



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 621

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 34

celebrada el miércoles, 21 de junio de 2006

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de Ley:

- Por la que se insta al gobierno a continuar con las actuaciones ya iniciadas y ejecutar las obras relacionadas con el anteproyecto de ordenación urbana del entorno de la iglesia de Santullano. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001089.) 2
- Por la que se insta al Gobierno a ceder las estaciones situadas en la vía verde del Baix Ebre y Terra Alta. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001336.) 5

	Página
— Relativa a establecer una vía de comunicación directa entre Huelva y Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001511.)	7
— Relativa al pago de la indemnizaciones a los trabajadores del mar afectados por obras del puerto exterior de A Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001526.)	11
— Sobre la paralización del segundo by-pass por la comarca de l’Horta. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001708.)	14
— Relativa a la paralización de la actividad de la Sociedad Pública de Alquiler. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001582.)	17
— Sobre la situación de la estación central del Camp de Tarragona en la conexión con el Corredor Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya. (Número de expediente 161/001745.)	23

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías vamos a comenzar la sesión. Hay una petición de cambio del orden del día, de modificar el orden como es habitual, que es pasar la proposición no de ley que figura en el número 2 al número 1. Parece ser que la señora diputada que la tiene que defender tiene que ausentarse. ¿Hay inconveniente? (**Denegaciones.**) Se queda como está el orden del día; no es posible aceptar el cambio porque no está el diputado del Grupo Popular que lo tiene que defender. Por lo tanto, mantenemos el orden del día en sus propios términos.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CONTINUAR CON LAS ACTUACIONES YA INICIADAS Y EJECUTAR LAS OBRAS RELACIONADAS CON EL ANTEPROYECTO DE ORDENACIÓN URBANA DEL ENTORNO DE LA IGLESIA DE SANTULLANO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001089.)**

El señor **PRESIDENTE**: Anuncio que no está previsto que votemos antes de las doce y media.

Pasamos por tanto a la proposición no de ley número 1, formulada por el Grupo Parlamentario Popular, por la

que se insta al Gobierno a continuar con las actuaciones ya iniciadas y ejecutar las obras relacionadas con el anteproyecto de ordenación urbana del entorno de la iglesia de Santullano. Tiene la palabra la señora Castro para defender la iniciativa.

La señora **CASTRO MASAVEU**: El 8 de mayo del año 2003 se aprobó por los ministerios de Fomento y de Educación, Cultura y Deporte, un acuerdo de actuación que el Ayuntamiento de Oviedo había solicitado para financiar con cargo al 1 por ciento cultural una partida de 100.000 euros para la contratación de una asistencia técnica que se ocupase de la redacción del anteproyecto de ordenación urbana del entorno de la iglesia de Santullano, también conocida como San Julián de los Prados, con el objeto de mejorar el entorno de dicho monumento prerrománico, que en la actualidad está constreñido por la autopista denominada y conocida como Y. Se pretendía construir una cubierta o losa sobre la citada autopista A-66 y la altura de esta, que pasaría a ser una zona ajardinada. La iglesia prerrománica de Santullano fue construida bajo el reinado de Alfonso II, entre los años 812 y 842, cuando Oviedo era la capital de un reino, cosa que fue durante casi un siglo, lo que quiero recordar a afectos de reclamar la atención sobre este punto de algunos que tienen una errónea y equivocada memoria histórica. Pues bien, este monumento cuenta con una arquitectura única en la Europa de la Alta Edad Media que aún hoy se conserva. Su decoración escultórica y pictórica es excepcional, tanto por su riqueza y características como por su estado de conservación. Cuenta con una planta basilical de tres naves y

es el edificio de mayores dimensiones del arte prerrománico del mundo. Este monumento fue declarado por la Unesco patrimonio mundial de la humanidad en diciembre de 1998, por lo tanto señorías, no estamos hablando de ninguna nimiedad. Lo digo debido a que todas aquellas obras que se están promocionando, llevando a cabo o en las que se está actuando con cargo al 1 por ciento cultural, al menos en el Principado de Asturias, han quedado reducidas en estos dos últimos años a dos aportaciones de los ministerios correspondientes, otorgantes del 1 por ciento cultural, a una obra escultórica, que son los Cubos de la Memoria del escultor Ibarrola, lo cual nos parece muy bien, pero hay que tener en cuenta que son dos... (**Rumores.**)

La señora **PRESIDENTE**: Señorías, silencio, por favor. Puede continuar, señora Castro.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Gracias, señor presidente. Son dos mínimas partidas presupuestarias y son para la ampliación de esos Cubos de la Memoria en el puerto de Llanes, en Asturias, pero en absoluto estamos dedicando ni un solo euro ni un solo céntimo de euro a proteger nuestro patrimonio histórico. Señorías, quiero que conste a los efectos oportunos en el «Diario de Sesiones», que en Asturias contamos con una obra única en el mundo, que es el arte prerrománico. A ese proyecto al que me estaba refiriendo el Ministerio de Fomento, dirigido por la señora Álvarez, alegó en primer lugar que existían en el subsuelo de la zona importantes bolsas de agua, pero más tarde se olvidó de ese argumento y alegó que el precio de la obra para transformar una plaza que debería unir el centro, el norte y el este de la ciudad de Oviedo era muy alto, y lo que convenía a los intereses del ministerio era la colocación de un muro, es decir transformar lo que iba a ser un gran jardín en una vulgar tapia, que aísla todavía más los barrios de la Tenderina, Ventanielles, Pumarín y Teatinos, y que sirve además de escasa protección para un monumento único dentro de su categoría.

Yo pediría a los responsables socialistas, a los gestores del Ministerio de Fomento, que protejan con vallas las viviendas cercanas a las autovías para aislarlas del ruido, pero que tengan un poco de sensibilidad y traten al menos de estudiar detenidamente este monumento para determinar el grado de protección y aislamiento de la autopista que se merece la iglesia prerrománica de Santullano. Se ha abortado un magnífico proyecto que comenzó su singladura con el anterior Gobierno del Partido Popular, y lo han hecho de una forma frívola y con una torpeza que demuestra el talante de quien lo protagoniza. La Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento en el año 2003 estaba preparando el proyecto para acometer con sus propio presupuesto la depresión de la rasante de la autopista A-66 a la altura del monumento, para facilitar la cobertura mediante una losa o estructura similar, dando continuidad al entorno de Santullano, permitiendo así una considerable mejora y protección medioambiental, como

queda reconocido textual y literalmente en los términos el acuerdo. Digo esto porque los respectivos ministerios responsables de la asignación del 1 por ciento cultural, y la comisión mixta, han repetido en numerosas ocasiones, que tenía que haber documentos que acreditasen esas inversiones, o que tenían que haberse iniciados los expedientes. Este es uno de los casos, pero además no solamente es que existan acuerdos, que existan unas asistencias técnicas con concurso público, etcétera, sino que es imprescindible que se acometa una importante obra para proteger el monumento prerrománico, no por un capricho del Partido Popular, sino por una necesidad, de todos aquellos que sabemos valorar el patrimonio monumental que tenemos. Aquel concurso al que hice referencia, que estaba recogido, es una prueba acreditativa de cuál era la voluntad del anterior Gobierno, y estamos hablando de finales del año 2003.

El Grupo Socialista ha presentado a esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular una enmienda en la que nosotros reconocemos que sí que hay una pequeña intención de abrir un nuevo proceso, que es lo importante —estaríamos hablando de que ya se olvidarían las dichas vallas que no protegerían al monumento y que además aislarían más a los barrios—, pero se dice que ese nuevo proceso sería coordinado con el Principado de Asturias, competente en materia de patrimonio cultural de la comunidad autónoma. Efectivamente, el Principado de Asturias es el competente en materia de patrimonio cultural de la comunidad autónoma, pero se olvidan en la enmienda de citar —que yo creo que sería imprescindible también— que ese proceso coordinado lo fuese también con la Iglesia católica, que es la propietaria del monumento —a la que al menos por deferencia se le debe de expresar cuál es la voluntad del ministerio y explicar cuáles son los términos del futuro que se pretende proyectar— y con el Ayuntamiento de Oviedo, porque por supuesto donde está el monumento corresponde a Oviedo, independientemente de que la autovía no sea competencia ni siquiera de la comunidad autónoma. El Ayuntamiento de Oviedo tendría algo que decir, máxime teniendo en cuenta que cuando se inició el anterior proyecto con el anterior Gobierno fue a solicitud del Ayuntamiento de Oviedo; pero probablemente el hecho de que esté gobernado por el Partido Popular sea un handicap añadido para iniciar el diálogo.

Se dice también en la enmienda que ese nuevo proceso sería para solventar los posibles problemas de contaminación ambiental de la iglesia debido a los gases y vibraciones producidos por los vehículos que transcurran por la autovía próxima. Señorías, para solventar los posibles problemas de contaminación ambiental de la iglesia no hace falta recogerlos, porque son conocidos por todos. Los expertos del mundo entero que han pasado por allí han dicho que es imprescindible proteger el monumento; por lo tanto, mucho me temo que en esta trayectoria de dilatación de todos los proyectos lo que se inicie sea a lo mejor un estudio por alguna universidad o por alguna cátedra específica para ver si el edificio

tiene o no tiene problemas de contaminación, y después también podríamos añadir algún catedrático experto en piedras para que determinase el grado de contaminación que tiene la iglesia.

Sinceramente, señorías, agradezco al Grupo Socialista su enmienda, pero nosotros admitiríamos la enmienda siempre y cuando se contase con la Iglesia católica y por supuesto con el Ayuntamiento de Oviedo y se eliminasen los posibles problemas de contaminación ambiental de la iglesia. Por lo tanto, creo que están todavía a tiempo de rectificar y retomar esta obra, pues también es cierto que la solución propuesta por el ministerio, hace ya casi un año de colocar esas pantallas está paralizada. Por lo tanto, como todas las inversiones del Estado previstas por el anterior Gobierno para la capital del Principado de Asturias las ha paralizado la señora ministra, no sabemos muy bien por qué porque no ha dado explicaciones, y ese proyecto está también paralizado, probablemente todavía estemos a tiempo de recapacitar unos minutos rectificar. Estoy segura de que no solo lo agradecerán los ovetenses, sino también todos aquellos que saben apreciar y valorar el patrimonio histórico de España.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. La señora Carcedo tiene la palabra para defender la enmienda.

La señora **CARCEDO ROCES**: Efectivamente, hemos presentado una enmienda en la que, como se puede deducir de la intervención de la señora Castro, se muestra también el alto interés que para Grupo Socialista tiene la protección de un monumento como es la iglesia de Santullano, San Julián de los Prados, en Oviedo, efectivamente patrimonio de la humanidad. A quien les habla la presentación y el contenido de esta iniciativa le produce una mezcla de comprensión por la preocupación, que efectivamente compartimos, y también de extrañeza por su contenido porque la proposición no de ley dice que se ejecute un determinado proyecto, al que luego haré referencia.

También la presentación de esta iniciativa me suscita una valoración lógica, que la diputada doña Alicia Castro tenga interés por un monumento histórico en el Ayuntamiento de Oviedo, por otra parte su lugar de residencia, y cierto desconcierto porque se puede deducir desconocimiento de los problemas que conlleva el proyecto que defiende en esta iniciativa. Digo desconcierto porque la señora Castro es una diputada muy informada y muy activa en el defensa de los intereses de Asturias; aunque no compartamos sus soluciones o sus propuestas efectivamente es una persona muy informada. Por tanto, extrañeza y desconcierto por la perseverancia en la defensa de una solución concreta. Me explico. Es cierto lo que ella expone en su proposición no de ley y que la solución propuesta se encontró con problemas. Se encontró agua en ciertos niveles piezométricos, y no es

el primer problema que nos encontramos en Oviedo. Como ella bien sabe, en un lugar, muy cercano al entorno de San Julián de los Prados nos encontramos con una obra promovida por el Ayuntamiento de Oviedo para construir unos garajes que generó enormes problemas en el barrio de Ventanielles, de Oviedo, y que trajo como consecuencia la inversión de más de 3.000 millones de pesetas de las de entonces de inversión del Principado de Asturias, como bien ella conoce. Gobernando el Grupo Popular, se promovió una ley en la Junta General del Principado que el Grupo Socialista apoyó por responsabilidad y por la defensa de los domicilios de los vecinos, cuyas viviendas exigieron una actuación contundente.

No pongamos en riesgo, ya no viviendas, sino esta riqueza del patrimonio cultural, esta pieza única del patrimonio cultural, única junto con otras, de Oviedo, que pueda tener consecuencias irreversibles, y busquemos la solución técnicamente razonable, que es en lo que está trabajando en estos momentos el Ministerio de Fomento. Por tanto, desde este Parlamento no nos arroguemos la competencia técnica; no digamos hagan ustedes este proyecto cuando la realidad de la investigación geológica ha demostrado que en ese subsuelo existen los mismos problemas —ya no podemos decir que puede producir, sino que a pocos metros de allí, también en Oviedo, generó enormes problemas de cimentación de las viviendas, provocando grietas— que en la estructura del barrio de Ventanielles. Por tanto, un poco de mesura y de responsabilidad, sabiendo discernir cuál es el papel del político, cuál es el papel del Parlamento y cuál es el problema de la estructura administrativa y los técnicos que la componen. La conclusión del estudio que el Centro de Experimentación de Obras Públicas (Cedex), ha ofrecido es que una actuación como la prevista en el convenio firmado entre el entonces Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Oviedo es inviable por las condiciones geológicas, por lo gravísimos problemas que puede generar para el propio monumento que queremos proteger; problemas incluso mucho más serios de los que tiene en estos momentos.

También indicaba la señora Castro que es así —esta obra financiada con el 1 por ciento cultural—, agua en una cesta, porque sabemos la cantidad de proyectos —cerca de 500— que estaban aprobados pero sin financiación, con una aprobación virtual. Por tanto, bajemos los pies al suelo, intentemos resolver los problemas que tiene la iglesia de Santullano analizando la realidad geológica y el entorno urbano. No me resisto a decir que gracias a la voracidad urbanizadora del nuestro alcalde de Oviedo, algunas de las soluciones que supondría alejar la autopista que va pegada a la iglesia de Santullano no se pueden aplicar, porque ya están contruidos edificios en espacios por donde podría pasar la autovía. Por tanto, analicemos el problema en su conjunto y busquemos una solución definitiva de protección del entorno de Santullano.

Respecto a la competencia del Principado le puedo la vuelta al argumento. Lo que resulta ilógico es que el Ministerio de Fomento haya firmado un convenio con el Ayuntamiento de Oviedo exclusivamente, dando la espalda a quien constitucionalmente tiene la competencia en el patrimonio cultural, histórico, arqueológico, incluida la arqueología industrial, etcétera, que es el Principado de Asturias. La competencia en la protección del patrimonio histórico y cultural es del Principado de Asturias, y evidentemente él y el Ministerio de Fomento tendrán que hacer las gestiones con los agentes implicados que corresponda, pero no me venga con ese argumento, porque yo lo puedo decir el contrario, porque eso sí que está firmado ya, un convenio exclusivamente con el Ayuntamiento de Oviedo y no con quien constitucionalmente tiene esa responsabilidad, que es el Principado de Asturias. Por eso presentamos esta enmienda, cuyo objetivo es por una parte instar al Ministerio de Fomento a que con la institución en la que reside la competencia, que no excluye que tenga que negociar o llegar a acuerdos con el resto de instituciones o agentes interesados, afectados o con interés en el asunto, busque la solución —es el segundo objetivo de la enmienda— más adecuada técnicamente y de manera urgente para la protección de esta joya del patrimonio cultural asturiano, por otra parte patrimonio de la humanidad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea posicionarse? Haremos como siempre. Como votaremos todas las proposiciones no de ley al final, en el momento anterior a la votación preguntaré a los ponentes si aceptan o no la enmienda, porque en este tiempo pueden ponerse de acuerdo sobre las transaccionales. Antes de votar se preguntará, como hacemos habitualmente, si se acepta o no la enmienda.

¿Algún grupo parlamentario desea intervenir sobre esta proposición no de ley? (**Denegación.**)

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A CEDER LAS ESTACIONES SITUADAS EN LA VÍA VERDE DEL BAIX EBRE Y TERRA ALTA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001336.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al segundo punto, proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a ceder las estaciones situadas en la vía verde del Baix Ebre y Terra Alta, formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Señor Maldonado, tiene la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **MALDONADO I GILI**: Como saben SS.SS., intervengo en nombre de Convergència i Unió para defender una proposición no de ley que lleva por título instar al Gobierno a ceder las estaciones situadas en la línea verde del Baix Ebre y la Terra Alta. Este es un hecho histórico, viene de lejos; hay un larga historia

alrededor de esta petición, y básicamente lo que hace mi grupo es pedir al Gobierno por unas estaciones que llevan muchísimos años en desuso, sin ningún tipo de utilidad, que por desgracia se están cayendo, se están desintegrando, algunas están casi en la ruina. Los ayuntamientos, los municipios de estas dos comarcas ven la pasividad de Renfe, histórica —este no es un problema de este Gobierno ni del anterior, sino de muchos—, y reiteradamente piden estas cesiones. ¿Por qué las piden? Las piden por dos motivos: uno, para evitar su total deterioro; y otro, para aprovechar estas instalaciones para instalar equipamientos sociales, culturales, turísticos, deportivos etcétera. Sé que es una petición que en general los grupos parlamentarios la ven bien; es más, estamos in extremis hablando con el Grupo Parlamentario Socialista por si pudiéramos aceptar una propuesta, una enmienda in voce. Una vez que la hayan presentado nos definiremos. ¿Qué es lo que mi grupo dice al resto de grupos parlamentarios? Esta es una cesión para unos ayuntamientos, muchos de los cuales no tienen territorio, no tienen terrenos, no tienen posibilidades de instalar servicios básicos para sus municipios. La Terra Alta y el Baix Ebre tienen actualmente además una situación de desarrollo y de prioridad respecto al turismo, ya sea de costa, interior o alrededor del río Ebro; por tanto esta voluntad de los consells, comarcals, que en su día firmaron acuerdos con Renfe y que ven que no se está ejecutando, básicamente intenta que estos ayuntamientos puedan tener instrumentos para su desarrollo turístico, social, cultural, deportivo etcétera.

Es una proposición no de ley que puede salir aprobada con o sin enmienda; aceptaremos cualquier enmienda que la mejore, no aquellas que la tergiversen. Por tanto pedimos que el Gobierno en un plazo de seis meses ceda sin condiciones las estaciones situadas en la línea verde. Esta sería una visualización, primero, de consenso político, si así es, y, segundo, de voluntad política del Gobierno hacia los pequeños y medianos municipios de estas dos comarcas. Hoy muchos ayuntamientos, muchos ciudadanos de la Terra Alta y del Baix Ebre están pendientes de cuál será la decisión final de esta Comisión. Sería bueno, para visualizar que el futuro de estas comarcas sigue por buen camino, que estas estaciones dejaran de estar en desuso y pudieran ser cedidas sin condiciones a los ayuntamientos, y digo sin condiciones porque últimamente nos encontramos con que el Gobierno está intentando condicionar la autonomía municipal; entre comillas, véase el castell de Montjuich, etcétera. Creemos que no sería bueno un segundo ejemplo de voluntad de condicionar la autoridad municipal.

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

La señora **LIZARRAGA GISBERT**: Señor Maldonado, me duele muchísimo que usted diga que Renfe no está ayudando a la Terra Alta y que no está actuando bien. Usted sabe perfectamente que la línea férrea de Tortosa a la Puebla de Híjar fue cerrada el 30 de septiembre de 1984 y el 22 de diciembre de 1992 el consejo de administración de Renfe propuso al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para su elevación al Consejo de Ministros, el levantamiento de las instalaciones, que fue autorizado el 14 de febrero de 1995. Los ayuntamientos por los que discurría la antigua línea férrea se dirigieron a través de sus respectivos consells comarcals a Renfe para solicitar la cesión de la traza ferroviaria a fin de convertirla en vía verde. De esta forma se la podría incluir en los programas de corredores verdes del entonces Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente. En este sentido el 1 de julio de 1994 se firmó un convenio para la cesión de los terrenos del trazado ferroviario del antiguo trayecto de la línea férrea de la Puebla de Híjar a Tortosa a su paso por la comarca de la Terra Alta, y el 1 de marzo de 2002 para la comarca del Baix Ebre. Renfe ya colaboró. En ambos convenios, como en todos los firmados para la creación de las líneas verdes, se recoge la cesión de los terrenos de la traza de la línea y se excluyen expresamente de todas las edificaciones y terrenos adyacentes, y de estas edificaciones son de las que ahora estamos hablando. Renfe, o Madrid en este caso, lo que están diciendo es que se cederán siempre y cuando el ayuntamiento que lo pida primero presente un anteproyecto de lo que tiene que hacer o lo que tiene pensado o proyectado hacer con aquellas estaciones. En ningún caso se dice que no, solo pedimos que antes se diga qué se va a hacer con aquellos.

Yo me he quedado muy sorprendida de que usted no me aceptase la enmienda in voce que ayer por la noche estábamos acordando, y ahora diga que estamos tergiversándolo. Solo pedimos que antes de darlo se nos diga qué va a hacer el ayuntamiento con aquello. Igual usted que yo conocemos muchísimo aquella comarca y sabemos que es necesario; es una lástima que no nos acepte una enmienda por una interpretación que usted está haciendo de que no queremos colaborar. Solo pedimos que antes de darla se nos diga qué se va a hacer con aquello, y creo que con buena voluntad todos podemos llegar a un acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? Señor Andreu, por Esquerra Republicana de Catalunya, tiene usted la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Es cierto que en lo que era el ferrocarril de la Val de Zafán está cedida la traza, pero tenemos el escollo de las estaciones. Es absolutamente lógico que haya la cesión de las estaciones, ya que está convertida en vía verde. Ya se tarda mucho en cederlo a los ayuntamientos. El estado de estas estaciones es de abandono total; incluso podríamos hablar

de abandono total de algunas estaciones de estas comarcas en la actual línea Tarragona-Mora-Zaragoza. La estación de Marzá, pongamos por ejemplo, hace muchos años que está pendiente de una remodelación. Instamos a que, en un tema como el actual, ante la necesidad de una cesión a los ayuntamientos, ya que sigue el ritmo acelerado de deterioro, y que en principio es sencillo de resolver, se llegara a una transacción con el Grupo Socialista.

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

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Nosotros vemos con buenos ojos esta iniciativa, porque de hecho lo que hace es profundizar en algo que nació de la mano de la voluntad política del anterior Gobierno del Partido Popular; se trata de la implementación en las comarcas del Baix Ebre y Terra Alta de la vía verde sobre lo que fue la antigua línea ferroviaria conocida como de la Val de Zafán. Yo agradezco los comentarios que se han hecho aquí sobre las tramitaciones que hubo hasta que la vía verde fue realidad, que obviamente cristalizaron todas en la época del Partido Popular, con cual queda claramente evidenciada la predisposición y la voluntad de ejecutar esta infraestructura de cariz turístico que tan importante puede ser para esta zona. Efectivamente fue el Gobierno anterior, el Ministerio de Medio Ambiente del Gobierno anterior, quien diseñó, proyectó y ejecutó esta infraestructura. Lo hizo en dos tramos: en el año 2000 inauguró el primer tramo, entre Arnes y Pinell de Brai, de 23 kilómetros; y seguidamente, en el año 2003, inauguró el segundo tramo que iba de Pinell de Brai hasta Roquetas-Tortosa, de 27 kilómetros. En total, el Gobierno anterior invirtió 3.200.000 euros. Lo hizo además plenamente consciente de la importancia que tenía en el momento de inaugurarse para las comarcas de Terra Alta y Baix Ebre poder facilitarles infraestructuras que abrieran nuevas posibilidades de desarrollo, en este caso en el ámbito del turismo. Hemos de recordar que Baix Ebre y Terra Alta son las dos comarcas más deprimidas de toda Cataluña, con lo cual ahí hubo una sensibilidad especial frente a un problema real, de garantía y de desarrollo del futuro. Obviamente se pensó que la vía verde podía satisfacer la demanda de muchos posibles visitantes, puesto que en ella se puede hacer una combinación de aire libre, de naturaleza, de deporte, también de valor histórico. Hemos de recordar que esta vía pasa por las serras de Pandols y Cavalls, en las que hubo episodios históricos tristes de la guerra civil. Todo ello hizo que fuera voluntad política y algo a priorizar por el anterior Gobierno del Partido Popular. Por eso nosotros manifestamos nuestra sensibilidad y nuestro apoyo a seguir trabajando en esta cuestión. Hay que tener en cuenta que aquellos puntos que se crean para que tengan un interés turístico deben ser complementados con nuevas infraestructuras, con nuevos servicios que les den mayor sentido, que les hagan más

atractivos, que les hagan referentes; en definitiva hay que procurar que esta vía verde cada vez sea más conocida y despierte más interés de visitantes para que puedan desplazarse a ella.

Por otro lado es razonable que, si la vía verde se ha trazado sobre una infraestructura que está en desuso, aquellos elementos que formaban parte de esta infraestructura en desuso se pongan también a disposición de los gestores de la nueva instalación ya en uso, como es la vía verde. Por tanto, parece lógico pensar que las estaciones, que están en un estado de degradación muy importante puedan revertir a los ayuntamientos para que allí se hagan los centros de interpretación de la vía verde, de las zonas con interés histórico o natural por la que transcurre la vía verde, para que sean refugios, áreas de descanso para los visitantes, etcétera. La cesión de las estaciones, es un tema que lleva tiempo gestándose de los consells comarcals. Así, el anterior Consell Comarcal del Baix Ebre, que estaba presidido por el Partido Popular, fue quien inició la posibilidad de cesión de las estaciones, y pensamos que ya es hora, que ya ha llegado el momento de que dichos edificios reviertan a los ayuntamientos.

De todas maneras, señorías, esto no acaba aquí, porque a la vía verde le falta un tramo, a la vía verde de la Val de Zafán le falta el tramo que va de Tortosa-Roquetas a Riumar Deltebre, para conseguir lo que se pretendía, que es que se unieran dos parques naturales, el Parque Natural del Delta del Ebro con el Parque Natural de los Ports de Tortosa-Beceite. El Partido Popular así lo previó, lo dotó presupuestariamente para afrontar esta segunda fase, pero a partir del 2005, por arte de birlibirloque, por arte de magia, esta partida desapareció de los Presupuestos Generales del Estado y, en consecuencia, este tercer tramo que falta ha dejado de ser prioritario para el Partido Socialista. Nosotros lo hemos intentado rescatar a base de enmiendas en los Presupuestos Generales del Estado de 2005 y 2006, que cayeron en saco roto, y vamos a intentar otra estrategia anunciando aquí que presentaremos una proposición no de ley para instar al Gobierno a que active la construcción de este tercer tramo de la vía verde de la Val de Zafán entre Tortosa-Roquetas y Riumar Deltebre. Por tanto, nosotros manifestamos nuestro apoyo a la iniciativa, y si hay consenso entre el Grupo de Convergència y el Grupo Socialista nosotros evidentemente lo suscribiremos, porque somos concientes de la importancia que tiene para los municipios de esas comarcas.

— **RELATIVA A ESTABLECER UNA VÍA DE COMUNICACIÓN DIRECTA ENTRE HUELVA Y CÁDIZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001511.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 3.º del orden día, relativa a establecer una vía de comunicación

directa entre Huelva y Cádiz, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Señor Marquínez, tiene la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **MARQUINEZ MARQUÍNEZ**: Voy a iniciar la intervención, si es posible, dando a SS.SS. una noticia verdaderamente sorprendente, y es que en España las únicas dos provincias que existen colindantes, a una escasísima distancia, que no tienen ninguna vía de comunicación directa son Huelva y Cádiz. ¿A que les parece muy sorprendente? Bueno, pues esto solo y exclusivamente porque al Partido Socialista Obrero Español no le da la gana. Dicho esto, voy a tratar de demostrarlo, y espero que esto haya sido desde hace mucho tiempo hasta el día de hoy, porque en el día de hoy se dan condiciones distintas a las que se daban antes, tanto socioeconómicas como técnicas, como políticas, que voy a tratar de llevar al ánimo de SS.SS. para que comprendan que es necesario hacer esta vía de comunicación entre las provincias de Huelva y Cádiz. He dicho que hoy se dan condiciones socioeconómicas diferentes también. Para ello me van a acompañar ustedes a hacer un viaje por el tiempo, en el que entenderán que las condiciones socioeconómicas se han dado prácticamente a lo largo de la historia. Miren ustedes, el día 25 de abril de 1975 el Pleno del Ayuntamiento de Huelva acordó el hermanamiento de las dos provincias, Huelva y Cádiz, y el 25 de julio la Corporación Municipal de Huelva visitó la provincia hermana de Cádiz, y el alcalde de Cádiz en aquel momento, el señor Almagro y Montesdeoca, en la recepción que ofreció a los concejales de Huelva, decía: Ahora mismo se perfila ya cercana la unión entre Huelva y Cádiz a través de la proyectada carretera que tanto se ha gestionado con verdadero amor por una y otra parte, concientes de su importancia y porvenir para las relaciones futuras. Estamos hablando de 1975, señorías. En 1976 se dilató, como pueden ustedes entender por condiciones claras, la devolución de vista de la provincia de Cádiz a Huelva. El 3 de enero se reunía el Pleno de Ayuntamiento de Huelva para recibir a sus vecinos de Cádiz y para tratar el agudo problema de la carretera Huelva-Cádiz, Pleno que fue muy concurrido por todos los vecinos de Huelva, incluso por los vecinos de Cádiz que vinieron a Huelva, en el se exhibió una tremenda pancarta que decía: Coto sí, pero también carretera de Cádiz.

Esas son las condiciones sociales que tiene esta carretera. ¿Desde entonces qué ha ocurrido? Pues desde entonces que el Partido Socialista Obrero Español gobierna en Andalucía, y el Gobierno de Partido Socialista en relación con este tema lo único que ha hecho es generar una serie de planes de ordenación confusos, dilatados, controvertidos, unos dicen sí, otros dicen no, y ha mareado la perdiz desde entonces hasta ahora sin que hay tenido ninguna consecuencia favorable. Fíjense ustedes, en 1989 apareció el primer Plan director territorial de coordinación de la comarca de Doñana, el PDTC, y en él se calificaba a esta carretera como infra-

estructura básica en la red viaria de carreteras de Andalucía, y se proponía la conexión Huelva-Cádiz por la zona norte del coto, sin tocarlo —luego hablaremos de eso—: Bonares, Rociana, Almonte, Hinojos, Villamanrique, Isla Mayor, Lebrija, El Cuervo y la conexión con la N-IV, carretera que está hecha en más de la mitad de su trazado y bastaría con terminarla y unir la dos orillas del Guadalquivir por un túnel del cual hablaremos luego. El Plan director territorial se recogió en un mapa que elaboró luego la ilustrísima consejera de Fomento de la Junta de Andalucía, doña Concepción Gutiérrez, en el que también se recogía esta carretera como red básica de la Junta de Andalucía, de la red de carreteras de la Junta de Andalucía.

En el año 1992 el presidente Chaves, ante la demanda que había sobre este tema y los abrumadores testimonios que existían tanto a favor de la carretera como de su importancia para la relación de las dos provincias, convocó una comisión de expertos que debía dictaminar la bondad o no de esta carretera y las posibilidades de hacerla. La comisión de expertos ratificó la carretera diciendo textualmente: Es esencial para el desarrollo de Doñana, mejorando la accesibilidad de su entorno tanto desde los grandes ejes de comunicación como en el interior del territorio. A partir de ahí, ya digo que el actual PDI, el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía, del 1997 al 2007, establece que entre las actuaciones en la red principal de Andalucía se incluiría la terminación de la carretera Huelva-Cádiz por la A-484 Hinojos-Lebrija. A partir de ahí, se genera luego el Plan de uso y gestión del Parque de Doñana (PRUG), el PDRA, el Potad, etcétera, una serie de planes que lo único que hacen es, repito, marear la perdiz y no traer como consecuencia ninguna solución a ese problema. La importancia socioeconómica es indudable; se establecería un flujo comercial intenso entre las dos provincias, se activaría —y eso es muy importante— la zona de bajo Guadalquivir, los dos fondos de saco del bajo Guadalquivir que están absolutamente incomunicados, son sitios de ida y vuelta y no tienen posibilidad de relacionarse con los dos ejes importantes, el Sevilla-Huelva y el Sevilla-Cádiz; se evitaría la cantidad de gastos añadidos que conlleva el transporte desviado hacia Sevilla de las dos provincias, y por supuesto —ahora que está también el Partido Socialista redactando el Plan de área metropolitana de Sevilla—, se liberaría a Sevilla de un tráfico añadido que no le corresponde. Por tanto, la más mínima capacidad intelectual dice que habría que darle una solución a ese y a otros problemas que se deducen de la no actuación en este sentido.

Hablaba también de las condiciones técnicas; está claro que deben entender que estamos en el siglo XXI, es decir que ya no estamos en 1975, sino en 2006, llegando al 2007, y que la tecnología ha evolucionado suficientemente para que no se pueda plantear ninguna condición técnica que impida que se pueda hacer esta carretera. El cruce del río, que fue lo que en el año 1992 el señor Chaves dijo que suponía un gasto extraordinario para su

no realización, es exactamente lo mismo que se está haciendo en Sevilla para cruzar el río Guadalquivir y hacer los puentes del metro. Es un cruce de río de 200 metros a una profundidad no superior a 12 metros, que es un aspecto elemental en este momento para cualquier concepción técnica. El río es de tierra blanda, la accesibilidad al río es muy fácil, es decir, que no se plantea ningún condicionamiento técnico.

Luego el problema que probablemente saque el portavoz el PSOE sea el de la influencia del conservacionismo; yo creo que es un conservacionismo en este caso de conveniencia sobre el coto. Aparte de que quedó resuelto por la comisión de expertos, yo no voy a ser quien diga A o B sobre este asunto, cuando la comisión de expertos convocada por el PSOE y pagada por el PSOE dictaminó que ese conservacionismo quedaba salvado con la solución que proponía. Aparte de eso acabamos de terminar, hecho por la Junta de Andalucía y el Gobierno, la autovía Jerez-Los Barrios que cruza el Parque Natural de los Alcornocales, la autovía Jerez-Cádiz que cruza el Parque Natural de la Bahía de Cádiz, la autovía Huelva-Punta Umbría que cruza el paraje natural de Marismas del Odiel y los Enebrales, el puente de Corrales que cruza el paraje natural de Marismas del Odiel, el puente del Estero de Domingo Rubio que cruza el paraje natural de Marismas del Odiel. Podría poner multitud de ejemplos de autovías, de vías de comunicación que se relacionan a través, alrededor o por parque naturales y parajes naturales, que están hechas naturalmente con la consiguiente carga de conservacionismo necesaria para que no produzcan ningún impacto sobre una dotación tan importante como es el parque natural.

Finalmente las condiciones políticas. Yo le preguntaría al portavoz del PSOE que nos explique por qué nos han estado engañando hasta ahora. Después de lo de la comisión de expertos —le pido que preste atención— el 12 de mayo de 1994 don Juan López Martos —al cual conocemos bien muchos de los que estamos aquí—, consejero de Fomento en aquel momento de la Junta de Andalucía, hizo una rueda de prensa en Huelva en la que anunció la licitación de la carretera Huelva-Cádiz que se proponía por la comisión de expertos. Yo no sé dónde habrá ido a parar esa licitación, pero es una larga licitación, y desde luego solo se justifica en que el señor López Marcos compareció en Huelva un mes antes de las elecciones; es muy natural que se digan cosas antes de las elecciones y que luego no se hagan. Muy recientemente la señora consejera doña Concha Gutiérrez el 21 de septiembre de hace dos años solamente dijo en Huelva textualmente que para ella el PDI, Plan director de Infraestructuras, de Andalucía era el catecismo; y en el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía se recoge esa carretera como red básica de la red de carreteras de Andalucía. Luego díganos ustedes cómo dicen una cosa y luego hacen otra, mejor dicho no hacen otra. Entre tanto cuento la única verdad de este asunto es que la carretera es una demanda social de los ciudadanos de Cádiz, de los ciudadanos de Huelva, de los ciudadanos

de más allá de Cádiz y de los ciudadanos de más allá de Huelva; que no plantea ningún problema de conservacionismo, puesto que ha sido dictaminada por una comisión de expertos; que no plantea ningún problema técnico y que el 14 de octubre del año pasado tuvo que ser don Javier Arenas, al cual también ustedes conocen, quien saliera a la palestra y recogiera las iniciativas ciudadanas para convocar una comisión que pusiera en marcha otra vez la posibilidad de construir esta carretera. Nosotros solo podemos hacer planteamientos, a ustedes les corresponde la actuación puesto que están en el Gobierno. Por eso traemos aquí esta cuestión, porque depende de ustedes. No escondan la cabeza con este problema, depende de ustedes y es su obligación hacerlo.

Para terminar, señor presidente, voy a tratar de contestarme como si yo fuera portavoz del PSOE. Sé que el portavoz del PSOE me va a decir que el Partido Popular no hace nada, no ha hecho nunca nada y que todo lo va a hacer el Partido Socialista. Pues yo les voy a decir a ustedes háganlo, háganlo. Nosotros no pudimos hacer esta carretera por una sencilla razón, porque no teníamos un Gobierno amigo. Ustedes en Huelva se llenan la boca de decir: ahora que hay un Gobierno amigo en Madrid se van a hacer todas las cosas. Pues miren ustedes, cuando estábamos en Madrid con un Gobierno en Madrid teníamos la Junta de Andalucía como un Gobierno absolutamente enemigo; se dedicaron ustedes a la confrontación por la pura confrontación y bastaba que nosotros dijéramos blanco para que ustedes dijeran negro. No fuimos capaces de hacer nada en Andalucía, y es obvio que esta carretera, vital en Andalucía, no se puede hacer sin concurso y el consenso de la Junta de Andalucía. Si me van a hablar del conservacionismo de conveniencia que han utilizado a lo largo de treinta años, esa pastilla se ha degradado, ya se ha diluido, y no creo que tengan argumentos para decirlo puesto que ustedes mismos convocaron una comisión de expertos para dictaminar si era posible o no. Esa comisión de expertos dijo que adelante con la carretera. Es un hecho que en estos momentos no se puede decir que no salvo por una cabezonada y por ir en contra de los intereses de Cádiz y Huelva, y no entiendo qué beneficio puede sacar el Partido Socialista de ello. No sé si acaso piensan que van a cambiar los alcaldes de las dos provincias y que van a seguir manteniendo una provincias endebles en posicionamiento que puedan seguir votando al PSOE, pero eso no es política; eso no es política ni es bondad para Andalucía, y ha llegado el momento de reaccionar y que tomen ustedes el toro por los cuernos y hagan algo que es muy fácil de hacer y que demanda en pleno la ciudadanía de Huelva y de Cádiz.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario desea intervenir? Por Grupo Parlamentario Socialista el señor Oria tiene la palabra.

El señor **ORIA GALLOSO**: Intervengo para fijar la posición del Grupo Parlamentario Socialista en esta proposición no de ley, que forma parte de una batería de proposiciones no de ley en las que la exposición de motivos hace un panegírico de las bondades en infraestructuras que el Partido Popular realizó en la provincia de Huelva durante su mandato. Incluso habla de la iniciación y consumación de autovías de alta capacidad. Aunque él lo ha dicho ya, no hicieron nada en autovías de alta capacidad. La A-49, Sevilla-Huelva, que fue la única autovía que se terminó en la época del Partido Popular, fue licitada en el año 1996 por el Partido Socialista, por el Gobierno del Partido Socialista. Ustedes paralizaron la licitación y la obra, la carretera, se terminó en el año 2002; por lo tanto vías de alta capacidad ninguna. Para la Huelva-Gibraleón, 9 kilómetros de autovía, ustedes hicieron el proyecto técnico y metieron tanta prisa, lo hicieron tan chapucemente, que iniciadas las obras tuvieron que pararlas porque el proyecto técnico no había contemplado que la carretera se estaba haciendo sobre las marismas, y en cuando las máquinas se metieron a iniciar la carretera se hundieron. El Gobierno actual tuvo que hacer una modificación de ese proyecto y terminar esa carretera, con todos los inconvenientes que eso significó de ampliación del crédito y del aumento dinerario del proyecto. Por lo tanto, vías de alta capacidad, ninguna, por lo que no sé a qué viene eso.

¿Vías de alta capacidad en ferrocarriles? Si ustedes lo único que hicieron fueron los estudios de trazado del AVE, lo metieron en Medio Ambiente y allí ha estado durmiendo el sueño de los justos; nada. No solamente eso, sino que además este Gobierno tuvo que cambiar el proyecto técnico para que no solamente se pudiese utilizar esas vías para viajeros, sino también para mercancías, porque ustedes no lo habían previsto en el proyecto, con lo que eso significaba para la provincia de Huelva de salida de todos sus productos del puerto y de todos los productos agrícolas que estamos produciendo en la provincia. Yo no sé dónde están las vías de alta capacidad férrea.

El colmo de los colmos son las conexiones internacionales. Qué conexiones internacionales han hecho ustedes en la provincia de Huelva, no me sale ninguna, ninguna, porque hasta el tren de alta velocidad ustedes lo habían contemplado hasta Huelva, el Sevilla-Huelva, y ha tenido que ser el nuevo Gobierno socialista quien lo lleve hasta la frontera portuguesa a través de Ayamonte. Por lo tanto, conexiones internacionales, vías de alta capacidad por carretera, vías férreas, de eso nada de nada. Es verdad, sí; usted lo dice cada vez que yo tengo que intervenir, y se lo voy a seguir repitiendo mientras ustedes lo pongan en la exposición de motivos de cualquier PNL que traigan a esta Comisión.

¿Pero a qué viene esta PNL en estos momentos, a qué viene? El 17 de octubre de 2005 se hicieron unas declaraciones que ahora le diré de quién son: Muy mal tiene que estar el Partido Popular para que tenga que desempolvar proyectos enloquecidos. Esas declaraciones son

de los dirigentes de Ecologistas en Acción, en contestación a unas manifestaciones de Arenas, en las que decía que había que retomar el proyecto de la conexión Huelva-Cádiz. Yo no voy a ser tan cruel, pero sí le digo que desempolvar, intentar retomar, volver a marear la perdiz, como ustedes dicen, otra vez con ese proyecto, sabiendo de antemano que está caducado, que no entra en las intenciones ni en los objetivos de este Gobierno hace pensar que en estos momentos, mientras gobierne el Partido Socialista, no se va a realizar. Y le voy a decir por qué.

Efectivamente, el Plan de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, contempla esa vía de conexión entre Huelva y Cádiz, pero fíjense ustedes de qué fecha es, de 1997 a 2007, tuvieron ustedes una magnífica oportunidad para hacer esa vía y no sé por qué lo no hicieron y ahora nos lo exigen. Y yo les voy a decir por qué no lo hicieron ustedes. Efectivamente, desde los años setenta se viene hablando de esa carretera de conexión Huelva-Cádiz, pero a lo largo de la toda la historia, siempre se ha impuesto la razón, siempre se ha impuesto la lógica, siempre se ha impuesto la cordura de todos los dirigentes en las distintas administraciones que ha habido en estos últimos años. No es procedente, no es lógico que una de las joyas medioambientales de Europa nos la carguemos con una autovía que no resuelve el problema de conexión de Huelva y Cádiz. Por tanto, nosotros seguimos con esa actitud de no construir esa carretera.

Efectivamente, en el PDI estaba esa carretera, pero después se ha elaborado el Plan rector de uso y gestión del parque, que se aprobó en enero de 2004, se aprobó por unanimidad el Potad en diciembre de 2003, gobernando el Partido Popular, y ni el PRUG ni el Potad contemplan esa carretera. Se ha aprobado el Plan estratégico de infraestructuras en el año 2005 y no se contempla esa conexión. En el Plan de desarrollo sostenible de Doñana y el Plan operativo de Doñana de 1993 a 1999 no se contemplaba esa conexión. Por lo tanto a partir de los años noventa el mejor criterio que se ha venido siguiendo es precisamente no construir esa carretera. En el Potad se dice muy claro, ya que hay un párrafo que viene a decir que considera que las actuales infraestructuras viarias son suficientes, por lo que no es necesario construir nuevos viales. Eso lo dice el Potad, que fue aprobado siendo presidenta del patronato una ministra del Partido Popular, doña Elvira Rodríguez. Por lo tanto, no sé a qué viene en estos momentos plantear otra vez la conexión Huelva-Cádiz.

Pero no solamente es eso, en el Plan operativo de Doñana se invirtieron 60 millones de euros para construir y para rehabilitar 240 kilómetros de carreteras y 119 kilómetros de carriles, y en el Plan de desarrollo sostenible se dice que la propuesta de red viaria se adapta en su totalidad a la red viaria existente, planteándose en algunos casos mejoras de trazado y acondicionamientos para su más correcta funcionalidad. Luego aquí se está tratando continuamente es de eso, de rehabilitar, de

adecentar, de utilizar toda la red viaria que en estos momentos existe en el parque para... **(Rumores.)**

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

El señor **ORIA GALLOSO**: ... poder disfrutar de él y para poder unir a las dos provincias. Es más, el municipio de Almonte también ha renunciado al doble de la A-483, Almonte-Matalascañas, en coherencia con lo que se viene haciendo en todos los planes sobre desarrollo, uso y gestión del parque. Pero lo último que ha salido, en junio de 2006, es precisamente un informe sobre infraestructuras viarias en Doñana, de Adena, que viene a dar razones conservacionistas muy de peso para no construir una carretera, una autovía de esas características. En sus conclusiones, Adena viene a decir que la conexión Huelva-Cádiz por la A-484, entre Hinojo y Lebrija, tiene irreparables consecuencias ambientales y socioeconómicas, además de que la relación coste-beneficio del proyecto no justifica su realización. Por lo tanto, son muchas las personas, las administraciones que a lo largo de las últimas décadas han considerado conveniente no construir una carretera de esas características, que rompería un de los hábitats más importantes de Europa, y en coherencia con la historia...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Oria, debe terminar, por favor.

El señor **ORIA GALLOSO**: Ya termino, señor presidente. En coherencia con la historia y con el sentido común, parece razonable. Existen otras fórmulas de conexión entre Huelva y Cádiz, y la última ha sido precisamente una en la que la Junta de Andalucía le ha solicitado al Ministerio de Fomento que realice los estudios pertinentes de viabilidad económica, medioambiental y técnica, para unir Huelva y Cádiz a través de al S-40 a su paso por Sevilla, y dicho sea de paso, la S-40 también tiene todos sus tramos en redacción de proyecto. Por lo tanto, este grupo parlamentario se opone a la construcción de esa conexión y por lo tanto vamos a decir que no a la propuesta del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate... **(El señor Marquínez Marquínez pide la palabra.)** Señor Marquínez, es que no tiene ni turno, ni enmienda, ni nada de nada.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Me gustaría invocar al presidente un artículo, que no sé cuál es, que parece que permite leer documentación. Voy a leer una documentación que afecta a lo que estamos tratando. Creo que hay un artículo que lo permite.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, sí lo puede leer.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ:** En un artículo de prensa relativo a este tema se dice: La carretera Huelva-Cádiz por las costa vuelve una vez más al candelerero. Los empresarios de Sevilla, curiosamente junto con los de Cádiz y Huelva, ya se posicionaron hace un año para exigir una solución a tanta incomunicación. Ahora mismo quieren volver a la carga, pero mucho me temo que en estos centros de decisión esgrimirán esa carretera como la gran maldición que se cierne sobre Doñana, una forma más de desviar la atención de este octavo aniversario de la marea negra que quedó a las puertas de Doñana, y que de no haber sido —ojo al dato— por un auténtico milagro, hubiera hecho infinitamente más daño que esa vía que desde dentro del propio parque nacional invocaron otrora para garantizar el futuro de Doñana. Ironías.

— **RELATIVA AL PAGO DE LAS INDEMNIZACIONES A LOS TRABAJADORES DEL MAR AFECTADOS POR OBRAS DEL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001526.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el número 4, relativa al pago de las indemnizaciones a los trabajadores del mar afectados por obras del puerto exterior de A Coruña, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. Señor Rodríguez, tiene S.S. la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Como gran parte de la costa de Galicia, la zona situada ente la ciudad de A Coruña y Caion es una zona de explotación de pesca y de marisqueo, que por lo tanto estaba sometida a permisos de explotación precisamente para trabajadores del mar que vivían de la extracción de marisco y de la pesca. Con la construcción del puerto exterior de A Coruña en Ponta Langosteira, está claro que se provocaron graves daños a esta gente que vivía del trabajo del mar, y por lo tanto es natural que se persigan indemnizaciones derivadas de que hay medidas gubernamentales que producen efectos de daño, un tipo de indemnización que está contemplada en el punto 2 del artículo 106 de la Constitución española.

Es cierto que la titularidad de dominio público marítimo-terrestre, en este caso la afectación de bienes de dominio público, son cuestiones que corren por cuenta de la Administración pública del Estado, pero no es menos cierto que el uso que de este dominio público le fue otorgado a particulares, mediante concesión, autorización y permiso, y en este caso están claras la sentencia del Tribunal Constitucional respecto de la necesidad de considerar que se afecta precisamente a estos particulares que tiene concesiones, autorizaciones y permisos para poder vivir de su trabajo en bienes de dominio público. La merma de actividad, los daños y los perjuicios son

notorios y se pueden comprobar a través del informe pericial elaborado por un grupo de investigación de economía pesquera y de recursos naturales de la Universidad de Santiago de Compostela, que está además en manos de la autoridad portuaria y por tanto de la Administración central, donde de una forma rigurosa se cuantifican los daños que se han producido, las mermas en la actividad y por lo tanto la consecuente indemnización que deberían recibir los trabajadores del mar.

Este tipo de informe tiene el reconocimiento y el apoyo de la Administración pública de Galicia, en particular de la Consellería de Pesca, y además hay por parte de instituciones de autogobierno tan importantes como el Parlamento de Galicia dos resoluciones en Pleno favorables precisamente a los trabajadores. En concreto, una que insta al Gobierno a defender en el seno del Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de A Coruña, en concreto el Gobierno de Galicia, una terminación rápida y consensuada con los afectados por la construcción del puerto exterior del expediente de responsabilidad patrimonial tramitado por esa institución, además de demandar al Gobierno español que proceda al pago urgente de las indemnizaciones a que los afectados tienen derecho. Y otra posterior, donde el Parlamento de Galicia insta al Gobierno autonómico a que la Consellería de Pesca le haga llegar o le envíe urgentemente a la Autoridad Portuaria de A Coruña un informe pactado con el sector y la Autoridad Portuaria, en el que se defina la valoración económica de la compensaciones que se les deban entregar a los afectados por la pérdidas que ocasiona la obra del puerto exterior de A Coruña, y se vuelva otra vez a instar al Gobierno central a que pague urgentemente las citadas indemnizaciones.

No solamente son todas estas instituciones, apoyadas en documentos de valor objetivo, sino que la declaración de impacto ambiental reconoce la pérdida de ingresos y de empleo en la actividad pesquera y marinera por la reducción del área de explotación, que realmente quedaría muy constreñida después de las actuaciones que se están llevando adelante en Punta Langosteria. Pero es más, hay actuaciones de Seprona precisamente por la ausencia del plan de vigilancia ambiental, e incluso existen informes de la Autoridad Portuaria donde se reconocen que muy posiblemente hay un perjuicio grande para los caladeros que están situados en la zona entre Monte do Mar y Mar do Faro, ambos de una millas de extensión, e indica que la zona entre Punta Langosteria hasta la playa de Alba constituye una zona de pesca y marisqueo, y que las actividades pesqueras y marisqueras se verán afectadas, unas por desaparición del sustrato y otras por la alteración de usos que requerirá la actividad portuaria.

Por lo tanto, estamos ante un tema de un gran calado social y también ambiental, porque la desaparición de bancos de rocas y piedras donde trabajaban los mariscadores y pescadores ha mermado sensiblemente el empleo, sin compensación de ningún tipo y, sobre todo, los ingresos mensuales de estos trabajadores. Por lo

tanto, la táctica de demorar continuamente el llegar a un acuerdo indemnizatorio redonda solamente en perjuicios para los afectados, 200 familias que han visto cómo el diálogo que se ha establecido ha sido puramente formal y forzado, pero nunca con resultados precisos y de carácter urgente. Y por otra parte está claro también que la agresión contra el medio marino en la zona es grande, derivada de voladuras con explosivos, de rellenos que provocan residuos, fango y limo, de tal manera que incluso la afectación es mayor que la se pensaba. A veces hay alteraciones medioambientales entre A Coruña y Caion, o incluso Razo, situado ya en el municipio de Carballo, con lo que la afectación de las especies de fondo en estas áreas extensas está más que comprobada.

En todo caso, nuestra iniciativa intenta, a través de dos puntos, primero, que se proceda urgentemente al pago de acuerdo con la información de la Consellería de Pesca que, vuelvo a repetir, asume el informe pericial de los representantes del sector y de la propia Autoridad Portuaria, de las correspondientes indemnizaciones a los trabajadores del mar afectados por las obras del puerto exterior de A Coruña, y segundo, a que se articulen más medidas y de mayor eficacia en cuanto a la contención y a la protección del medio marino en el contexto de las obras de construcción de este puerto. Se han presentado dos enmiendas de sustitución y esperamos llegar a algún acuerdo de carácter transaccional a lo largo de mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de darle la palabra a la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista que va a defender sus enmiendas, les quiero hacer una consulta. Le ha llegado a la Presidencia la propuesta de que la proposición no de ley que figura en punto quinto del orden del día, relativa a la paralización de la actividad de la Sociedad Pública de Alquiler pase al último lugar. ¿Hay algún inconveniente por parte de algún grupo parlamentario? (**Pausa.**) Entonces, se modifica el orden del día, pasando a último lugar, y el resto seguirá igual.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Hay una enmienda del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, lleva razón su señoría. Tiene la palabra, en primer lugar, el portavoz del Grupo Parlamentario Popular para la defensa de su enmienda, el señor Erias.

El señor **ERIAS REY**: La proposición que hoy trae a esta Comisión el Bloque Nacionalista Galego representa básicamente el sentir que también desde el Grupo Popular tenemos respecto de las circunstancias no deseadas que en la ejecución de toda obra pública se producen, y consecuentemente el deber de atender directamente a los más afectados, hacerlo con una relativa urgencia y, cuando menos, no desatender las res-

ponsabilidades que la Administración tiene para todos aquellos a los cuales les ha otorgado permisos para que se puedan llevar a cabo las acciones, en este caso de los mariscadores, de explotación de los recursos naturales.

Decía que estábamos básicamente de acuerdo, aunque nuestra enmienda tiene un carácter meramente técnico más que de sustitución, en el sentido de que también a lo largo de dos puntos se concrete algo que dentro de la propuesta del Bloque Nacionalista Galego a nuestro juicio no queda suficientemente definido. En este sentido, pedimos que se cierre con los marineros y mariscadores afectados una valoración en concepto de indemnización económica definitiva, es decir, que se cierre ya. Disponemos de la evaluación de impacto ambiental, disponemos del estudio de la Universidad de Santiago de este grupo de expertos en economía pesquera y de los recursos naturales, tenemos valoraciones que pueden ser discutibles, pero en todo caso hay unos afectados que son aquellos que venían llevando a cabo la explotación de los recursos en el área que ahora está siendo utilizada para la construcción del puerto exterior. Por lo tanto, lo primero que pedimos es que cierre la valoración. Y en segundo lugar, que este tipo de indemnización sirva para compensar las pérdidas que se les ocasionan, pero no solo en el momento presente, sino también en el momento futuro. Es cierto que el estudio de la Universidad de Santiago ya contempla los aspectos de futuro, pero no está de más el que se recalque este asunto, porque no basta con atender las necesidades del presente, que cada día se agravan en la medida en que no se atiende la demanda de mariscadores y marineros de bajura, porque aunque se atendieran las demandas del presente quedarían las demandas para el futuro o en su caso, las alternativas que se les pueden ofrecer a todos estos colectivos directamente afectados. (**La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.**)

Si se cierra, el segundo punto de nuestra enmienda intenta que se les abone ya, es decir, que no se siga, en lenguaje coloquial, mareando la perdiz, o que no se desarrollen todo tipo de artes que la burocracia lleva consigo para que estos colectivos no encuentren satisfecha su demanda que, como bien ha dicho también el portavoz del Bloque Nacionalista Galego, cuenta con todo tipo de parabienes. En el Parlamento gallego se han llevado a cabo iniciativas que tienen la unanimidad de los tres grupos; todos los colectivos de afectados tienen la mejor disposición para que los pagos se puedan acometer de una manera flexible, que se puedan llevar a cabo ampliando los plazos o cómo se crea más conveniente, pero en todo caso que la responsabilidad patrimonial que le compete a la Autoridad Portuaria de A Coruña se desarrolle ya y que por lo tanto vean satisfechos con estas indemnizaciones los recursos que tan claramente necesitan para continuar llevando a cabo una vida normal y corriente.

Repito que lo que el Grupo Popular pretende con la enmienda presentada es recalcar que es necesario que se cierren las conversaciones, que es necesario que se cierre un acuerdo, que se deje de marear la perdiz pidiendo informes adicionales, en lo que tengo entendido, al Consejo de Estado, a la Abogacía del Estado, o a cualquier otro órgano, ya que siendo muy importante el disponer de los mismos, ha transcurrido tiempo suficiente, se dispone, por otra parte, tanto de manera previa, del informe de evaluación de impacto ambiental, como con posterioridad de ese informe sobre la repercusión económica que la construcción tiene sobre marineros y mariscadores, y por lo tanto, una vez cerrado el acuerdo, que se les abone de manera urgente. Además, creo que mañana es el día que se reúne de nuevo la Autoridad Portuaria y en cierto modo termina un ciclo, que es un periodo de alegaciones, a las cuales asisto gustoso, no como portavoz, pero sí como una parte de la ciudadanía coruñesa que está sensibilizada no solo con la construcción del puerto exterior, que también lo estamos, sino también con las repercusiones que la construcción de esta importante infraestructura tiene sobre un colectivo bastante desprotegido y que se ve atrapado por estas dificultades de naturaleza técnica a la hora de valoraciones, informes, etcétera, que creemos que ya están suficientemente resueltos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Ha presentado enmienda el Partido Socialista. Tiene la palabra la señora Marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Respecto a la proposición no de ley presentada por el Bloque Nacionalista Galego, a la intervención anterior, así como a las enmiendas presentadas por el Grupo Popular, que he escuchado también con atención, quiero hacer una introducción previa antes de posicionarme sobre el tema concreto.

Las obras del puerto exterior de A Coruña, en Punta Langosteira, son fundamentales para el desarrollo económico de la ciudad y su área de influencia, incluso para el desarrollo económico de la zona afectada, que tendrá otras actividades y otra dimensión en un futuro, pero también para toda Galicia y para un aspecto clave, que es sacar del centro de la ciudad tanto los muelles de petróleo como el tráfico de petroleros de la bahía que tanto siniestros ha producido y suprimir también el largo oleoducto que atraviesa el centro de la ciudad hasta la refinería. Por ello es posible que algunos aspectos en las obras tengan impactos —y algunos los hemos vistos—, y como ya se dice en los informes de la propia obra o en las memorias, habrá que hacerles frente y articular medidas, como ya se está haciendo, para paliarlos y mitigar sus consecuencias.

La proposición no de ley plantea, en su punto 1, la cuestión relativa a colectivos de trabajadores del mar que han presentado, es cierto, reclamaciones ante la Autoridad Portuaria que son legítimas; han presentado recla-

maciones por responsabilidades patrimoniales derivadas de daños por afectaciones en la construcción de las nuevas instalaciones. Atendiendo a la solicitud de estos colectivos se está tramitando ya, se han incoado en la Autoridad Portuaria de A Coruña los correspondientes expedientes administrativos al amparo de los artículos 142 y siguientes de la Ley 30/1992, para poder seguir el trámite correspondiente. El 31 de mayo de 2006, finalizó la fase de instrucción se ha transmitido comunicación a los afectados, iniciando el trámite de audiencia para consultar documentación y presentar alegaciones, que ya se han presentado. Por tanto solo queda la remisión por parte de la Autoridad Portuaria de este expediente, de toda la información, al Consejo de Estado para que emita el correspondiente informe. Digo esto porque la Autoridad Portuaria y el consejo de administración, por mucha voluntad que tuvieran no tienen soporte jurídico para hacer frente a los pagos, por tanto necesita la tramitación previa de estos expedientes. Desde luego la Autoridad Portuaria es sensible y ha demostrado durante todo este tiempo el diálogo con los afectados, con numerosas entrevistas —hasta la fecha ha habido cinco, seis o siete entrevistas— y desde luego no están cerradas puesto que la vía de negociación siempre ha estado y está abierta con los afectados. También quiero adelantar que se va a firmar un convenio —ya está hecho— con la Consellería de Pesca para la repoblación de la zona afectada.

En cuanto al segundo punto de la proposición no de ley, relativo a la mayor eficacia para la protección del medio marino en la realización de las obras, se están aplicando todas las normativas que tiene formulada la declaración de impacto ambiental, que considera el proyecto ambiental favorable, cumpliendo todas las condiciones descritas a dicha formulación. Nosotros apoyamos que estos controles y estas condiciones que se explican en la declaración de impacto ambiental sean lo más escrupulosos posibles.

Por todo ello, el Grupo Socialista presenta una enmienda de sustitución a los dos puntos: un primer punto es concluir a la mayor brevedad posible el procedimiento administrativo para remitirlo y que se concluya de una vez por todas el expediente para dar soporte jurídico, a fin de pagar, en su caso, las indemnizaciones por responsabilidad patrimonial; y un segundo punto, es cumplir escrupulosamente, como digo, las condiciones descritas en la resolución de 23 de febrero de 2001, de la Secretaría General de Medio Ambiente, por la que se formula la declaración de impacto ambiental de las obras de Punta Langosteira. Nos gustaría llegar a un consenso con los grupos que han intervenido, esa es nuestra voluntad, pero esto tiene un trámite, un cauce y hay que darle un soporte jurídico para poder efectuar estos pagos, que de otra forma no podemos obviar, como muy bien saben las personas que han intervenido. Antes de que termine la sesión intentaremos llegar a un acuerdo en una transaccional.

— **SOBRE LA PARALIZACIÓN DEL SEGUNDO BY-PASS POR LA COMARCA DE L'HORTA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001708.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Seguimos con el orden del día. Pasamos al punto número 6, sobre la paralización del segundo by-pass por la comarca de l'Horta. Tiene la palabra la señora Navarro.

La señora **NAVARRO CASILLAS**: La lucha vecinal de los ciudadanos de Paterna por lograr que esta segunda circunvalación de Valencia no afecte a su término municipal es ya histórica. Hasta el presidente Zapatero se comprometió en la campaña 2004 a que el by-pass, si él gobernara, no pasaría por Paterna. En concreto envió un correo electrónico a la plataforma en el que dice: Con relación a la pregunta sobre la ampliación de la autopista a su paso por Paterna, nuestra postura es clara: nos oponemos a esta ampliación. Dice así: Una ampliación como la que se propone por parte del Ministerio de Fomento está en contra de la legislación en materia de contaminación acústica, en concreto contra el artículo 17 de la Ley 37/2003, del Ruido. Una vez más el Ministerio de Medio Ambiente aprueba legislación básica que luego incumple sistemáticamente. Estas son las palabras que manifestó en su día el actual presidente del Gobierno.

La negativa de este municipio, de sus ciudadanos, no es casual, y no es una negativa al progreso, sino que es una digna aspiración de proteger el pulmón de Valencia, de proteger su municipio de una seria afección medioambiental; en el caso de Zapatero la declara rotundamente ilegal, como han podido observar. Una carretera a la que se oponen públicamente todos los partidos políticos que actúan en el municipio de Paterna, todos. Nadie allí, ante las caras de los vecinos se atreve a defender otra cosa que lo que constan en la proposición no de ley presentada por este grupo parlamentario, por Esquerra Unida y por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Esta proposición no de ley se debate, por tanto, bajo el compromiso de todos los partidos políticos en el municipio de que este segundo by-pass no pase por Paterna, del compromiso del presidente del Gobierno, del compromiso también manifestado públicamente de la actual ministra de Medio Ambiente de proteger precisamente el bosque de la Vallesa por donde, según uno de los trazados propuestos por el Ministerio de Fomento, el 1B, pasaría este by-pass, sería o por arriba o haciendo un túnel, lo que supondría también un serio impacto medioambiental. Mientras, el jefe de la demarcación de carretera del Ministerio de Fomento ha dicho que la opción es siempre pasar por Paterna, esto es, la 1A, una circunvalación paralela al actual by-pass, que es absolutamente insostenible por el mayor impacto acústico porque ya tienen una circunvalación, por la emisión de más gases

tóxicos y contaminantes (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**), y porque las personas que se verían afectadas, residentes en La Cañada. Es una planificación absolutamente insostenible y de todo punto rechazable. La otra opción, la 1B, sería el paso, como decía, por La Vallesa, que supone una destrucción total del ecosistema; y con un túnel también tendría el mismo impacto medioambiental, según han manifestado una y otra vez los expertos.

Estamos hablando de un bosque que encierra un humedal que ha sido protegido y recogido en el catálogo de humedales de la Generalitat valenciana, en el que encontramos más de cien especie de fauna con diferentes niveles de protección y algunos endemismos locales de flora. Su valor reside asimismo en la ubicación que, como digo, se inserta en el corazón del área metropolitana de Valencia. Es decir, el Ministerio de Fomento, según la planificación actual de esta segunda circunvalación, pretende destruir el pulmón fundamental de la ciudad de Valencia, y esto, desde Izquierda Unida, desde Esquerra Unida y desde Iniciativa, no lo podemos tolerar. Además del valor medioambiental, hay que destacar la existencia de restos arqueológicos, como el poblado ibero de la Lloma de Betxí, así como existencia de restos fósiles. El bosque, en su mayoría, por desgracia, en manos privadas, ha estado amenazado en varias ocasiones, no solo por el fuego sino incluso por la posibilidad de urbanizar parte de mismo. Por ello se solicitó en diciembre de 2002 la declaración de paraje natural municipal que la Generalitat valenciana denegó en abril de 2005, y esta denegación ha sido recurrida por parte del ayuntamiento y está pendiente de sentencia en el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana.

Ahora mismo, Fomento, como decía, apuesta por la realización de una circunvalación exterior de Valencia que afecta de pleno a este paraje con este trazado. La circunvalación, que tendrá un total de seis carriles, además supone un serio impacto, pues una autopista con seis carriles impone el destrozo de toda la zona afectada, como es una cuestión evidente, carente de toda justificación de tipo medioambiental. Y todo ello se hace siempre sin contar con la búsqueda razonable de alternativas de transporte que reduzcan el tráfico de coches. Y de ahí, el segundo punto de nuestra petición, en el que sencillamente se pide que se adopten medidas, que se realice, en colaboración con la Generalitat valenciana y las administraciones locales afectadas, un plan de movilidad sostenible del área metropolitana de la ciudad de Valencia que tenga como objetivo potenciar el transporte colectivo y público, reduciendo, como digo, la movilidad en el vehículo privado, porque siempre desde el Ministerio de Fomento se apuesta por hacer más y más carreteras que destrozan nuestros recursos naturales, que destrozan los pulmones que necesitamos los ciudadanos para seguir viviendo, sin apostar por medidas alternativas de transporte público y colectivo, que perjudican muchísimo menos al medio ambiente y que son la única salida

para que podamos seguir avanzando, y ese progreso que todos buscamos sea una realidad sostenible.

Por todo ello se ha presentado esta proposición no de ley, y, como digo, dado que existen los compromisos tanto de la ministra de Medio Ambiente como del presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, como de todos los grupos políticos que tienen representación en el municipio de Paterna, espero que esta proposición no de ley sea votada favorablemente en coherencia por todos los grupos de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas tanto el Grupo Parlamentario Popular como el Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de sus enmiendas tiene la palabra la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, la señora Camarero.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ:** El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda de sustitución a esta proposición no de ley por varios motivos. En primer lugar, porque nosotros no estamos de acuerdo con la solución de desestimar la construcción del un segundo by-pass, ya que las necesidades del tráfico son una realidad que no podemos dejar de tener en cuenta. El actual by-pass es absolutamente insuficiente y es necesario descongestionarlo. Podemos coincidir con Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds en que las opciones que el ministerio ha puesto encima de la mesa no son las mejores, que no satisfacen a nadie y que han creado una oposición radical entre los municipios afectados, especialmente con los vecinos de Paterna. Por ello nosotros proponemos que, siendo necesaria la construcción de este segundo by-pass, se sigan buscando alternativas al mismo y que la solución final pase por lograr el consenso de todos, de las tres administraciones implicadas y de los vecinos afectados, buscando causar los menores daños y molestias a los vecinos de Paterna.

Debemos recordar que la circunvalación a Valencia de la autopista AP-7, conocida popularmente como by-pass, es la única alternativa del tráfico por carretera que circula de norte a sur a lo largo del área metropolitana. La saturación que sufre dicha vía es debida en gran parte al uso compartido de la misma entre el tráfico de paso y el tráfico de agitación, todo ello provoca una pérdida de calidad y un aumento de la peligrosidad de la vía. El problema del by-pass es un problema de origen, ya que la planificación original —queremos recordar que es del Gobierno socialista de Felipe González— llegó tarde y quedó insuficiente desde el principio, no siendo capaz de soportar el tráfico de largo recorrido y el metropolitano. Por eso en época del Gobierno del Partido Popular, con el ministro Cascos, se hace el proyecto del tercer carril para mejorar esa situación.

Sin duda, el tráfico de larga distancia precisa de una vía exclusiva que solucione su paso por el área metropolitana de Valencia, en la actualidad, como digo, satu-

rada, y evite su colapso en un par de años. La Generalitat valenciana así lo entendió, considerándola como actuación necesaria y de máxima prioridad, y por ello la incluyó en el protocolo de colaboración firmado con el Ministerio de Medio Ambiente el 11 de abril de 2005. Son tres los trazados presentados para esta segunda circunvalación por el ministerio y solo uno es considerado por el propio ministerio como viable. Pero este trazado a su vez cuenta con dos alternativas. Una que, como decía la señora Navarro, supone un incremento del impacto acústico, emisión de gases contaminantes y tóxicos, y una segunda opción, la 1B, que cruza por La Vallesa, uno de los parajes naturales más importantes de Valencia, y por ello estos trazados presentados por el ministerio han provocado la preocupación de los vecinos y la oposición de los ayuntamientos colindantes.

Desde el Grupo Popular exigimos que esta obra se realice de forma medioambientalmente respetuosa. Sabemos que los responsables del ministerio se han comprometido con los vecinos a contar con todo el mundo, no aprobarlo sin el consenso de las tres administraciones implicadas, ministerio, Generalitat y ayuntamientos, por lo que están obligados a seguir buscando soluciones ante la oposición del Ayuntamiento de Paterna, con su alcalde a la cabeza —que recordemos que es el Partido Socialista—, y del resto de los vecinos, y además a que esta infraestructura no atraviese La Vallesa. Se han comprometido en distintas reuniones con los vecinos afectados a aplicar medidas correctoras, y el problema es que si se conoce la zona y las opciones actualmente presentadas por el ministerio, estas opciones propuestas no son viables. No sería viable realizar un falso túnel y mucho menos aquella de quitar los pinos para replantarlos más tarde, como planteó el delegado de Carreteras en una reunión con los vecinos afectados. Y para salvaguarda esta situación la Generalitat ha tomado posición y se ha comprometido con los vecinos a apoyar aquellas alternativas que no afecten a las condiciones de vida de los ciudadanos de las zonas colindantes, especialmente de Paterna, y para mostrar su voluntad ha iniciado el proceso de declaración de la Vallesa como parque natural, algo que haría inviable afectarla por una obra de esas características. Desde el Grupo Popular buscamos, insito, el máximo respeto por los vecinos de Paterna y pedimos que se sigan buscando soluciones que no afecten a su calidad de vida. Si las alternativas presentadas por el ministerio no convencen y crean oposición, como se ha demostrado, pedimos que se sigan buscando soluciones a las mismas.

Por otra parte, y atendiendo a las reivindicaciones planteadas por la señora Navarro en el punto segundo de la proposición no de ley, quiero decirle que la Generalitat está solucionando el problema que plantea la movilidad dentro del área metropolitana, extendido la red de Metro en Valencia y construyendo nuevos ejes viarios, actuaciones que ya se recogen en el Plan de infraestructuras estratégicas de la Comunidad Valenciana 2004-2010, y además realizando una gran apuesta y una gran inversión

en materia de transporte por ferrocarril metropolitano. En todo caso, las actuaciones para mejorar la movilidad sostenible en el área metropolitana no van a ser una alternativa a la construcción de la segunda circunvalación, ya que sus objetivos, tráfico de corta distancia en el primer caso, y tráfico de larga distancia en el segundo, son diferentes. Por todo ello, y coincidiendo con el grupo proponente, con la señora Navarro, en la necesidad de salvaguarda el bosque de la Vallesa y de no perjudicar a los vecinos de Paterna y municipios colindantes, creemos necesario, como dice nuestra enmienda, seguir buscando alternativas a las presentadas para salvaguardar la calidad de vida de los vecinos de Paterna.

El señor **PRESIDENTE:** A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Santamaría, para la defensa de sus enmiendas.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO:** La segunda circunvalación a Valencia, como refería la señora Camarero, es una de las actuaciones incluidas en el protocolo firmado entre el Ministerio de Fomento y la Generalitat valenciana en abril de 2005, dicho de sea de paso, el mayor esfuerzo inversor del Estado en la comunidad en materia de carreteras. Es conocida la fuerte contestación social al respecto del trazado de la mencionada infraestructura al atravesar los territorios de comarcas fuertemente pobladas y con alto valor tanto ecológico como cultural, que de ninguna manera debe obviarse a la hora de encontrar la solución más adecuada.

El uso intensivo del territorio llevado a cabo en los últimos tiempos impide a la par la ubicación en espacios útiles de infraestructuras que den servicios no ya a las futuras evoluciones sino a las necesidades actuales. Hay que considerar que la ejecución de una infraestructura como la que hoy tratamos persigue el desarrollo, vertebración y cohesión territorial a través de una accesibilidad homogénea en todo el territorio, máxime si tenemos en cuenta que el protocolo mencionado contempla, y así se puede comprobar por la ejecución de las obras, que desde Valencia hacia el norte existe un corredor de alta capacidad y otro en fase de finalización, llegando hasta tres si nos dirigimos desde la ciudad y su área metropolitana hacia el sur, por lo que al existir tan solo una circunvalación a Valencia, esta se convierte en un embudo y asistiremos en breve a la congestión total de la vía actual. Añadiremos que la no ejecución de esta actuación provocaría efectos que trascienden al ámbito local y regional, al formar parte del corredor mediterráneo, cuyo papel de comunicación con el resto de Europa resulta indiscutible. También resulta indiscutible que el transporte colectivo ha sido potenciado dentro de las grandes áreas metropolitanas y, cómo no, en L'Horta que nos ocupa, pero eso no supuesto reducción de la movilidad en vehículo privado o reducción de la motorización. Asistimos, más bien al contrario, por diversos motivos, al incremento del número de viajes en todos los modos

de transporte, público o privado. Concretamente, y en el entorno en que sitúa la actual circunvalación, asistimos al trasiego de 120.000 vehículos diarios, tránsito de largo recorrido que perturba y es perturbado por el de agitación local.

La nueva circunvalación debe cumplir una funcionalidad distinta y complementaria de la actual, permitiendo una diversificación entre los tráficos de largo recorrido y los tráficos urbanos que actualmente condicionan su funcionamiento. Ciertamente es que nuevos trazados atraen nuevos vehículos, pero no es menos cierto que la congestión produce paradas, arranques, aceleraciones y deceleraciones constantes, aumento de consumo y mayor contaminación, aunque un mismo volumen de tráfico. No obstante, debemos ser conscientes de la afecciones que comporta la ejecución de la infraestructura prevista, debemos, pues, atender las inquietudes generadas y la opinión expresada por las distintas instituciones. Al propio tiempo desde el Grupo Socialista contemplamos la necesidad de continuar fomentando las políticas orientadas al uso de energías limpias y la reducción de los niveles de emisiones de contaminantes de los vehículos, así como la generación de planes para la movilidad sostenible en los entornos urbanos que generen y atiendan la necesaria nueva cultura sobre el modo de trasladarse o viajar.

Por todo ello hemos presentado una enmienda al texto inicial que pretende recoger la imprescindible concertación, consenso y garantía de diálogo para que la solución definitiva se base en alternativas elegidas en el marco del entendimiento entre las administraciones implicadas, la Generalitat, los ayuntamientos y los representantes de la sociedad civil. La visión debe ser global y no exclusivamente localista referida a un solo municipio, ya que el principio de solidaridad no aconseja reservar para otros lo que no se quiere para sí. No se trata tanto de negar un trazado u otro concreto, sino de reclamar la mejor de las soluciones. A la par, entendemos necesaria la participación del Gobierno de España en el diseño del Plan de movilidad aludido en el segundo apartado de la proposición, para la mejora y potenciación del transporte sostenible, actuaciones que también se desprenden del Plan de infraestructuras estratégicas del Gobierno valenciano. Dadas las enmiendas, deseamos llegar a un acuerdo en cuanto al texto, y hemos ofrecido textos de transacción en el sentido global que comentábamos y que esperamos poder llegar a transaccionar antes de que finalice esta sesión de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Qué otros grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? **(Pausa.)** Señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU DOMINGO:** Esquerra Republicana también ha dado entrada en esta Comisión a una proposición no de ley muy parecida que por cuestiones de trámite no hemos podido acumular, pero es coincidente tanto en la exposición de motivos como en las

resoluciones. Por eso vamos a dar todo el soporte, nuestro voto afirmativo, a la proposición no de ley presente. La exposición de motivos de Isaura Navarro ha sido nítida, exhaustiva y por lo tanto no me voy a referir a ella, simplemente quisiera hacer hincapié en una carta, en un correo que dice: Con relación a la pregunta sobre la ampliación de la autopista a su paso por Paterna, nuestra postura es clara, nos oponemos a esta ampliación. Así lo ha expresado tanto el Partit Socialista del País Valencia, como el Ayuntamiento de Paterna, que también está en contra. Solo hay un problema, que este correo es del día 7 de marzo de 2004, unos días antes de las últimas elecciones legislativa. Yo no sé después de este correo del presidente Rodríguez Zapatero por qué tenemos que traer esta proposición no de ley a la Comisión de Fomento del Congreso. En principio, si este correo tiene veracidad, este problema ya tendrían que estar absolutamente resuelto, y toda la afectación que se pueda derivar en Paterna ya sería una cosa del pasado. A lo mejor va a pasar como en otras ocasiones con el valor de las palabras, me refiero a palabras del mismo presidente sobre el Estatuto catalán. Deseamos que por esta vez la palabra tenga valor, se cumpla, y esta amenaza sobre estos parajes de Paterna pase a ser un recuerdo de la historia. **(El señor Merino López: Muy brillante, Andreu.)**

— **RELATIVA A LA PARALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DE LA SOCIEDAD PÚBLICA DE ALQUILER. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001582.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, habíamos decidido hace un momento alterar el orden día para pasar al debate sobre la Sociedad Pública de Alquiler al último lugar. Me solicita el señor Matos si podríamos debatir ahora la Sociedad Pública de Alquiler. La actitud de la Presidencia es facilitar lo que sea mejor para los grupos parlamentarios, para todos. Parece ser que su portavoz tiene dificultades porque está en otra Comisión, es decir, que no son caprichosas las alteraciones que se producen. Entonces, ¿hay algún inconveniente en que se pueda debatir en este momento la Sociedad Pública de Alquiler? Yo comprendo que los miércoles hay tantas comisiones que a veces es complicado que todos los portavoces puedan coincidir. Si les parece, esperamos a que la señora Navarro pueda consultar con su portavoz.

La señora **NAVARRO CASILLAS:** Está en el ascensor.

El señor **PRESIDENTE:** Con lo cual ya no hay inconveniente. Pasaríamos ahora a debatir el punto quinto del orden del día, proposición no de ley relativa a la paralización de la actividad de la Sociedad Pública de Alquiler, formulada por el Grupo Parlamentario

Popular. Señor Matos, tiene S.S. la palabra para defender su iniciativa.

El señor **MATOS MASCAREÑO:** En la Comisión de Fomento y Vivienda estoy convencido de que el Grupo Parlamentario Popular hemos hecho una oposición constructiva en materia de vivienda. Hemos criticado algunas cuestiones que creemos que se deberían haber criticado, y pongo por ejemplo lo de los minipisos de 25 metros cuadrados, la idea de no publicar las estadísticas de los precios, regalar zapatillas de deporte a los jóvenes para que busquen viviendas, pero estas medidas o anuncios del Ministerio de la Vivienda han sido criticadas por todos los grupos parlamentarios.

Con respecto al plan de choque, criticamos la incapacidad del Gobierno para ponerlo en marcha y para gestionarlo, pero de las medidas que establecía el plan de choque solo nos opusimos a la creación de la Sociedad Pública de Alquiler. Tampoco nos opusimos al Plan de vivienda. Es verdad que presentamos una proposición no de ley que fue aprobada también en esta Comisión, modificando cinco puntos concretos pero no nos opusimos radicalmente al Plan de vivienda presentado por el Gobierno; el único punto del Plan de vivienda al que nos opusimos fue precisamente la Sociedad Pública de Alquiler. Pero es que la creación y funcionamiento de la Sociedad Pública de Alquiler no ha sido criticada solo por el Grupo Parlamentario Popular. Quiero recordar que en una proposición no de ley aprobada por esta Comisión el pasado 20 de abril, se instó al Gobierno a paralizar el proceso de creación de la Sociedad Pública de Alquiler; proposición no de ley que de la que el Gobierno no hizo caso y posteriormente, a los pocos días, la creó y la puso en funcionamiento. Es decir, la oposición frontal del Grupo Parlamentario Popular a la Sociedad Pública de Alquiler la comparten el resto de los grupos parlamentarios.

Quiero recordar aquí lo que han dicho de los portavoces los grupos parlamentarios con respecto a la Sociedad Pública de Alquiler. Don Jordi Jané, en la Comisión de Vivienda del 24 de mayo pasado dijo que los resultados de la Sociedad Pública de Alquiler eran ridículos. Textualmente dijo: Con sinceridad, creemos que no se está cumpliendo esa función pública que tiene el dinero de los españoles que se invierte en la Sociedad Pública de Alquiler; creemos que no se justifica su existencia. El señor Duran i Lleida, en el debate sobre el estado de la Nación dijo textualmente también: Seguimos pensando que lo mejor sería cerrarla y transferir a las comunidades autónomas el importe del dinero. El Partido Nacionalista Vasco, a través del señor Beloki, ha dicho también: Si estuviéramos hablando de una empresa privada, esta sería una empresa en quiebra. Esto va a ser un desastre progresivamente. El Bloque Nacionalista Galego, través del señor Rodríguez, ha dicho en esta Comisión: Este fracaso (de la Sociedad Pública de Alquiler) tiene que llevarnos a la creencia de que siempre desde la comunidades autónomas se ahorrarían gastos y

se gestionaría mucho mejor. Y dijo el señor Rodríguez: Sería mejor transferir el dinero para la finalidad social de vivienda en alquiler a las comunidades autónomas.

Cuando nosotros nos opusimos a la Sociedad Pública de Alquiler dijimos que el único fin que tenía era dar una seguridad jurídica al propietario en los contratos de arrendamiento, que esa seguridad jurídica la deberían tener todos los ciudadanos, acudieran o no a la Sociedad Pública de Alquiler, pero que mientras la Ley de Arrendamientos Urbanos y la Ley de Enjuiciamiento Civil no se modificaran, estaban funcionando en las comunidades autónomas, ya desde hace muchos años, sociedades públicas de alquiler de carácter autonómico o de carácter municipal. Por lo tanto, era absurdo crear una sociedad para hacer la misma función que estaban haciendo ya, desde hace muchos años, sociedades públicas de carácter autonómico o de carácter local. En eso coinciden todos los grupos parlamentarios. Pero es que luego la Sociedad Pública de Alquiler se ha dotado de una estructura mastodóntica, tiene unos gastos de personal en el año 2006 de más de dos millones de euros. Los convenios que están firmando con las sociedades públicas de las comunidades autónomas tienen solo gastos y no tienen ni un solo ingreso. La propia sociedad, en sus presupuestos, prevé tener una pérdidas acumuladas el próximo 31 de diciembre de este año de cerca de 12 de millones de euros, y además los resultados han sido, en ocho meses de gestión, 1.208 contratos firmados a través de 3.000 agentes colaboradores. Esto significa casi una vivienda por cada tres agentes colaboradores.

Todos los grupos parlamentarios han calificado los resultados de ridículos y de fracaso. Además todos los grupos parlamentarios han considerado siempre que esta competencia la están llevando a cabo desde hace mucho tiempo las comunidades autónomas, y la están llevando con más eficacia. Madrid tiene una empresa municipal de alquiler, hay también una bolsa de alquiler de carácter autonómico. Galicia, que es la comunidad autónoma donde más tiempo lleva y con más eficacia tiene la bolsa de Alugueiro. En Cataluña lo hace la sociedad pública Adigsa. El País Vasco tiene sus propias sociedades, que también llevan ocupándose de esta materia desde hace muchísimo tiempo. Por lo tanto están creando muchísima tensión y muchísimo fracaso en la gestión de la propia Sociedad Pública de Alquiler.

Señorías, estamos hablando de unas competencias que tienen las comunidades autónomas desde 1984, y además unas competencias no polémicas. Todo el mundo, absolutamente todos los grupos políticos han aceptado y desarrollan estas competencias en todas las comunidades autónomas de España desde 1984. Ahora, que se están planteando nuevas competencias por parte de las comunidades autónomas, algunas para nosotros demasiado avanzadas porque plantean temas de soberanía, consideramos incomprensible que se vuelvan a centralizar las políticas de alquiler de viviendas que llevan transferidas desde 1984 sin ser conflictivas y desarrollándolas con toda eficacia. Por lo tanto, solicitamos de los grupos de

la Cámara el apoyo a una proposición no de ley en la cual se inste al Gobierno a disolver la Sociedad Pública de Alquiler.

Se han presentado por *Convergència i Unió* y por el Grupo Parlamentario Vasco dos enmiendas que son muy similares. Las dos son enmiendas de adición y por lo tanto anuncio que el Grupo Parlamentario Popular acepta dichas enmiendas íntegramente. Lo que proponen es traspasar los fondos y los presupuestos de la Sociedad Pública de Alquiler y los presupuestos que el Estado cederá esta para la política de vivienda a las empresas públicas y a las comunidades autónomas, que son las que realmente tienen la competencia. Además, la enmienda del Grupo Parlamentario Vasco propone que apoyando la disolución el ministerio asuma los compromisos contraídos por esta sociedad, que es una adición al único párrafo de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular. Por lo tanto, se aceptan las dos enmiendas de estos grupos parlamentarios, no son contradictorias entre sí sino que son de adición; lo único que a lo mejor técnica y gramaticalmente habría que quitar las palabras que se repiten, pero se aceptan en su integridad las dos. Solicito el apoyo de los grupos parlamentarios de la Cámara a esta proposición no de ley que quiere acabar con algo que nació mal, y ese mal nacimiento fue anunciado y advertido no solo por el Grupo Parlamentario Popular sino por la mayoría de los grupos parlamentarios de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, a esta proposición no de ley han formulado enmiendas el Grupo Parlamentario Vasco y el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*). Para la defensa de su enmienda tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Vasco, el señor Beloki.

El señor **BELOKI GUERRA**: Desearía comenzar mi intervención manifestando una profunda insatisfacción y hasta una cierta incomodidad por los términos en las que una vez más se plantea este debate en esta Comisión, no por cuestiones formales sin, por el propio contenido. Yo creo que llevamos debatiendo demasiado tiempo de cuestiones instrumentales cuando debiéramos estar ya con los instrumentos perfectamente dispuestos y bien establecidos y estar hablando más bien de las políticas, que no de los instrumentos.

Desde el momento en que este Gobierno en esta legislatura decidió crear el Ministerio de Vivienda, mi grupo alertó de un peligro que veía en una voluntad que nosotros saludamos positivamente, la voluntad de actuar activamente en el campo de la vivienda; ante un problema que es real, que es grave, que es urgente, que requiere una atención de todo el mundo, nosotros esa voluntad no la discutíamos, pero sí advertimos que corríamos el peligro de enmarañar la situación administrativamente hablando. Son numerosísimos los debates y bastantes los percances que han ocurrido desde que se creó el Ministerio de Vivienda justamente en relación

con este problema que acabo de señalar. Mi grupo temía que se fuera generando mucha confusión en la forma en que se desarrollaran las políticas y que el resultado real de esas políticas fuera escaso. Hoy estamos en un caso de estos, un caso no pequeño, no poco significativo, que es el de la creación de un instrumento más, que es la Sociedad Pública de Alquiler por parte de este Ministerio de Vivienda, creación que, como se ha insistido aquí, viene sobre sociedades públicas de alquiler ya creadas en esos ámbitos y en funcionamiento. A nosotros nos parece que efectivamente esto no ayuda en absoluto a desarrollar lo que para nosotros es primordial, que es una política de vivienda donde el tema del alquiler tenga una prioridad grande, de forma que nosotros solicitaríamos un esfuerzo de todo el mundo para que este tema se clarificara de una vez y no estuviéramos permanentemente mes tras mes y año tras año en un debate de si estos instrumentos que ahora se ponen en marcha vienen sobre otros instrumentos ya establecidos y además en muchos casos en competencia, pegándose unos con los otros o con falta de coordinación. Esto me parece absurdo. Lo advertimos desde un comienzo y según pasa el tiempo nos parece progresivamente más absurdo.

Yo quisiera que se entendiera nuestra enmienda, y entiendo que también la proposición originaria, como un sí claro de este grupo a la necesidad de que existan sociedades públicas de alquiler. Es decir, el tema del alquiler es absolutamente esencial y necesita ser desarrollado con fuerza y con una política activa, por muchísimas razones de las que ya este grupo y todos nos hemos hecho eco en distintos momentos. Es evidente que ahí tenemos un déficit enorme y hay una enorme necesidad de desarrollar políticas de promoción de viviendas en alquiler, y si la Administración pública desarrolla políticas de alquiler, hace falta una sociedad que las gestione, esto para mí no tiene ninguna discusión, hace falta una Sociedad Pública de Alquiler —al menos mi grupo es favorable a que existan tales sociedades públicas de alquiler—, pero lo que no tiene sentido es que efectivamente desde unas administraciones que pretenden trabajar conjuntamente vayamos a crear sobre un mismo territorio distintas sociedades públicas de alquiler, que cada cual desarrolla, digamos, su actividad, si no al margen, con un punto de competencia y yo estoy seguro que con una progresiva confusión de todos los ciudadanos. Esto es lo que debe ser atajado. De forma que sí a la Sociedad Pública de Alquiler, no a la que pueda ser una competencia, una duplicidad o un enmarañamiento simplemente administrativo, que es el que podemos crear en esta historia, por razones de eficiencia, por razones de evitar a los ciudadanos una confusión, por razones de que los jóvenes a quienes se van a dedicar estas viviendas públicas de alquiler sepan con claridad, no tengan que hacer un tratado administrativo para saber adónde tienen que ir; es que esto no tiene ningún sentido.

Nosotros creemos que si esta Sociedad Pública de Alquiler desaparece como tal, el ministerio asume los compromisos, que es la enmienda que nosotros presen-

tamos, para luego, desde el propio Ministerio de Vivienda, frente a las sociedades públicas de alquiler que existan, coordinarse con ellas y ejecutar a través de ellas las políticas, y en aquellas comunidades en las que no existan el ministerio pueda ayudar a crear tales sociedades. Nos parece que puede ser una línea de pacificación de esta situación, ante la que, y con esto termino, mi grupo se siente profundamente incómodo en este debate que va perdurando, que no lleva a ningún sitio más que a una progresiva confusión, y pediríamos un esfuerzo de todos los grupos parlamentarios para que esto se reorientara, de un vez se situara en los términos que son razonables a nuestro juicio, que son de eficiencia y de eficacia administrativa, y que entre todos pudiéramos pasar una página antes de que acabe la legislatura, claro.

El señor **PRESIDENTE**: También ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Señor Jané, tiene S.S. la palabra para defenderla.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) le hubiera gustado hoy no tener que presentar su enmienda e incluso le hubiera gustado que hoy no se planteara este debate en esta Comisión de Fomento y Vivienda. Nos gustaría habernos equivocado el 20 de abril de 2005 cuando, coincidiendo con la totalidad de los grupos de esta Cámara excepto el Grupo Socialista, pedíamos que no se llegara a constituir, y se aprobó esa no constitución, esa paralización, esa suspensión de lo que iba a ser la Sociedad Pública de Alquiler. ¿Y qué le hubiera gustado a Convergència i Unió? Que al final el tiempo no nos hubiera dado la razón, porque significaría que habría funcionado bien, que habría gestionado un gran número de contratos de alquiler, que habría una gran aceptación social de la misma, y lamentablemente, no queremos equivocarnos, a nosotros nos parece, desde Convergència i Unió, que el balance en ningún caso puede ser positivo, que en ocasiones se hace incluso triunfalismo, y lo hemos visto en esta Comisión, del número de visitantes de la página web de la sociedad, para decir que 10.000 personas se han interesado en no sé cuántas miles... Al final, solo se han gestionado 1.200 contratos y ese es un balance pobre comparándolo también con el coste público en dinero público, en presupuesto público, que tiene esa sociedad, una sociedad con un presupuesto de 25 millones de euros, por tanto de más de 4.000 millones de pesetas, con unos gastos de personal de más de 2 millones de euros anuales, con unos gastos de explotación de casi 2,5 millones de euros anuales y con un funcionamiento final que en lo único que ha redundado es en que 1.200 contratos tengan al final un precio de mercado un 18 por ciento más bajo que el que hubieran tenido si no hubiera habido la Sociedad Pública de Alquiler. ¿Pero que incidencia real en beneficio global para la ciudadanía comporta esta pequeña ventaja en porcentaje para poquísimos

alquileres, sobre el parque de alquileres en España? Si se comparan los millones de alquileres que hay en España con los 1.200 contratos cerrados, creemos que el balance no es positivo. Lo decía el señor Beloki en otra intervención muy brillante, como siempre, que si esto fuera una sociedad privada estaría en proceso de liquidación por pérdidas, porque no ha funcionado bien.

A este funcionamiento incorrecto se une otra preocupación esencial por parte de *Convergència i Unió*. Es un ámbito el del alquiler que en tanto que afecta a vivienda forma parte de las competencias de las comunidades autónomas. La prioridad de las sociedades públicas de alquiler en todo caso debe ser autonómica, los gobiernos autonómicos con competencias asumidas son los que deben realizar prioritariamente esas políticas. Si todos estamos de acuerdo en que el marco competencial es ese, ¿qué pedimos? Pues pedimos en nuestra enmienda que el dinero presupuestado se destine precisamente a las comunidades autónomas para poder hacer esa promoción pública de viviendas en alquiler a través de los presupuestos autonómicos. Por tanto, nuestra enmienda es de claro respeto al marco competencial, además de la constatación de que en este caso la actuación del Estado no arroja un resultado que podamos todos considerar como positivo y correcto, un resultado que dé repuesta a esos intereses generales y a esa necesaria promoción del alquiler. Nos gustaría habernos equivocado. Nos parece en este momento que las cifras globales no nos ayudan a esa mejor concreción de lo que es y debe ser la Sociedad Pública de Alquiler y hoy vamos a votar a favor de esta proposición no de ley, como no puede ser de otra manera, si se ha anunciado como se acepta la enmienda que hemos propuesto. Incluso el texto de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Vasco también cubre el aspecto de la transitoriedad para que dar una seguridad jurídica que entendemos del todo a derecho y ajustada a la oportunidad si llegara a aprobarse. Si se llegara a aprobar, también sería positivo que se cumpliera. Si ya se hubiese cumplido ese 20 de abril la suspensión, hoy no estaríamos en este debate. No se hizo caso al Parlamento en esa ocasión. Hoy tenemos que hacer un balance triste, y nos gustaría que no fuera así, triste. Pediríamos hoy el máximo apoyo de todos los grupos parlamentarios, porque en esta decisión de hoy estamos haciendo un balance no positivo y por tanto podemos tomar medidas. ¿Cuáles? Destinar a las comunidades autónomas esos presupuestos públicos para que a través de sus propias sociedades y de sus propias agencias puedan realmente fomentar el alquiler. Esperemos que lo puedan hacer con mucha mayor eficacia y mejores resultados.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean hacer uso de la palabra? (**Pausa.**) Señor Herrera, por parte de *Iniciativa per Catalunya Verds*, tiene la palabra.

El señor **HERRERA TORRES**: Desde *Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds*, sabemos que este está siendo uno de los debates centrales en materia de vivienda, pese a que precisamente estamos tratando seguramente el elemento más tangencial en torno a las políticas de vivienda a la hora de poder afrontar el reto del acceso. Paradójicamente, se discute mucho sobre la SPA, sobre la Sociedad Pública de Alquiler, cuando la realidad está en que hoy para afrontar el reto de la vivienda se deberían tomar otras medidas en materia fiscal que no se están tomando, en materia de Ley del Suelo; tiene que llegar ya una Ley del Suelo que realmente aborde una valorización del suelo diferente a la que se ha planteado hasta el momento y a la hora de dar competencias. A la vez nosotros sabemos de la actitud del Partido Popular, que debe ser de oposición, como no puede ser de otra manera. También entendemos que en este caso de la SPA, digamos que el Gobierno, así lo creemos nosotros, le ha puesto fácil las cosas al señor Matos para que pueda hacer esta tarea de oposición. Entendemos que la SPA debería corregir algunos elementos que hasta el momento no han corregido y las cosas son así.

Segunda reflexión, yo voy a escuchar muy atentamente también la intervención del portavoz de Grupo Socialista, pero entendemos que por parte del Grupo Socialista y por parte del ministerio debe haber elementos de la SPA que se corrijan, entre otra cosas porque hay una voluntad mayoritaria en el sí de la Cámara, porque además sabemos y somos conscientes de que la SPA probablemente no era siquiera una prioridad para el propio Ministerio de Vivienda y que quizás era más un invento de otras partes del Gobierno —quien me quiera entender seguro que me está entendiendo—, y por tanto tiene que haber una adecuación competencial de la SPA.

Por último, hace tres días, en Cataluña se aprobó un Estatuto que pese a que el Partido Popular no lo apoyaba, supone un antes y un después en materia competencial, también en materia de vivienda, y rogaría a SS.SS. que se leyera precisamente las competencias en esta materia, con lo cual este Estatuto, que aún no es ley, hasta el momento que lo ratifique en este caso el jefe del Estado, el Rey, pero que va a serlo, va a tener que suponer un antes y un después también en materia competencial y un antes y un después hacia el referido aspecto del Ministerio de Vivienda, y por tanto nosotros lo que esperamos es que en estas materias, y por supuesto también en la SPA, el Gobierno actúe en consecuencia y cumple con lo que es ley y con lo que es una ley que lo que hace es definir el marco competencial ahora también desde una ley orgánica que forma parte del bloque constitucional y que además es Estatuto, al que según me consta, le va a seguir en esta senda, por ejemplo, el Estatuto andaluz, que el señor Torres Vela conoce perfectamente, con lo cual el mensaje que nosotros queremos trasladar es que a partir de este domingo, de aquí a pocos días, vamos a tener una ley que forme parte del bloque constitucional, y el Gobierno lo que tiene que

hacer es cumplir con esa ley, y uno de los elementos que tiene que cumplir precisamente es con una SPA que se extralimita y que viene extralimitándose en sus funciones desde el punto de vista competencial. Además tengo que decir que los convenios que se han firmado ha habido días que se han cumplido de forma escrupulosa y ustedes saben también que ha habido días que no se han cumplido de forma tan escrupulosa, con lo cual yo voy a estar muy atento también a la reflexión que va a hacer el portavoz socialista en torno a un tema que está siendo polémico. También debo destacar que es triste decir que el debate sobre vivienda no puede continuar siendo SPA sí, SPA no, que el debate sobre vivienda tiene que ser sobre otros elementos que son urgentes y que en cambio no se están abordando.

El señor **PRESIDENTE:** También ha solicitado la palabra el portavoz de Esquerra Republicana de Catalunya, señor Andreu. La tiene.

El señor **ANDREU DOMINGO:** En la exposición que nos ha hecho el portavoz en esta ocasión del Grupo Popular, se ha referido a que han hecho una oposición constructiva en relación con el Ministerio de Vivienda y con todo el tema de la vivienda. Realmente las formas son importantes y creo que también en el ambiente de esta reunión, que hoy parece un poco rara —y yo decía por qué es, y es que no está el compañero Andrés Ayala—, se mantienen los cauces más tranquilos. (**Rumores.**) Lo que quería decir es que la oposición constructiva, señor Matos, usted que tiene una formas delicadas y educadas exquisitas, yo creo que ha sido, con toda la educación, una oposición muy dura. Han pedido la dimisión de la ministra de Vivienda en no sé cuántas ocasiones, la han tenido en el punto de mira de la campaña política estricta y, sinceramente, el ensañamiento que ha habido algunas veces, y en ocasiones con mi participación, en esta Comisión con el presidente de la SPA, el señor Rodríguez Mañas, ha sido muy fuerte, muy duro. Es la persona de la que, vía comparecencia o vía proposición no de ley, más se ha hablado de esta Comisión en la presente legislatura.

Yo creo que al continuar fijando toda la atención en el tema de la SPA hacemos un flaco servicio a la resolución de un tema importantísimo para mucha gente, sobre todo para mucha gente joven de este país, como es el acceso a la vivienda, ya sea en propiedad o en alquiler, y alguna responsabilidad habrá de quienes llevaron a una espiral de encarecimiento el precio de la vivienda, que se desbocó, y ahora parece que estamos moderando este incremento del precio muy por encima del coste de la vida que se ha dado en estos últimos años y que hay una inflexión, dato bueno porque tenemos que reducir esta distancia tan asombrosa que se produce en nuestro país entre el salario y el acceso a la propiedad de la vivienda o entre el salario y lo que cuesta el alquiler de la misma. Ya es sabido que la posición de nuestro grupo es que la SPA sea absolutamente respetuosa con

las comunidades autónomas. Entendemos que la SPA no puede trabajar en el ámbito de las comunidades autónomas si no es por delegación a los organismos ya creados por las mismas comunidades y previo convenio. Creemos que sí, que es cierto que algunas cosas tienen que cambiar, que el inicio de la SPA no ha sido para echar las campañas al vuelo, que son pocas las viviendas que hasta este momento ha gestionado, pero, con sinceridad, proseguir con este ensañamiento y con esta fijación en el tema de la vivienda, con el abanico amplio de problemas y de soluciones que debemos aportar, es no ir a la solución del tema que tenemos entre manos, el acceso a la propiedad y al alquiler de la vivienda.

Ya tendría que haber entrado en esta Cámara la Ley del Suelo, una ley que instamos al Partido Socialista que se desarrolle bajo los criterios de un Gobierno de izquierdas. Creemos desde nuestro grupo que tendríamos que modificarla para conseguir que pueda haber un acceso a la vivienda por parte de los jóvenes, sino para que a la vez también se corrijan ciertos desmanes urbanísticos que al amparo de la actual ley se han producido en diversas comunidades autónomas de este país. (**El señor Merino López pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE:** Señor Merino.

El señor **MERINO LÓPEZ:** Una cuestión de orden a efectos del «Diario de Sesiones». En referencia a las manifestaciones que ha hecho el portavoz de Esquerra Republicana respecto al portavoz del Grupo Popular señor Ayala, debemos de entender que es en tono amigable y amistoso y nada más lejos de la realidad (**Varios señor diputado: Por supuesto.**), pero que quede constancia en el «Diario de Sesiones».

El señor **PRESIDENTE:** Esas cosas forman parte de los recursos parlamentarios de cada cual. Para finalizar este debate tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Santamaría.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO:** Desde la creación del Ministerio de Vivienda, el Gobierno socialista hizo de la política de fomento del alquiler una línea prioritaria dentro del objetivo de ciudad sostenible que venimos defendiendo, política que garantiza a los ciudadanos con mayores dificultades un mejor acceso a la vivienda. Jóvenes, familias con escasos ingresos, profesionales, trabajadores, familias monoparentales y otras fórmulas de convivencia son los colectivos que han estado esperando una política activa, decidida e integral que el Gobierno socialista ha adoptado con el Ministerio de Vivienda a la cabeza. Ya el plan de choque supuso un cambio radical respecto de la política de vivienda protegida y especialmente respecto del alquiler. La mayor parte de los 1.030 millones del plan fueron para financiar las políticas, hasta entonces inexistentes, del alquiler, y 20.000 familias, especialmente jóvenes, se han beneficiado. Con el nuevo Plan de Vivienda, el alquiler se

sitúa en su eje central. El plan dedica 3.193 millones de euros a la promoción del alquiler, es decir, más de un 53 por ciento del total. Se han incrementado en un 1.067 por ciento las viviendas en alquiler. Así 234.600 familias se verán beneficiadas. Ambos planes han beneficiado ya a 35.000 familias y jóvenes, que han accedido a su vivienda desde el alquiler, en dos años un 160 más que con el anterior Gobierno en cuatro años. Sin embargo, ha sido diferente el interés de los gobiernos de las comunidades autónomas que han tenido para promover el alquiler, todo ello dicho como parte de un todo respecto a la política de vivienda en alquiler.

Respecto a la Sociedad Pública de Alquiler debo decir de antemano con respeto y cautela que a pesar de todo, después del 20 de abril, la sociedad ha sido respaldada por el Congreso en varias ocasiones, no solo con el rechazo de la moción como consecuencia de la interpe-lación urgente de abril de 2005 del Partido Popular, sino que también nos referimos a la aprobación de las leyes de presupuestos para 2005 y 2006, si bien es cierto que su andadura no ha estado exenta de zarandeos más o menos exitosos por parte de los distintos grupos parlamentarios.

Consideramos la sociedad pública un instrumento estratégico de la política de alquiler que inicia su actividad como servicio público el 15 de octubre de 2005 y que en siete meses ha puesto a disposición de los ciudadanos 1.681 viviendas vacías. Pero ha aportado algo más, ha ganado la confianza del sector de intermediación, también la del sector del seguro, clave en el mercado del alquiler, que se ha implicado apoyando el modelo e incluso creando nuevos productos que aseguran el impago y la desocupación. También el sector financiero se suma creando un aval gratuito para los ciudadanos que usan los servicios de la sociedad. La Sociedad Pública de Alquiler como servicio público garantiza una vivienda de calidad, la renta al propietario y un precio asequible para el inquilino. La sociedad pública ha dedicado gran parte de sus esfuerzos a evaluar y analizar por profesionales especializados más de 3.500 viviendas que los propietarios le han confiado. Han sido rechazados un 15 por ciento. Una vez comprobada la calidad se han exigido las reformas básicas, todas las viviendas intermediadas por la sociedad cumplen el principio de vivienda digna y de calidad. Durante estos siete meses, la sociedad ha negociado ciudadano a ciudadano para lograr precios asequibles a los futuros inquilinos y se ha superado el objetivo del 18 por ciento en la reducción de precios. La sociedad ha garantizado el acceso de los ciudadanos a las viviendas en condiciones de equidad, sin discriminación por razón de edad, raza, sexo, etcétera. Todo ello conduce a que los ciudadanos, las instituciones y los profesionales empiecen a ver el alquiler como una fórmula sólida y asequible de acceso a la vivienda.

La sociedad, como herramienta de la política de vivienda, siempre ha contado con las comunidades autónomas y entidades locales. Desde el principio ha con-

tactado con todos los gobiernos autonómicos y con los principales ayuntamientos logrando el consenso de diez comunidades autónomas y los ayuntamientos de las áreas metropolitanas de Madrid, Valencia, Alicante, Castellón y Barcelona. La sociedad no compite, no excluye, no pretende molestar ni sustituir lo que bien se hace, más bien al contrario, integra, colabora, aúna esfuerzos con el objetivo de que el alquiler sea una fórmula más de acceso a la vivienda. Con el ánimo de deshacer algún entuerto de su exposición de motivos, señor Matos, le diré que no existe ningún convenio paralelo, ni mucho menos al margen de la Generalitat de Catalunya, con ninguna sociedad catalana. Ha quedado también suficientemente clara la dinámica con las comunidades autónomas, dinámica que fue comprometida por el Gobierno de España.

Manifiestan también en su exposición de motivos que la sociedad tiene una estructura mastodóntica. Lo cierto es que la SPA tiene una sede modesta y presta un servicio público con veintidós profesionales, también mediante una extensa red de agentes colaboradores constituida por profesionales del sector de la intermediación inmobiliaria. También vimos en la anterior Comisión algunas otras plantillas incomparables.

Como conclusión podemos afirmar que el cumplimiento de los objetivos que el Gobierno de España se planteó al crear la sociedad están en marcha. Ofrecer a los ciudadanos la vivienda desocupada existente... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, les ruego silencio, es casi inaudible el portavoz socialista. Puede continuar, señoría.

El señor **SANTAMARÍA I MATEO:** ... y garantizar para ello un contexto seguro para el alquiler —gracias, presidente—, en definitiva, pretende generar un cambio de cultura en la ciudadanía, en los agentes del mercado, en las instituciones sobre el alquiler como fórmula de acceso a la vivienda, una fórmula que se adapta más y mejor a la realidad cambiante de las vidas de nuestros conciudadanos. Señorías, el papel de la sociedad va mucho más allá que el mero dato o la mera cifra, la sociedad no es agencia inmobiliaria, es un servicio público que fomenta, dinamiza y facilita vivienda al sector para que la intermedia y al ciudadano para que la disfrute. A la vista de todo ello, entendemos que debe darse a la Sociedad Pública de Alquiler margen suficiente para que se puedan valorar con objetividad sus resultados, tiempo para modificar aquellos aspectos que mejoren los objetivos propuestos, tiempo para encontrar el consenso necesario que disipe la incertidumbres competenciales y de gestión, tiempo para encontrar el mejor diseño que concite mayor consenso para la mejor gestión de los recursos asignados, tiempo como el que solicitó el presidente del Gobierno en el reciente debate sobre el estado de la Nación. Desde nuestro grupo impulsaremos un espacio de discusión al respecto en la Cámara con

quienes han mostrado predisposición al diálogo y también con la diversidad territorial. En la confianza de que S.S.SS. mayoritariamente prefieran buscar solución antes que la disolución, les emplazamos a ello y anunciamos nuestro voto en contra de la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular.

— **SOBRE LA SITUACIÓN DE LA ESTACIÓN CENTRAL DEL CAMP DE TARRAGONA EN LA CONEXIÓN DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO CON LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA-FRONTERA FRANCESA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS Y EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA. (Número de expediente 161/001745.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos finalmente al debate de la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds y también por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya sobre la situación de la estación central del Camp de Tarragona en la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tiene la palabra por su presentación el señor Andreu.

El señor **ANDREU DOMINGO**: Estamos hablando de la conexión por el corredor del Mediterráneo en el que, a la altura del año 2006, este tramo desde Vandellòs a Tarragona está con una sola línea, línea que pasa por... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Les ruego silencio, por favor. Es muy difícil que nos podamos entender. Señor Andreu, puede continuar, por favor.

El señor **ANDREU DOMINGO**: ...línea que pasa los núcleos de Cambrils, Salou, con todas las molestias que ello ocasiona, y sobre la cual ya en el año 2005 hubo en los Presupuestos Generales del Estado una partida de 20 millones de euros para desarrollar este tramo entre Vandellòs y la nueva estación del AVE en Perafort-La Secuita, 20 millones que no se ejecutaron en absoluto, no hubo ni un céntimo dedicado a obras, porque aún no se han iniciado, y en el presente presupuesto de 2006 hay 34 millones de euros, de los cuales tampoco se ha ejecutado hasta el momento ni un euro. Yo insto a que el Gobierno cumpla sus disposiciones presupuestarias y no nos encontremos con que la ejecución presupuestaria en el corredor ferroviario del Mediterráneo por dos años consecutivos sea cero.

Para este corredor hay desde el territorio diversas propuestas para que la estación intermodal que deman-

damos no solo solucione los problemas de la movilidad entre las principales ciudades y el aeropuerto, sino también para que la mercancías del puerto de Tarragona, una cuestión importante, puedan ser evacuadas por tren, pero si no tiene lugar la modificación de la estación, como se prevé en esta proposición no de ley, el transporte de mercancías desde el puerto de Tarragona quedará sin resolver y además, a causa de la ubicación que se pretende, la conexión y el traslado hacia el norte de las mercaderías del mencionado puerto sería de muy difícil solución. Lo que está aprobado, lo que ha pasado la DIA, lo que en estos momentos ya está licitado, pero aún no se ha ejecutado, son los proyectos del trazado, pero el proyecto de la estación no está ni aprobado ni licitado, con lo cual creo que no se puede aducir que esté en el ánimo de esta proposición no de ley ningún retraso de la ejecución necesaria y urgente de esta obra. Les pondré un ejemplo de cómo si ha habido voluntad política, esto se ha podido realizar y no ha conllevado ningún retraso la puesta en funcionamiento. La estación de La Secuita-Perafort, del trazado del AVE de Lleida-Tarragona-Barcelona, tenía en el año 2003, cuando ya estaba realizada la plataforma y colocándose el balastro, el proyecto de una estación que era más o menos como un apeadero, de 9 millones de euros, y esto se cambió por voluntad política del nuevo Gobierno por una estación de 40 millones de euros, modificándose el proyecto, y esto no ha conllevado ni un minuto de retraso en la puesta en marcha del tramo del AVE Lleida-Barcelona, que esperamos que sea, como ha manifestado en diversas ocasiones la ministra, en otoño del presente año. Por todos estos motivos que pedimos la adhesión de los restantes grupos a esta proposición no de ley. Y digo más, ¿qué hacíamos en las reuniones en la Dirección General de Ferrocarriles con el señor alcalde del Ayuntamiento de Reus acompañado de diversos diputados de esta Comisión pidiendo exactamente lo que se pide en esta proposición de no ley? ¿O es que íbamos a aquellas reuniones a hablar con el director general de Ferrocarriles para lavar la situación y después decir en los plenos municipales de Ayuntamiento de Reus que ya haríamos las gestiones oportunas y necesarias? Yo, con sinceridad, según la actitud que tomen ciertos grupos en esta proposición, me sentiré engañado por cuando yo iba y acompañaba al señor alcalde de la ciudad de Reus a presionar para que la Dirección General de Ferrocarriles hiciera lo mismo que en esta proposición no de ley pedimos. Por eso pido que haya coherencia entre lo que se decía hace tres meses, lo que se dice hoy en el Ayuntamiento de Reus por parte de todos los grupos y lo que decíamos cuando íbamos la comisión de diputados acompañando al alcalde ante la Dirección General de Ferrocarriles.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Herrera, tiene S.S. la palabra.

El señor **HERRERA TORRES**: También como coautores de la iniciativa, yo quisiera empezar por explicar el

motivo de la misma. El motivo es que llevamos años, planteando la necesidad de cambiar, de abordar el horizonte de una estación intermodal en el Camp de Tarragona, la segunda área metropolitana de Cataluña y uno de los sitios donde Cataluña se juega parte de su futuro, y lo cierto es que se ha intentado casi todo, pero lo que también es cierto es que no se han conseguido precisamente los objetivos, el objetivo, en definitiva, de que haya una estación intermodal en el Campo de Tarragona que permita conectar con el aeropuerto, que permita conectar con el ferrocarril convencional y que sea compatible con el Tramcam, con el futuro tranvía del Camp de Tarragona. Por eso nuestro grupo parlamentario planteó a Esquerra Republicana y a todos aquellos grupos parlamentarios que se quisiesen sumar la necesidad de hacer una proposición no de ley, que recogiese un mandato precisamente al Gobierno para hacer posible lo que la gente del Camp de Tarragona, la gente que quiere un modelo de crecimiento distinto venía planteando.

¿Cuál es el objeto, por tanto, de la proposición no de ley? Modificar la situación prevista para la estación central del Camp de Tarragona, situada sobre la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, con el objetivo de mejorar esa intermodalidad y de resolver de forma más favorable los tránsitos de pasajeros y de mercancías... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Les ruego silencio, por favor, es imposible. Les ruego silencio, por favor. Puede continuar, señor Herrera.

El señor **HERRERA TORRES:** ...en la zona central de la provincia de Tarragona. ¿Cuál es el problema a resolver? La ubicación prevista para la estación, porque esta estación, tal y como está planteada, ¿qué es lo que no permite? Hoy no permite la interconexión entre el ferrocarril convencional, las líneas de Barcelona, Tarragona y Lleida y la línea Barcelona-Tarragona-Zaragoza por Caspe, y el nuevo trazado ferroviario, puesto que aún esas infraestructuras se cruzan. La estación precisamente se prevé a una distancia de tres kilómetros. ¿Es posible realizarla? Perfectamente. El señor Andreu ha explicado bien cómo la estación de La Secuita precisamente se pudo cambiar y no pasó absolutamente nada. El señor Andreu ha reiterado que hoy lo que está licitado es la línea pero no la estación y que por lo tanto los diez años que se van a aducir para no poder hacer la estación tal y como está planteando la gente hoy en el Camp de Tarragona no es un argumento lo suficientemente sólido.

Hoy, la interconexión entre ambos ferrocarriles y el cercano aeropuerto de Reus, tal y como se plantea, no va a ser posible, y estamos hablando de un aeropuerto con unas perspectivas de crecimiento muy importantes. Hoy, tal y como se plantea por parte del Ministerio de Fomento, no se suprime el paso de mercancías por los cascos urbanos de Reus y Tarragona y hay que recordar precisamente que en Tarragona, junto con Huelva, se

ubica el principal centro petroquímico de España, y pese a ello continuamos con el mismo proyecto que diseñó alguien con altas responsabilidades en el Ministerio de Fomento del Gobierno del Partido Popular, y no tiene sentido alguno. Hoy, con esa forma de actuar, no se permite definir una estrategia de transporte intermodal en la segunda área metropolitana de Cataluña, que es el Campo de Tarragona. Y la pregunta es: ¿por qué no abordamos estos retos, simplemente porque haya un alto cargo del ministerio que diseñó y definió su proyecto y que hoy no se quiere bajar de sus trece? ¿Para qué está el Congreso de los Diputados, para orientar políticamente lo que se debe o para plegarse a cuestiones técnicas y al prurito profesional de alguien que ha diseñado un proyecto y que no se quiere, perdónenme la expresión, bajar del burro? Pues desde nuestro punto de vista lo que debería hacer el Congreso de los Diputados y sobre todo la mayoría que sostiene al Gobierno es precisamente ser sensibles a estas cuestiones.

¿Cuál es el problema, por tanto? Que la intermodalidad se incorpora en el PEIT como en tantas y tantas ocasiones. ¿Y cuál es la realidad? Que la intermodalidad se aparca cuando se tienen que tomar decisiones. De lo que estamos hablando a la hora de ubicar o no esta estación tal y como estamos planteando nosotros es de si abordamos o no la intermodalidad en el Campo de Tarragona, y lo cierto es que con la decisión que quiere llevar a cabo el Ministerio de Fomento lo que se va a hacer es definir un hipoteca de futuro para el Campo de Tarragona que no va a poder definir ni diseñar un modelo intermodal. ¿Ustedes saben que todos los pasajeros que vengan de la zona del Priorato y de la Ribera d'Ebre van a tener que hacer tres kilómetros cuando bajen en Reus para poder conectar con la línea de altas prestaciones? No tiene sentido alguno y esta es la realidad, van a hacer tres kilómetros, y por tanto lo que estamos haciendo es condenar a toda la zona interior de la provincia de Tarragona a una falta de conexión con las líneas de altas prestaciones. ¿Por qué? Porque alguien diseñó un proyecto y no se quiere bajar del burro. Y lo cierto es que hoy se podría modificar precisamente la ubicación de la estación porque no está licitada la obra de la estación, sí la de la línea, y el proyecto tampoco, con lo cual los diez años que se argumentan no son ciertos, y si eso supone un año de retraso, será un año de retraso pero, eso sí, permitiendo que puedan definir un modelo realmente intermodal para el Campo de Tarragona, la segunda área metropolitana de Cataluña con más de 500.000 habitantes. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)** Por eso nosotros proponemos ubicar la estación central en las inmediaciones de la intersección entre el ferrocarril convencional y el de altas prestaciones, ubicarlo ahí, hacer de un principio del PEIT una realidad y no un recurso retórico que no se utiliza. Si hablan ustedes de intermodalidad, aplíquenla, y la intermodalidad significa eso, conectar líneas convencionales con líneas de altas prestaciones.

Nuestra propuesta resuelve satisfactoriamente esa intermodalidad, nuestra propuesta facilita la intermodalidad

entre los ferrocarriles y el aeropuerto de Reus. Hablamos mucho del aeropuerto de Barcelona, pero nos olvidamos frecuentemente de los aeropuertos por ejemplo de Girona y de Reus, pues eso lo permite y mediante actuaciones ferroviarias futuras se permite resolver el tránsito local con el futuro Tramcamp, el tranvía para el Campo de Tarragona, y además se libera de tránsito de mercancías, especialmente las peligrosas procedentes del polígono petroquímico, a los casos urbanos de Tarragona y de Reus. Hay una cuestión además de oportunidad. La modificación de la propuesta permite atender la demanda planteada por los entes locales afectados. ¿Este Congreso, esta Comisión tiene que girarse ante lo que están demandando los entes locales de forma mayoritaria, con lo que por supuesto coinciden en este caso los grupos que aquí lo planteamos, pero también el Grupo Socialista? Se recupera el esquema inicialmente previsto por el operador de Renfe, esto es lo que les estamos planteando, y no implica el incumplimiento de plazos ni el incremento de costos, porque el proyecto no está hecho ni está licitado. No. Y ante esta situación nosotros lo que pedimos es que se haga realidad precisamente lo que estamos planteando. Por todo ello, lo que les pedimos es que aquello en lo que sí coinciden en el territorio sea una coincidencia también aquí y que lo que no hagamos sea dar vía libre a un capricho técnico y a una hipoteca para el Campo de Tarragona para que no pueda definir el Campo de Tarragona, la segunda área metropolitana de Cataluña, un proyecto de intermodalidad en su comunicación. Si no, lo que haremos precisamente es una estación y sobre todo una gran hipoteca de futuro para todo el Campo de Tarragona.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Tiene la palabra el señor Maldonado.

El señor **MALDONADO I GILI**: Me corresponde a mí intervenir en nombre de Convergència y Unió para expresar la posición de nuestro grupo respecto a esta iniciativa presentada conjuntamente por Esquerra Republicana de Catalunya e Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. Ya de salida avanzaré que nuestro grupo no la dará apoyo por diferentes motivos que intentaré explicar en estos momentos, por coherencia desde el punto de vista técnico, etcétera. Sorprende que esta iniciativa esté presentada y que no tenga el apoyo de los grupos que gobiernan y que por tanto presiden los dos municipios afectados (**El señor Herrera Torres: No es verdad.**), Tarragona y Reus, Tarragona gobernado por Convergència i Unió con el apoyo del Partido Popular y Reus presidido por el PSC y con el apoyo de los grupos que precisamente presentan esta propuesta. Por tanto, si Convergència i Unió, PSC, PP, etcétera, que son, junto con los dos grupos enmendantes, los que forman parte de los gobiernos municipales de uno u otro municipio, parece ser que no apoyaremos esta iniciativa, no tiene sentido y sorprende que se presente la misma en contra de la opinión de los ayuntamientos. También sorprende porque creemos que esta proposición no de ley conlleva

un largo y grave retraso en la obra. El portavoz de Esquerra Republicana ha dicho que no... (**El señor Andreu Domingo: He dicho que sí.**) Perdón, había entendido que no llevaba retraso en las obras. Nosotros creemos que esto conlleva un grave retraso en la obra, y que por tanto perjudica mucho el desarrollo socioeconómico de la zona. Sorprende porque además es una propuesta podríamos decir de iniciativa, es una propuesta que propone, pero que define muy poco. Dice que insta al Gobierno a que realice las acciones necesarias para la ubicación definitiva de la estación central. Claro, uno se pregunta dónde. Esto comportará un estudio y comportará sobre todo un nuevo pacto político. Todos sabemos que no es fácil ubicar instrumentos de este nivel. Este es un instrumento de desarrollo socioeconómico que todos los municipios procuran e intentan que tenga la máxima cercanía a su municipio, y entraremos en un debate ya superado, superado porque además este es un debate que ya se llevó a cabo en su momento y que comportó muchas cosas. Comportó generosidad de unos y otros, comportó cesiones de unos y otros para encontrar una ubicación que fuera buena para todo el mundo.

Aparte de sorprender, nosotros no la votaremos solo por que sea inconcreta, sino porque creemos que por coherencia debemos oponernos. ¿Por qué por coherencia? Pues porque el Consorcio del Camp de Tarragona, institución supramunicipal donde están todos los ayuntamientos de la zona, así como la participación del mundo socioeconómico, empresarial, etcétera, en su día aprobó por unanimidad de todos los grupos esta ubicación, incluso al ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos, se le entregó, en nombre de la unanimidad política y del consenso, el proyecto actual. Por tanto, no entendemos este cambio que lo que conlleva básicamente es un retraso grave en el inicio de las obras y sobre todo el inicio también de un nuevo pacto políticosocial entre unas ciudades que ya lo han hecho y que lo han hecho bien.

Hay otro aspecto, señorías, que también nos lleva a votar que no, y es que se ha dicho que la ubicación actual no tenía buenas conexiones. Es verdad que podía tenerlas mejor, es cierto, con el aeropuerto, con el puerto, con la estación del AVE, etcétera, pero también lo es que tiene una buena ubicación en cuanto a acceso de vehículos rodados, en este caso de coches, es una ubicación que está muy bien centrada respecto a las dos grandes urbes, Tarragona y Reus, muy buena desde el punto de vista de posibilidades de futuro, y que con otras pequeñas conexiones que se tendrán que hacer conectará aeropuerto, puerto, estación del AVE, etcétera. Por tanto, lo que habrá que hacer es un estudio complementario para acabar conectando el resto de nudos del cual ha hablado el portavoz de Iniciativa per Catalunya. (**Rumores.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Quieren hacer el favor de bajar la voz o salir de la sala si siguen hablando de esta manera? Porque no se oye ni al diputado que está hablando. Por favor, si ustedes tienen algo que decir, ¿pueden salir de la sala? Gracias.

El señor **MALDONADO I GILI**: Reitero que nos parece que esta es una iniciativa de buena voluntad, es una iniciativa con el objetivo incluso de mejorar según qué conexiones, conexiones que creemos que están previstas y se llevarán a cabo, y de alguna forma la zona, Tarragona, Reus, el Camp de Tarragona, las comarcas de Tarragona y las Terres de'Ebre ven en esta ubicación una solución reclamada desde hace muchos años, reclamada por los ciudadanos y ciudadanas, reclamada por el sector empresarial, por el sector químico, reclamada por todo el mundo, y creemos que de prosperar esta iniciativa, podría demorarse en exceso una implantación muy necesaria para el desarrollo socioeconómico.

Para acabar, se ha dicho que esta es una propuesta hecha por un técnico de alto nivel, con un cargo en el ministerio, que no se quiere bajar del burro. Entonces uno se hace una pregunta: ¿puede ser que un técnico mande tanto que convenza al Gobierno del PP en primera instancia y al del PSOE en segunda instancia? Yo creo que los técnicos planifican, yo creo que los técnicos desarrollan, los técnicos proponen (**El señor Herrera Torres: Y mandan.**), pero quien decide, quienes mandan son los políticos (**El señor Merino Delgado: Así debería de ser.**), y en este caso uno renuncia a creer que esta sea una propuesta solo de un técnico que ha convencido a alcaldes, a grupos parlamentarios importantes con gran implantación en el territorio, a instituciones, a asociaciones empresariales, a ministerios, a gobiernos... Yo creo que hay otra base y es que esta es la ubicación mejor después de un pacto social, de un pacto político, de un estudio y de un trabajo de campo.

Nuestro grupo votará en contra en aras de la coherencia. Si en su momento el Consorcio del Camp de Tarragona votó por unanimidad de todos los grupos esta implantación, no entendemos que ahora tenga que haber un cambio que no hace sino retrasar una ubicación largamente deseada. (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**)

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Tenemos encima de la mesa una proposición no de ley que, es cierto, aborda un tema vital y esencial para el desarrollo socioeconómico no solo del Camp, de las comarcas de Tarragona, sino del conjunto de la demarcación de Tarragona y yo diría que del conjunto de España, porque estamos hablando de la conexión entre el corredor del Mediterráneo, que viene paralelo a la costa desde el sur, con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lérida-Tarragona-Barcelona-frontera francesa, con lo cual es un infraestructura cuya importancia va mucho más allá que la que pueden concebir los habitantes del territorio por donde este infraestructura pase. En consecuencia, de entrada, lo que hay que tener es una visión global de este proyecto. Es cierto que ahora traen

a discusión la ubicación de la estación intermodal del Camp de Tarragona, pero hay que contextualizarla dentro de la finalidad y los objetivos que persigue el conjunto de proyecto, que además de esta estación incluye la remodelación de la estación de Vila-seca, la adaptación de la estación de Salou-Port Aventura a la demanda de viajeros y la remodelación de la estación de clasificación de mercancías que existe próxima a Tarragona. Por tanto, las piezas están encajadas allí donde más puedan aportar al resultado final del conjunto, que es el proyecto del anillo de conexión entre el corredor del Mediterráneo y la línea de alta velocidad; por cierto, proyecto impulsado, surgido, de la voluntad política del anterior Gobierno del Partido Popular en su apuesta por modernizar las infraestructuras de la provincia de Tarragona, que tanto en el ámbito viario como ferroviario eran propias de la década de los años sesenta. Hubo un esfuerzo importante en esa modernización, y es el campo ferroviario la priorización de llevar la alta velocidad a Cataluña fue vital.

Además, este proyecto fue desarrollado con criterios que entendemos que han de ser de obligado cumplimiento para este tipo de inversiones. Hay un aspecto lógico, de sentido común, nadie se gasta, como se ha gastado desde finales de los años noventa hasta el 2005, más de 1.000 millones de euros si no es para dar satisfacción al territorio, para cumplir las expectativas que demanda el territorio, para que, en definitiva, las infraestructuras que surgen de estas inversiones atiendan las necesidades y la demanda del territorio. Por tanto, la redacción, el desarrollo de este proyecto fue en todo momento marcado por la transparencia y por el diálogo con el territorio, con los ayuntamientos y con los entes supramunicipales donde estos están representados.

Una vez se finaliza en el mes de marzo de 2002... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Por favor, les ruego silencio. A pesar de que el señor Ricomá tiene una buena voz, a veces es casi imposible escucharle. Les pido silencio por respeto al que tiene el uso de la palabra, por favor. Puede continuar.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Entre otras cosas, para recuperar esa voz. Decía que una vez finaliza en el mes de marzo de 2002 el trámite de información pública, fueron permanentes y constantes los contactos que hubo entre los responsables de Ministerio de Fomento y los ayuntamientos afectados; ayuntamientos que además para tejer una estrategia de actuación conjunta frente al proyecto, se agrupan en torno al Consorcio del Camp de Tarragona, ente supramunicipal en el que todos los municipios afectados por este proyecto están representados. ¿Qué hace en aquella época el Consorcio del Camp de Tarragona? En primer lugar, consensua unas alegaciones que presenta al proyecto, como la anulación de la actual vía férrea a su paso por los municipios de Salou, Cambrils y Vila-seca, y la reversión de estos terrenos al municipio; el soterramiento

de las vías a su paso por la fachada marítima de Tarragona; la construcción de una estación de AVE en La Secuita-Perafort, y la reducción del perjuicio que las obras podían causar a Perafort, y la construcción de una estación intermodal en el sur del aeropuerto. Una vez el Consorci pacta, consensua estas alegaciones, las traslada personalmente, a través de una delegación en la que estaban presentes el presidente de la Diputación de Tarragona y los alcaldes de Reus, Tarragona, Perafort y Salou, al ministro de Fomento, en aquel momento el señor Álvarez-Cascos, —estamos hablando de abril del 2002— y le traslada la voluntad de todos los ayuntamientos del Campo de Tarragona de que la estación intermodal se sitúe al sur del aeropuerto de Reus.

Yo no sé cuál el doble juego del alcalde de Reus, que si bien encabeza la delegación pidiendo que la estación vaya al sur del aeropuerto de Reus, es cierto que en otros foros va declarando lo contrario, pero ese es un problema que no nos afecta a nosotros, que en todo caso afectará a esa doble bajera que está utilizando el alcalde de Reus. A nosotros lo único que nos tiene que importar es el grado de consenso a nivel de territorio que alcanza esta propuesta que es unánime. De manera que a esta propuesta de alegaciones del Consorcio del Camp de Tarragona el mismo ministro contesta y certifica que la estación se construirá en el sur del aeropuerto de Reus, tal como solicita el territorio. Finalmente, en marzo de 2003, el trazado queda definitivamente aprobado, con el consenso de los municipios afectados, con el visto bueno por unanimidad del Consorcio del Camp de Tarragona que los agrupa, queda aprobado, en definitiva, con todas las instituciones que pueden representar al territorio que se veía afectado por la obra.

¿A qué viene ahora, tres años después de este consenso, intentar reabrir un debate? No se puede entender más que por una voluntad de paralizar la obra o de generar enfrentamiento otra vez en un territorio que había ido de la mano, que había sabido coincidir en objetivos precisamente valorando la importancia que tenía alcanzar acuerdos. Se pueden sacar todos los peros que se quieran a este proyecto, pero no son definitivos, y en cualquier caso siempre son solventables. Se puede hablar de la intermodalidad, se puede hablar de la necesidad de mayores conexiones entre todos aquellos elementos que están dentro de esta anilla de conexión —aeropuerto, estación intermodal, estación de Tarragona, estación de mercancías etcétera—; ese es otro problema que el Gobierno que en estos momentos tiene responsabilidades tiene que saber resolver, de la misma manera que tiene que saber resolver todas aquellas infraestructuras viarias que son necesarias para dar a ese nudo ferroviario la operatividad que tiene, como puede ser la autovía Tarragona-Valls-Montblanc, como puede ser variantes y conexiones con el aeropuerto de Reus.

En definitiva, nos parece una práctica nada aconsejable reabrir debates, nos parece que al intentar vulnerar el consenso generando nuevas dudas y nuevos replanteamientos, lo único que conseguiríamos son retrasos a

una obra necesaria para el Camp de Tarragona, lo único que conseguiríamos es, en definitiva, soliviantar y confrontar territorios, confrontar ayuntamientos entre sí, confrontar instituciones entre sí. El Gobierno del Partido Popular supo salvar este problema, supo encontrar la unanimidad y el consenso, y por tanto no nos podemos permitir ahora dar marcha atrás en esta línea de trabajo. En consecuencia, el voto del Grupo Popular será contrario a lo se expresa en las proposiciones no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, el señor Vallès.

El señor **VALLÈS VIVES**: Nos encontramos ante una proposición no de ley singular, por calificarla de algún modo, que forma parte de un paquete de dos presentadas conjuntamente por los grupos parlamentarios de Esquerra Republicana de Catalunya e Iniciativa per Catalunya Verds-Izquierda Unida, que afectan a la misma infraestructura, que es el corredor del Mediterráneo, la conexión de alta velocidad, altas prestaciones entre Valencia, Tarragona y Barcelona. Una se centra sobre un posible cambio de ubicación de la estación central de Reus de este corredor del Mediterráneo, y otra, que previsiblemente no vamos a ver hasta el siguiente periodo de sesiones, como les decía, se centra en esta misma infraestructura pero pide una modificación del trazado de ese corredor del Mediterráneo. Aunque pudiéramos llegar a compartir el objetivo pretendido por los grupos proponentes, en especial sobre la mejor potenciación de la intermodalidad en las infraestructuras en el territorio, porque creemos que eso es un garantía de cohesión social, lo cierto es que en este caso hay por lo menos dos condicionantes que impedirían que su iniciativa pudiese prosperar. Es una iniciativa conjunta de ambos grupos que entiendo bien intencionada, aunque oyendo algunas de las intervenciones, especialmente la del diputado Andreu, me hace dudar un poco de esa buena voluntad o buena fe en su interposición.

En cualquier caso, como les decía, hay dos condicionantes que impedirían que esta proposición no de ley pudiera prosperar. En primer lugar, el hecho, no menos importante —y ya se ha esgrimido antes por portavoces de otros grupos parlamentarios— de que la ubicación actual que propone el Ministerio de Fomento de esta estación es fruto de un amplio consenso territorial e institucional y es fruto también de una largo proceso de negociación entre todas las instituciones del territorio, desde los ayuntamientos afectados hasta el ente supramunicipal que agrupa a todos ellos al cual ya se ha hecho referencia antes, que es el Consorcio del Camp de Tarragona. Ante un consenso de estas características de todos los ayuntamientos afectados, yo me pregunto exactamente qué intereses están defendiendo hoy los grupos proponentes en esta Comisión.

En segundo lugar, se ha hablado mucho hoy aquí del hecho de que hasta la fecha se ha licitado el trazado de este corredor del Mediterráneo, y sin embargo aún no

ha sido licitado el proyecto de ubicación de la estación, como si nos encontrásemos ante una infraestructura en medio del territorio y pudiésemos colocar una estación en cualquier punto de esa vía. Pues bien, no es así. Cualquier modificación de la ubicación de esta estación central del Camp de Tarragona, en el término municipal de Reus, conllevaría, como ya saben los proponentes, una modificación del trazado actualmente existente, con el objetivo de poder encontrar un tramo de territorio sensiblemente horizontal en una importante longitud para que se pudiese ubicar, lo que como consecuencia de poder localizar ese tramo horizontal en el territorio desde el punto de vista orográfico, comportaría la necesidad de retrasar las actuaciones previstas a un mínimo de seis o siete años, entre otras cosas porque tendríamos abrir otra vez todo un nuevo proceso del trámite administrativo. Esto quiere decir otro trazado, un nuevo periodo de información pública, una nueva declaración de impacto ambiental, nuevas redacciones de proyectos, rescisión de contratos de obras ya adjudicadas, en definitiva, un importante retraso en esta infraestructura que no nos podemos permitir en ningún caso. No es tan sencillo. La actuación hoy propuesta por los grupos de Esquerra Republicana, e Iniciativa per Catalunya Verds, no consiste únicamente en ubicar la estación en un punto u otro de la línea, sino que implica, como así nos han dicho altos representantes del ministerio, la modificación del trazado para encontrar otro punto de intersección.

Es cierto que aquí se han producido reuniones. El señor Andreu ha citado una de ellas, una reunión con el director general de Ferrocarriles y con el alcalde de Reus, al cual yo tuve el honor de poder acompañar. El señor Andreu fue invitado, sin manifestar posición alguna en aquella reunión, lo recuerdo bien. Fue una reunión importante para explorar las posibilidades de conseguir una mayor intermodalidad en esa infraestructura. Evidentemente, después de aquella actuación se requeriría otra desde el punto de vista político, que implicaría la búsqueda de un consenso territorial, porque en el caso de que se llegase a modificar —cosa que vemos imposible—, eso revocaría el importante y amplio consenso conseguido en su momento por los ayuntamientos afectados y por el ente supramunicipal que los engloba. Con todo lo cual, sorprende que hasta la fecha los grupos proponentes no hayan solicitado el cambio de ubicación de esta estación, cuando hace ya mucho tiempo que saben cuál es ese trazado y saben también —entendiendo que saben porque así se les ha expuesto desde el ministerio—, que el cambio de ubicación de la estación implica también el cambio en el trazado. Aquí no encontramos cuando menos ante una situación de incoherencia, en la medida que por un lado se está pidiendo la modificación de este trazado pero la vez, y como consecuencia de los dos últimos ejercicios presupuestarios, tanto los grupos de Esquerra Republicana como Iniciativa per Catalunya Verds, han ido presentando sistemáticamente enmiendas a los Presu-

puestos Generales del Estado para aumentar las partidas presupuestarias, es decir, la dotación, para dar una mayor agilidad, para acelerar la construcción de esta infraestructura, del trazado del corredor del Mediterráneo. Se lo recuerdo, Presupuestos Generales del Estado del año 2005, enmienda conjunta de Esquerra Republicana, Iniciativa per Catalunya Verds y el Partido Socialista, solicitando un aumento de 18.400.000 euros para agilizar esta infraestructura, con lo cual se está diciendo que se comparte —simplemente hay que ver la motivación de la enmienda—, el trazado del corredor del Mediterráneo, que está consensuado evidentemente. En los presupuestos de 2006 Esquerra Republicana presenta una enmienda de 12 millones de euros para esa misma finalidad, e Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds otra de 20 millones de euros para agilizar esa misma infraestructura, es decir, se comparte el trazado, y si se comparte es evidente que la estación tiene que ir ubicada donde está prevista en el proyecto y que además goza de este enorme consenso territorial que no queremos perder.

Tenemos la oportunidad de cerrar finalmente el corredor del Mediterráneo, llevamos muchos años intentándolo. El Partido Popular, como ha dicho el señor Ricomá, estuvo en el momento en que se llegó a ese acuerdo a ese pacto territorial, pero es evidente que ese proyecto lleva más de ocho años parado, y tampoco hicieron excesivos esfuerzos para agilizar su construcción. Ahora tenemos la oportunidad de conectar Valencia con Barcelona en dos horas, con parada en el Camp de Tarragona y con parada en la estación de Reus. El Camp de Tarragona, Tarragona en definitiva como conjunto del territorio, va a tener dos grandes estaciones centrales, la estación ubicada en el sur del aeropuerto de Reus, que es de la que estamos hablando hoy, y además la estación central del AVE en Perafort-La Secuita, por lo cual yo creo que tenemos que agilizar estas infraestructuras que, como les decía antes, van en la línea de garantizar una mayor cohesión social a nuestro territorio y un mayor crecimiento, una mayor competitividad a nuestra demarcación después de tantos años de falta de inversión en obra pública.

Además, el tema de la intermodalidad, que nos preocupa a todos —no hay que sacralizar nada, pero nos preocupa—, es cierto que ya está salvado de algún modo, sobre todo en relación con el aeropuerto; la conexión de la estación central, tal como y como está prevista en el proyecto, con el aeropuerto de Reus está plenamente salvada. Además, va a haber una magnífica oportunidad para garantizar una mayor intermodalidad en el territorio, en esa estación, como consecuencia de la puesta en marcha de un proyecto largamente reclamado también en el territorio que va a llevar a cabo la Generalitat de Catalunya, como es la construcción del Tramcamp, un tranvía ligero, interurbano que va a conectar, como así ya se ha comprometido el Gobierno de la Generalitat de Catalunya y en breve se va a hacer pública la aceptación

de las alegaciones presentadas por los ayuntamientos afectados, la ciudad de Reus con Cambrils, Salou, Tarragona y Valls, y eso muy bien pudiera tener una parada que garantizase esa intermodalidad en esta estación que estamos reclamando y también en el aeropuerto de Reus, precisamente por una razón, porque para construir ese tranvía urbano que nos va a garantizar la intermodalidad en todo el territorio, se va a utilizar ...

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, debe terminar.

El señor **VALLÈS VIVES**: Estoy terminando... el trazado declarado en desuso como consecuencia de la construcción de ese corredor del Mediterráneo.

Señor presidente, por todos los motivos expuestos, es esencial que este Parlamento se manifieste con una voluntad clara de agilizar estas infraestructuras que son esenciales para el territorio en general y para Tarragona en particular, y tal y como están previstas, como no lo habían estado antes, y mucho menos con el Gobierno del Partido Popular, pueden ser una realidad muy pronto.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, finalizado el debate, vamos a comenzar, dado que ha pasado la hora que habíamos fijado como límite, las votaciones de las distintas proposiciones no de ley. La primera proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno a continuar con las actuaciones ya iniciadas y a ejecutar las obras relacionadas con el anteproyecto de ordenación urbana del entorno de la iglesia de Santullano, ha sido objeto de una enmienda transaccional entre en grupo proponente, el Grupo Popular, y el grupo enmendante, el Grupo Socialista, que paso a leerles a SS.SS. porque será la que se someterá a votación: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a iniciar a la mayor brevedad un nuevo proceso, coordinado con el Principado de Asturias, competente en materia de patrimonio cultural de la comunidad autónoma, e informada las instituciones afectadas, ayuntamiento e iglesia, para solventar los problemas de contaminación ambiental de la iglesia de Santullano debidos a los gases y vibraciones producidos por los vehículos que transcurren por la autovía próxima a la misma.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, el punto segundo del orden de día era la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència y Unió) por la que se insta al Gobierno a ceder las estaciones situada en la línea verde del Baix Ebre y Terra Alta. Esta proposición no de ley tiene una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que no ha sido aceptada, con lo cual se votará en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 20; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Pasamos al punto tercero del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular relativa a establecer una vía de comunicación directa entre Huelva y Cádiz.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, pasamos a continuación a votar la proposición no de ley que figura en el punto número 4, relativa al pago de las indemnizaciones a los trabajadores del mar afectados por las obras del puerto exterior de A Coruña. Ha llegado a la Presidencia una transaccional que les paso a leer a SS.SS. porque será la que se someterá a votación. Consta de dos puntos. El primero, añadir al final de la enmienda del Grupo Socialista: en un marco de diálogo con los afectados, a fin de abonar a los mismos las indemnizaciones correspondientes en el ámbito de la legislación vigente. El segundo, añadir al final de la enmienda de Grupo Socialista: y con mayor eficacia para la protección del medio. Significa que se aceptan las dos enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista con estas adiciones que les acabo de leer a sus señorías. Es una transacción, como he dicho. Esto es lo que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dijo

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

Pasamos a continuación a votar la que figura en el punto número de 5, relativa a la paralización de la actividad de la Sociedad Pública de Alquiler, formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Tiene enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco y del Grupo Catalán (Convergència y Unió) que han sido aceptadas por el proponente. En consecuencia, se votará el texto con la incorporación de las enmiendas, aunque, como ya dijo el señor Matos, si es aprobada, habrá que hacer alguna corrección estilística, que no afecte al fondo de la proposición.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra 19; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Señorías, pasamos a continuación a votar la proposición no de ley que figura en el punto número 6, sobre la paralización del segundo by-pass por la comarca de

L'Horta. Tiene enmiendas del Grupo Parlamentario Popular y del Grupo Parlamentario Socialista. No se aceptan las enmiendas, con lo cual se vota la proposición no de ley en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 33; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos finalmente la proposición no de ley que figura en el punto número 7, sobre la situación de la

estación central del Camp de Tarragona y la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa.

Efectuada a votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 35.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Finalizado el orden del día, se levanta la sesión.

Era la una y treinta 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**