista, el señor De la Encina, me plantea una transaccional para que digamos que se continúan las obras en marcha de la línea férrea., Señor De la Encina, me encantaría poder aceptársela porque significaría que realmente se va a hacer el tren de alta velocidad, pero son dos proyectos diferentes: el de la electrificación, que efectivamente hubo errores a partir del año 2000 y faltaba el impacto medioambiental, y el proyecto que se refleja en el PEIT 2000-2007, en el acuerdo de 2002 entre la Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes, y el Ministerio de Fomento, propuesta de actuación conjunta para la reforma del sistema ferroviario en Andalucía. Por lo tanto, lo que quiero es que se cumpla el acuerdo del año 2002 con la Comunidad Autónoma andaluza, que se cumpla la promesa hecha tanto por el Partido Socialista como por el Partido Popular en Ronda de un tren de alta velocidad. Yo comprendo que a los diputados de Cádiz a lo mejor esto no les interese mucho, pero sí a los que estamos en Málaga y a los que queremos que se desarrolle la comarca de Ronda. Yo es que quiero es que se cumplan los compromisos adquiridos por todos. Por eso, no puedo aceptar la enmienda del PSOE, que demuestra claramente que no se va a hacer el tren de alta velocidad entre Bobadilla, Ronda y Algeciras, ni tampoco la transaccional porque, insisto, señor De la Encina, si fuese otro el caso y no el tren de alta velocidad se la tendría que aceptar, pero entienda que no puedo ser tan torpe y plantear una proposición no de ley de mejora de la electrificación de un trazado que me consta que en el año 2002 tuvo un problema y que lo sigue desarrollando adecuadamente en este momento el Ministerio de Fomento

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz el señor De la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Veo que los compañeros diputados están todos inquietos, es que no me extenderé más allá de cinco minutos en mi intervención que, por la extensión que ha tenido la de la diputada Celia Villalobos los necesito como mínimo señor presidente.

Como cuestión previa, quería decir a la querida diputada Celia Villalobos que los diputados de Málaga tienen la misma percepción que los diputados de Cádiz. Tenemos un objetivo común seamos de Málaga, Cádiz, Sevilla o Madrid: que nuestro país tenga unas mejores infraestructuras dentro del objetivo de cohesión territorial, Por tanto, no discrepamos para nada sino, muy al contrario, tenemos todos los diputados de Cádiz y de Málaga respecto a este proyecto la misma percepción, que no es la que ustedes han querido dar cuando gobernaban de que iban a llevar cuando gobernaban, la alta velocidad desde Bobadilla pasando por Ronda hasta Algeciras, Y usted, señora Villalobos, sabe que el proyecto que tiene en la mano está ahora mismo en información pública. Fíjese que ustedes estuvieron ocho años de en el Gobierno y en 18 meses hemos tenido que sacar nosotros a información pública el estudio informativo, que desde el miércoles pasado está expuesto en los ayuntamientos afectados y publicado en el Boletín Oficial del Estado para que los ciudadanos puedan alegar si quieren. Y el BOE dice claramente: proyecto de mejora y electrificación de la línea ferroviaria Bobadilla-Ronda-Algeciras, tramo Ronda-Algeciras. Por tanto, estamos acometiendo el mismo proyecto que ustedes iniciaron. Sería un engaño al que no nos vamos a sumar, decir aquí que se continúe el proyecto de alta velocidad Bobadilla-Ronda-Algeciras, porque usted sabe como yo que no es, desgraciadamente, alta velocidad. Usted conoce quizá hasta mejor que yo la sierra de Ronda sabe que tiene dos parques naturales una complejidad orográfica tremenda, , en definitiva, una situación que hace difícil la alta velocidad. ¿Y cuál es el objetivo de este Gobierno que no pudo lograr el suyo?, que no perdamos más el tiempo y que en el plazo de un año y medio se comiencen las obras de mejora y electrificación. ¿Por qué? Porque lo es que inmediatamente necesitan los ciudadanos de Ronda, Málaga, Cádiz y Campo de Gibraltar; porque hay un puerto, como usted ha dicho, que es el primero de España en movimiento de contenedores que no puede seguir con esa línea en las condiciones en que está, y hay una sierra, la de Ronda, que necesita una mejora por su potencial turístico. ¿Qué tenemos que hacer, señora Villalobos? Acometer el proyecto sin más dilación, porque ustedes estuvieron ocho años y ni siquiera pudieron terminar el estudio de impacto ambiental. Y le honra reconocer que hubo un motivo, y es que el Ministerio de Fomento quiere impulsar un proyecto que pasa por dos parques naturales, sin declaración de impacto ambiental. Y en octubre de 2002 el Ministerio de Medio Ambiente

del Partido Popular le dice al Ministerio de Fomento del Partido Popular que pare el proyecto. ¿Cómo va a ejecutar una mejora y electrificación sin una declaración de impacto ambiental? ¿Qué pasó? Que se perdieron dos preciosos años, dos años que ha recuperado este Gobierno, teniendo ya en información pública el estudio informativo para que en 24 días que le quedan se resuelvan las alegaciones, en marzo esté resuelto el estudio informativo y remitido al Ministerio de Medio Ambiente para la declaración de impacto ambiental oportuna. Esa es la verdad. Por tanto, lo que yo le planteo en mi enmienda es que continuemos con este proyecto, y ahora usted me dice: No, es que nosotros teníamos idea de una alta velocidad. Claro, y yo tengo idea de vivir 150 años. **(Risas)**

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

EL SEÑOR DE LA ENCINA ORTEGA: Y desgraciadamente me quedará sabe dios dónde. con ideas no se hacen las actuaciones de un gobierno serio, se hacen con proyectos como el nuestro, llevándolo al BOE para información pública, y con la ejecución. señora Villalobos, con todos mis respetos, usted ha dicho una verdad: que el gobierno del partido popular adjudicó seis millones de euros en el 2004. y yo le pregunto, ¿cuánto adjudicó en los ocho años? esos seis millones de euros nada más. ¿por qué? porque no avanzó más. no paralicemos más un proyecto que es fundamental para Málaga y para Cádiz, pero digamos la verdad a los ciudadanos. el proyecto es de mejora y de electrificación. Y ¿qué digo yo en mi enmienda? que además de eso en las previsiones del PEIT, que se recoja la alta velocidad, pero cuando se termine el plan sectorial de desarrollo del PEIT, que como usted sabe, se ha aprobado el 25 de junio en el consejo de ministros. eso es decir la verdad, señora Villalobos, que es lo que pretende el partido socialista, y sobre todo impulsar el proyecto de mejora y electrificación, y por qué no la alta velocidad. Nosotros no renunciamos a la alta velocidad, como usted ha dicho, pero no vamos a engañar, como desgraciadamente otros hicieron diciendo que iba a llegar la alta velocidad a todos los sitios y, luego, fíjese usted la que estamos pasando con poner la alta velocidad Madrid-Lleida, Lleida-Barcelona, fíjese la que llevamos. por tanto, vamos a ser serios en esta cámara, vamos a ejecutar este proyecto, que lo vamos a hacer en esta legislatura, y vamos a sacar adelante la alta velocidad, pero no ahora como usted dice, porque ahora no toca, como diría alguien que a ustedes les suena. Ahora toca hacer lo que no se ha hecho en ocho años, que es llevar adelante pronto este proyecto, porque lo exigen sus ciudadanos de Málaga y los ciudadanos de Cádiz a los que yo tengo el honor de representar. **(Aplausos)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a pasar a la votación de las distintas proposiciones no ley en el orden del día para no confundirnos. No obstante, antes quiero decir algo a los portavoces, que si no tienen

inconveniente, mañana después del Pleno, se celebre reunión Mesa y junta de portavoces para establecer el orden del día de la comisión a celebrar el próximo 21. Se comunicará por el letrado hoy para que lo sepan.

Pasamos a las votaciones. En primer lugar, vamos a votar, la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular relativa a alta velocidad entre Bobadilla y Algeciras, si no he entendido mal, señora Villalobos, al no haber aceptado la enmienda, se vota en sus justos términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto número 2 sobre el puerto de Granadilla, en Tenerife.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, uno; en contra, 34; abstenciones, dos.

El señor Presidente: queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el punto número 3 relativa a los servicios ferroviarios entre Vigo y Porto. A esta proposición no de ley se ha redactado una transaccional que paso a leer a SS.SS. porque es la que se someterá a votación: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a mantener las negociaciones precisas con el Gobierno portugués y a través de Renfe y la compañía ferroviaria portuguesa para la continuidad y mejora de los servicios ferroviarios entre Vigo y Porto, al objeto de lograr su viabilidad económica y social: asimismo, a continuar con el desarrollo de las actuaciones que actualmente están en marcha en relación a inversiones en la línea Tuy-Vigo en mejora de sus estaciones y señalización, entre otras.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el punto 4, relativa a las obras correspondientes a la puesta en funcionamiento del AVE a Huelva. A esta proposición no de ley se ha formulado una enmienda transaccional que paso a leer. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: 1. Agilizar al máximo la emisión de la declaración de impacto ambiental; 2. Concretar y programar las actuaciones a llevar a cabo en la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva en el desarrollo sectorial del PEIT, actualmente en fase de realización; 3. A culminar el citado desarrollo sectorial del PEIT cuya finalización está prevista en el horizonte temporal de un año, aproximadamente, sin que sus trabajos interrumpan asimismo la actual tramitación de la línea aludida.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto 5, por la que se insta al Gobierno a la reanudación de las obras de la variante de Vallirana con carácter de urgencia. También aquí hay un texto, que es el que sometemos a votación, que paso a leer: El Congreso de los Diputados dando también cumplimiento a la moción aprobada por unanimidad el 26 de noviembre de 2005 por el Ayuntamiento de Vallirana, insta al Gobierno a, 1. Una vez reciba los estudios geotécnicos de Cedex, a finales del mes de diciembre, reanudar la construcción de la variante de Vallirana a principios del 2006, según el proyecto original, tan pronto como sean valorados los referidos estudios, introduciendo las variaciones técnicas en el túnel a fin de asegurar las construcciones existentes que coinciden con su trazado y desechando nuevas variantes a cielo abierto, porque representarían una mayor afectación paisajística y comportaría una nueva declaración de impacto ambiental con la consiguiente paralización y retraso de la obra, si de las conclusiones de tales estudios ello fuera posible. 2. Facilitar cuando sea procedente al Ayuntamiento de Vallirana la ordenación del tráfico en la travesía urbana de la N-340, que posibilite una circulación de vehículos de mayor coherencia con la realidad local sin que se vea perjudicada innecesariamente esta circulación.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a votar la proposición no de ley que figura en el punto 6, relativa a impulsar la colaboración entre administraciones para optimizar la planificación y el funcionamiento de la red viaria de titularidad estatal y autonómica a su paso por la ciudad de Olot y la comarca de La Garrotxa. Se han aceptado las enmiendas 1 y 3.

El señor **JANÉ I GUASCH:** Nuestro grupo quiere votar en contra del punto 2 y a favor del punto 3.

El señor **PRESIDENTE:** No es posible, señor Jané. Puede hacerlo usted constar como lo está haciendo ahora, pero no es posible.

Pasamos a la votación de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; en contra, uno; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** queda aprobada.

Pasamos a continuación a votar la proposición no de ley que figura en el punto 7, relativa a la intercambiabilidad de billetes entre las navieras que operan en el Estrecho, del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto número 8 en relación con los proyectos de infraestructuras para el futuro desarrollo de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 17; abstenciones, 4.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada

Votamos finalmente la proposición no de ley que figura en el punto 9, sobre descuentos en el trayecto del AVE Madrid-Lleida. La votación será sobre el texto transaccional que paso a leer a continuación: Tan pronto como estén solucionados los problemas técnicos que actualmente presenta la línea de alta velocidad Madrid-Guadalajara-Calatayud-Zaragoza-Huesca-Lleida que permitan el incremento de la velocidad y, por tanto, la introducción de nuevos servicios, diseñar un sistema de tarifas versátil, que suponga la similitud de condiciones económicas y de todo tipo para usuarios. Mientras se solucionan esos problemas, el Gobierno negociará con carácter inmediato con los representantes de los gobiernos aragonés y catalán la implantación de unas tarifas que permitan a los usuarios habituales tanto recorridos íntegros como intermedios, acceder a unas condiciones de abono y descuentos similares a los actualmente existentes en la otra línea de alta velocidad en servicio en España, tarjeta Plus, tarjeta Global Plus y abono mensual de estudiante.

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

El señor **PRESIDENTE:** queda aprobada

Señorías, finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Eran las dos y cuarenta minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**