



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 2006

VIII Legislatura

Núm. 739

## FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 43

celebrada el miércoles, 20 de diciembre de 2006

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de Ley:

- |  |   |
|--|---|
| — Relativa a los estudios informativos sobre la construcción de un nuevo trazado en el trayecto Vigo-Porriño, de la autovía A-52/55. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001203.) ..... | 2 |
| — Relativa a las obras correspondientes a la nueva estación de Huelva. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001231.) .....  | 5 |
| — Relativa a la línea de AVE Valladolid-Gijón. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001630.) .....  | 8 |

	Página
— Sobre medidas para agilizar y priorizar la puesta en servicio de infraestructuras de transporte en Algeciras y Campo de Gibraltar. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001724.) .....	12
— Relativa a la elaboración de la normativa específica para el transporte de productos madereros. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001815.) .....	16
— Relativa a la introducción de nuevas plazas para discapacitados físicos en todos los trenes AVE y lanzaderas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001790.) .....	18
— Sobre la posibilidad de que se revise el plan director 2001-2015 del aeropuerto Federico García Lorca de Granada. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/002001.) .....	21
— Sobre el servicio de Correos en la provincia de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/002002.) .....	24
— Relativa a que en las adjudicaciones de las obras nuevas en las infraestructuras de carreteras dependientes del Ministerio de Fomento se continúe con la instalación de los guardarraíles tal como recomienda la Orden circular 18/04, que entró en vigor a principios del año 2005, y que las señales horizontales sean de pintura antideslizante con la finalidad de reducir la mortalidad y las lesiones graves que sufren principalmente los ciclomotores. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/002005.) ....	27

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

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **RELATIVA A LOS ESTUDIOS INFORMATIVOS SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO TRAZADO EN EL TRAYECTO VIGO-PORRIÑO, DE LA AUTOVÍA A-52/55. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001203.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, abrimos la sesión de la Comisión. Hay una solicitud de modificación del orden del día planteada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) por la que nos proponen pasar la proposición no de ley que figura en el punto 7.º al punto 1.º. Eso no es posible porque el portavoz del grupo parlamentario que va a llevar esa proposición no está presente. Me hacen una propuesta, que yo trasladaría a SS. SS., para que pueda debatirse en torno a las 11:30 u 11:45, lo que equivaldría, para que nos podamos ubicar, en torno al punto 4.º ó 5.º del orden del día. ¿Existe algún inconveniente de SS.SS. para esa modificación, en el bien entendido que siempre tratamos de facilitar la tarea de los grupos? Queda así. La proposición no de ley que figura en el punto 7.º se verá en cuarto o

quinto lugar en torno a la hora que acabo de fijar. No preveo la votación antes de las 13 ó 13:30 horas de la tarde, más cerca de las 13.30 que de las 13; lo digo para que lo sepan sus señorías.

Sin más preámbulo pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 1º del orden del día relativa a los estudios informativos sobre la construcción de un nuevo trazado en el trayecto Vigo-Porriño, de la A-52/55, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene S. S. la palabra.

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA:** La necesidad de los años 80 de mejorar lo que en aquel momento se denominaba carretera nacional Vigo-Porriño se resolvió construyendo sin rigor y sin perspectiva de futuro una infraestructura que no tuvo en cuenta ni el impacto ambiental, ni la seguridad vial, ni el impacto social que supuso dividir una población, como fue el caso del Ayuntamiento de Mos. Este ayuntamiento, en la provincia de Pontevedra, es el municipio más afectado por el trazado de la A-52/55 (damos las dos denominaciones en la medida en que prácticamente en un mismo tramo confluyen ambas). Aparte de ser en este trazado donde existe mayor índice de siniestralidad viaria del Estado español, curvas excesivamente peligrosas en la parroquia de Sanguñeda, hay que sumarle el gran impacto ambiental y social que representa, ya que la construcción de esta autovía dividió, como dije anteriormente, el

territorio municipal dificultando la comunicación entre los diferentes núcleos de población. No es de extrañar, por tanto, que fueran los vecinos de estos municipios los que más reclamaran, y siguen reclamando, una alternativa a una autovía indiscutiblemente peligrosa e incluso en ese momento insuficiente. La urgencia de la construcción de este nuevo trazado es indudable. Desde hace más de diez años es un clamor la necesidad de modificar un trazado que convierte a esta autovía en la que tiene mayor siniestralidad, como ya dije con anterioridad, de todo el Estado español. Esa urgencia no debe justificar la continuación de errores cometidos en los años 80, cuando se construyó, por lo que cualquier nuevo proyecto debe tener en cuenta todos los aspectos que en su momento fueron obviados y que ahora obligan a una nueva construcción. En su momento el Gobierno se comprometió a la construcción de un tramo alternativo en el que se contemplaría la construcción de un túnel que eliminaría las curvas y aminoraría el impacto ambiental. En este sentido, el Gobierno envió a los ayuntamientos implicados en este trazado, concretamente al de Mos, a principios de año —cuando hablo de año me refiero a 2005, ya que esta iniciativa es de diciembre de 2005—, diez alternativas posibles para que ellos dieran su opinión. Es así que la corporación municipal de Mos consideró por unanimidad en el pleno del 11 de abril de 2005 que la alternativa más adecuada de las presentadas era la número 6, y así se lo transmitió al Ministerio de Fomento; adecuada porque los efectos medioambientales eran menores. La consideración de la corporación de Mos fue la alternativa número 6 ya que era más adecuada porque los efectos medioambientales eran menores, como menos eran los vecinos afectados por el nuevo trazado, y cuando decimos esto nos referimos a los vecinos cuyas viviendas tendrían que ser expropiadas por la construcción de esta nueva vía.

El día 6 de julio de 2005 la Demarcación de Carreteras del Estado en Galicia anuncia a los medios de comunicación la aprobación provisional que se somete a información pública y al estudio de impacto ambiental. De las diez alternativas que mencionábamos anteriormente, la aprobación provisional se hace de dos, así como su estudio de impacto ambiental. Aun siendo diferentes tienen, desde el punto de vista de los corporativos del ayuntamiento de Mos, tanto social como medioambientalmente más impacto que lo que ellos consideran en la alternativa número 6. De la lectura de la memoria que acompaña a estos proyectos se desprende que la razón por la que fueron aprobados, descartando las otras alternativas, fue una cuestión exclusivamente económica, es decir primaron las razones de reducción del coste de la obra por encima de la calidad medioambiental y de la vida de los ciudadanos y ciudadanas de Mos. Es evidente, por lo tanto, que los estudios informativos puestos a exposición pública no responden a las necesidades existentes en el tramo de autovía Vigo-Porriño; no tienen en cuenta las necesidades de vertebrar las vías de comunicación entre las distintas localidades del área metro-

politana u otras vías de servicio, a pesar de que estas sí se contemplan en el Plan general de ordenación urbana, y aquí entraríamos en las propias consideraciones que hizo llegar al Ministerio de Fomento la corporación municipal de Vigo, entendiendo que además era necesario negociar con este ayuntamiento el trazado de esta nueva autovía en la medida en que contemplara aspectos de comunicación y de vertebración de estas vías ente las distintas áreas de la zona metropolitana, y que además están plasmadas en documentos técnicos como puede ser el Plan general de ordenación urbana. Es así que en vista de los desacuerdos, pero sobre todo de los desacuerdos motivados por unas serias afectaciones de esos ayuntamientos, por el trazado de esta A-52/55 lo mejor y más adecuado sería que el ministerio negociara con los distintos ayuntamientos, y de manera especial con los que acabamos de comentar (Vigo, Mos y Porriño), que además ya hicieron llegar al ministerio sus consideraciones al respecto. De ahí que presentemos nuestra proposición no de ley, por la que consideramos necesario que el Gobierno entable conversaciones con los ayuntamientos que acabamos de decir, y a la que presentamos una autoenmienda, en la medida en que sobre esta misma cuestión con anterioridad a esta proposición no de ley, concretamente en el mes de junio de 2005, presentamos también una proposición no de ley relativa a la cuestión relacionada con el ayuntamiento de Mos. Esta enmienda quiere considerar las alegaciones que se presenten en el trámite de exposición pública a los proyectos de variantes del trazado Vigo-Porriño, de manera que el proyecto definitivo garantice el respeto medioambiental, la seguridad vial y la menor afectación a los vecinos del Ayuntamiento de Mos. Tiene alguna variación con la proposición no de ley protagonista de este punto, pero era necesario especificar la cuestión de Mos, porque ya dijimos en la exposición que hemos hecho que este es el ayuntamiento que social y medioambientalmente sería más afectado por el trazado de esta autovía.

Esperamos poder contar con el apoyo de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley han formulado enmienda el propio Grupo Mixto, que se ha autoenmendado, como ha dicho la señora Fernández Davila, y el Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de su enmienda tiene la palabra su portavoz, el señor Louro.

El señor **LOURO GOYANES:** Señor presidente, señorías, el motivo de esta proposición no de ley, como bien expresó la portavoz del Grupo Mixto, del Bloque Nacionalista Galego, está en relación con un cambio de trazado, con un nuevo trazado en la A-52 en el tramo Vigo-Porriño. Es una actuación importante, que tiende a mejorar la movilidad y la accesibilidad a la ciudad de Vigo en su conexión con la A-52 a Orense, hacia la meseta, y que una vez realizada contribuirá sin lugar a dudas a la descongestión de la alta densidad de tráfico

que existe en ese tramo y mejorará la seguridad vial en esa zona. Esta actuación felizmente está en marcha: se han realizado los estudios informativos, se ha hecho la exposición pública de estos estudios, se ha seguido estrictamente el procedimiento, se han presentado alegaciones de personas individuales, se han presentado alegaciones de instituciones como los ayuntamientos, y una vez hecha la exposición pública se hizo el informe de alegaciones del Ministerio de Fomento y se ha trasladado al Ministerio de Medio Ambiente para la realización de la declaración de impacto ambiental. Se está pendiente de la DIA, de la declaración de impacto ambiental; obviamente esta declaración debe considerar todas las sugerencias presentadas y también se debe realizar el esfuerzo de entendimiento con los ayuntamientos afectados. Hay que decir con claridad que corresponde al Ministerio de Medio Ambiente realizar la declaración de impacto ambiental, porque es su competencia y su responsabilidad, y con los ayuntamientos tiene que hablar, dialogar y buscar entendimiento; pero no se puede decir una cosa y la contraria; no se puede defender la propuesta del Ayuntamiento de Mos y al mismo tiempo la del Ayuntamiento de Vigo, porque son dos propuestas distintas. La declaración de impacto ambiental le corresponde al Ministerio de Medio Ambiente atendiendo todas las sugerencias y alegaciones presentadas. En los Presupuestos Generales del Estado para el año 2007 se contemplan partidas presupuestarias para la redacción del proyecto constructivo en el año 2007. Es de gran interés que en el año 2007 se proceda a licitar y a adjudicar la redacción del proyecto constructivo; por lo tanto, en toda la tramitación administrativa y de impacto ambiental no debemos aminorar su velocidad de realización, sino todo lo contrario. Si así fueran las cosas, en el año 2008 estaríamos en condiciones de licitar y adjudicar la ejecución de las obras. Debemos trabajar con este horizonte, situándonos en las previsiones establecidas. Si en el año 2007 realizamos la redacción del proyecto, en el año 2008 se podrían iniciar las actuaciones in situ, se podrían poner en marcha las obras. Sin duda, señorías, esta actuación es importante para el sur de Galicia; es una actuación de interés general, y en todo caso es voluntad del Gobierno, compartida por el Grupo Parlamentario Socialista, hablar, negociar y acordar con los ayuntamientos, que es una práctica normal y habitual, para buscar un común denominador entre todos y llevar adelante la declaración de impacto ambiental y la redacción del proyecto con el menor coste social y con el menor impacto ambiental. Eso preside la actuación del Ministerio de Fomento y la del Ministerio de Medio Ambiente, como no podía ser de otra manera, y debe dar satisfacción a todos. Esta es la razón por la cual el Grupo Parlamentario Socialista presentó una enmienda a la iniciativa del Bloque Nacionalista Galego, que es una enmienda que puede ser un punto de encuentro entre todos, puede ser una llamada a la colaboración entre el Ayuntamiento de Vigo, el Ayuntamiento de Porriño y el de Mos, porque los tres

tienen posiciones distintas en este asunto, pero le corresponde al Ministerio de Fomento liderar las negociaciones y los acuerdos para la redacción definitiva del proyecto y la ejecución de esta actuación tan importante, en la que estoy seguro que todos estamos de acuerdo. Espero que el grupo que propone esta iniciativa entienda nuestra enmienda, podamos llegar a un acuerdo y votarlo con el apoyo de todos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean posicionarse sobre esta iniciativa? Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Mantilla tiene la palabra.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Una vez más viene a esta Cámara una proposición de ley referida a la A-52, Vigo-O Porriño. Esta carretera o autovía era considerada hasta hace muy poco *a carreira da morte*; prácticamente durante el mes había varios muertos en esa carretera, múltiples heridos, y esto se ha solucionado temporalmente a base de limitar drásticamente la velocidad (hay muchos tramos que son a 60 kilómetros por hora máximo y gran parte de ellos a 80), y lógicamente eso está apoyado de una forma indiscutible por los radares y las correspondientes sanciones, de ahí que la gente la respete por obligación más que por otra cosa. Esta *carreira da morte* fue finalizada en el año 1985, cuando a la sazón era director general de carreteras don Emilio Pérez Touriño, actual presidente de la Xunta de Galicia. Repito que esa carretera se hizo en el año 1985, y a partir del año 1996, cuando empezó a gobernar el Partido Popular, se creó una plataforma de autovía Vigo-Porriño, que constante y casi diariamente hacía todo tipo de manifestaciones para que se solucionase el tema del vial. Curiosamente a partir del año 2004 esa plataforma desapareció, como otras, quizá porque algún miembro de algún grupo iba formando parte de alguna corporación democrática. Es muy posible que fuera eso lo que ocurrió. Repito una vez más que era una plataforma que solo funcionó cuando en Madrid, o sea en España, gobernaba el Partido Popular; a partir de entonces esa plataforma desapareció. La A-52 formaba parte del Plan Galicia y estaba presupuestada en 480 millones de euros. Además, en los primeros presupuestos que confeccionó el Partido Socialista para esa autovía figuraban alrededor de setenta y tantos millones de euros, una miseria para la totalidad de la obra, pero curiosamente también a partir de entonces ha desaparecido todo tipo de consignación en los presupuestos para esa obra y para la práctica totalidad de las obras de Galicia; no deja de ser curioso. El señor Louro, portavoz socialista, dice que en los presupuestos de 2007 hay consignadas cantidades para la redacción del proyecto de construcción. Señor Louro, supongo que sabrá que en el presupuesto de 2007 figura la enorme cantidad de 50.000 euros; para 2008 serán 50.000 euros. Supongo que el señor Louro debe tener conocimiento de que 100.000 euros son más que suficientes para un proyecto constructivo. Tanto en el Congreso como en el

Senado el 22 de junio de 2004 se había aprobado por unanimidad la finalización de todas las obras del Plan Galicia. La A-52 tenía prevista su finalización en 2010, pero le recuerdo que todavía en 2008 tenemos 50.000 euros de consignación. A este ritmo nunca se acabará, pero —nunca he confiado en la palabra del señor Louro, al cual me une buena amistad, pero desde el punto de vista político nunca he confiado en sus promesas porque ha incumplido todas y cada una de ellas— de momento la A-52 no existe nada más que sobre el papel.

Como verán SS. SS. hay discrepancias en los distintos ayuntamientos sobre el trazado que pueda ser mejor; Vigo quiere un trazado, Mos quiere otro trazado y Porriño quiere otro. Hay que tener en cuenta obviamente que la zona de la comarca de Vigo y sus alrededores, Mos y Porriño, está consolidada con muchas viviendas, por tanto cualquier trazado va a incidir en todas ellas, y de ahí que cada uno intente defender su territorio. El Grupo Parlamentario Popular lo que quiere de una vez por todas es que esta autovía se termine y se haga una autovía normal para los tiempos en que vivimos. ¿Los trazados? Llegó a haber cuatro, seis trazados, pero de momento no hay ninguno. ¿Que el estudio de impacto ambiental tiene que redactarlo el Ministerio de Fomento? Qué remedio queda. Pero ¿cuándo lo va a terminar y cuándo va a tomar una decisión sobre cuál va a ser el trazado alternativo, señor Louro? ¿Se van a escudar ustedes en que los ayuntamientos no están de acuerdo para no hacer autovía?

Termino, señorías. El Grupo Popular quiere que se haga de una vez esta autovía, y con el Partido Socialista en el Gobierno nos da la impresión de que no se hará nunca o, como mínimo, hasta los umbrales de 2020, igual que las demás grandes obras, llámense AVE, llámense A-57, que es lo que está ocurriendo día a día. Hay que reconocer que nos gusta más la enmienda que propone el Grupo Socialista porque hay que tener en cuenta que a los tres ayuntamientos les afecta el Plan general de Vigo y sin duda les afectará de mucho la entrada de una forma u otra en la ciudad. Señora Fernández, no puede limitarse únicamente a los intereses de un ayuntamiento, aunque posiblemente sea el más afectado, porque los otros dos también tienen importantes afectaciones, de ahí que nosotros deseáramos que aceptase la enmienda del Grupo Socialista. En todo caso, si se limita usted, pese a su autoenmienda, a que solo sea el ayuntamiento de Mos el que se tenga en consideración nos veríamos obligados a abstenernos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Va a posicionarse sobre la enmienda?

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: Sobre la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Fernández, le daría la palabra solo para decir si acepta o no la enmienda. Si quiere lo puede hacer ahora, pero lo habitual en la Comi-

sión es hacerlo al votar, y como se concentran todas las votaciones al final de la mañana ...

La señora **FERNÁNDEZ DAVILA**: De acuerdo, señor presidente. De todas maneras, yo querría manifestar que hay un error por mi parte o por los otros portavoces respecto a la proposición no de ley. La proposición no de ley —me gustaría que siguiera el orden del día— está relacionada con negociaciones con los ayuntamientos de Vigo, Mos y Porriño, pero los dos portavoces hicieron hincapié en otra cuestión.

El señor **PRESIDENTE**: Como comprenderá S. S. este presidente no tiene capacidad para entrar en el contenido del debate. En cualquier caso, si quiere desde ahora hasta las 13 ó 13:30 puede ponerse de acuerdo para formular o no una transaccional con el grupo enmendante y posicionarse sobre enmienda.

— **RELATIVA A LAS OBRAS CORRESPONDIENTES A LA NUEVA ESTACIÓN DE HUELVA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001231.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 2º del orden del día, proposición no de ley relativa a las obras correspondientes a la nueva Estación de Huelva formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. Tiene la palabra para su defensa el señor Marquínez.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Vamos a seguir en la misma línea de la proposición no de ley anterior. **(Rumores.)** La defensa de esta proposición no de ley, para hacerle a ustedes cómoda su... No sé si van a escucharme ustedes con la que tienen formada ahí detrás. **(Continúan los rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio para que pueda expresarse el señor Marquínez, por favor.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Para hacerles amena la escucha de esta proposición la llamaría como les decía: la historia de una desfachatez. Sólo son tres capítulos, no lo voy a hacer muy largo. En Huelva ha habido siempre un terrible problema de comunicaciones, que concretamente en el caso de la estación ferroviaria data de decenas de años. Finalmente llega al Gobierno de la nación el Partido Popular y aparece un documento que recordarán ustedes, que era el PIT (Plan de Infraestructuras de Transporte), que hizo el ministro Álvarez-Cascos, y en ese documento aparece la llegada a Huelva del AVE, que es una infraestructura extraordinaria, una potencia de comunicación extraordinaria, repito, que prácticamente colmaba las aspiraciones, no todas, pero en gran medida, de comunicación que tenía la ciudad de Huelva. Consecuentemente con el AVE

hacia falta una nueva estación, que era una aspiración, repito, durante muchas décadas de los distintos partidos que han gobernado el Ayuntamiento de Huelva; se prevé la construcción de la nueva estación. Para ello se producen dos hechos importantísimos: se califican por el ayuntamiento los terrenos necesarios para prever la construcción de una nueva estación y el ayuntamiento firma con el Ministerio de Fomento un convenio para la ejecución de esa estación. Todo esto sucede en la última legislatura del Gobierno del Partido Popular, y parece ser que con la aquiescencia del Partido Socialista Obrero Español porque, cuando en 2003 hace su campaña para las elecciones de 2004, pretende imprimir una urgencia extraordinaria a la construcción de esa estación y solicita 2.500.000 de euros como una enmienda a los presupuestos de 2004 para iniciar de forma inmediata esos trabajos. Aquí acaba el primer capítulo y empieza el segundo capítulo, al que llamo: la charada. Tras ganar las elecciones el PSOE todo se paraliza: esa urgencia de los 2.500.000 euros que se pedían en las enmiendas a los presupuestos de 2004. Cuando el PSOE elabora sus presupuestos no hay enmiendas ni hay nada de nada; no hay dinero ni nada, y comienza la dilación de todos los proyectos relativos a Huelva, concretamente el AVE y la estación, que es lo que nos trae aquí, fundamentalmente la estación. Primero se emplea la excusa del PEIT, que es un documento al que se le añade una letra más, quitando todas las urgencias y las necesidades, dilatando sine die el embrollo. El señor De la Encina me mira sonriente porque lo conoce perfectamente, ya que probablemente él haya sido un descifrador del embrollo, pero probablemente es el único mérito que le atribuyo a usted. En este embrollo se produce una dilatación de todos los proyectos contenidos en el PIT, concretamente este de la estación. Cuando se acaba la historia, sale el PEIT y vemos que no se dice nada, y para 2020 si quiero, pero digo no, y no sé cuánto, y aparece otra nueva dilación. Ahora sale el Ministerio de Fomento diciendo que el convenio firmado el 9 de febrero de 2004 no es bueno y que va a elaborar uno nuevo. Ese convenio, que se elaboró en un plazo corto y que se firmó en un plazo más corto aún, se dedica el Ministerio de Fomento a reestudiarlo con la sana intención, me imagino, de mejorarlo, pero tarda casi dos años en elaborarlo de nuevo. ¡Oh, sorpresa! El nuevo convenio es exactamente igual que el anterior. Tengo aquí los dos convenios por si alguna de SS. SS. quiere comprobarlo o incluso introducirlo en el «Diario de Sesiones», lo que pasa es que sería bochornoso ver que se tardan casi dos años en elaborar un convenio exactamente igual, como por coma y punto por punto, al anterior. Está claro que eso supone la demostración de una desfachatez al aplicar una dilación a un proyecto solo por el hecho de dilatarlo.

Se firma el nuevo convenio después de un año y medio, repito, y se establece una comisión de seguimiento de ese convenio, que es otro camelo para no hacer nada. En definitiva no se hace nada; llevamos casi tres años de Gobierno socialista en el que entre el convenio,

el PEIT y todo lo demás no se hace absolutamente nada de la estación. ¿Qué me va a contestar ahora el Grupo Socialista? Conociendo la acrisolada honestidad de este partido, me gustaría que me contestara diciendo que tengo razón, porque eso son realidades concretas. El convenio se tarda dos años en firmarlo y se firma el mismo convenio; la excusa del PEIT está ahí y se tarda también dos años en firmar el PEIT y, tercero, no se ha hecho nada. Me van a decir que el PP es el que no hace nada ni ha hecho nada, a pesar de que firmó el convenio, hizo el PIT; pero no hace nada. Van a emplear las mismas excusas que usaron en Huelva, donde empezaron diciendo que no se podía seguir adelante con esa construcción porque no se hacían viviendas de protección oficial en el ensanche sur, que era una de las alternativas que este convenio abría a la ciudad de Huelva. Eso ya lo han dejado de decir porque es una barbaridad manifiesta por dos razones: primero, porque están contempladas en el planteamiento, y es el ayuntamiento quien las contempla, donde no están contempladas es en el convenio que hace el Ministerio de Fomento con el ayuntamiento. Ese nuevo convenio mágico que redacta de nuevo el ministerio no contempla para nada las VPO. ¿Como reclaman ustedes algo que ustedes mismos no han querido firmar y no han introducido en ese convenio que se supone que reformaron? Cuando se acaba el cuento de las VPO, aparece el cuento de los terrenos. Es que no tenemos los terrenos para hacer la nueva estación. ¿Qué historia es esa? La principal misión de la comisión de seguimiento era la de encontrar un operador privado que pusiera en marcha el convenio, y de acuerdo con él pusiera en marcha los aprovechamientos que se ceden por el ayuntamiento, tanto comerciales como urbanísticos, y a partir de ahí se podía establecer el proyecto. Todo ese proceso, del cual ya ha pasado un año desde que se firmó el último convenio, no se ha hecho. ¿Para qué quieren ustedes los terrenos supuestamente si ni siquiera han conseguido el operador privado? No han hecho absolutamente nada, pero además los terrenos están. No sigan empleando ese cuento de los terrenos. Si no quieren hacer la estación, díganse a los ciudadanos de Huelva; díganles por qué no quieren y qué alternativa tienen. En Huelva hay una cosa que está clara. Ahora mismo en una campaña municipal los ciudadanos de Huelva saben todos perfectamente qué es lo que no quiere hacer el PSOE; no quiere hacer la estación, no quiere hacer el ensanche, no quiere hacer el estadio. Todavía no sabemos qué quiere hacer. Es verdad, me gustaría que fueran ustedes a Huelva y dijeran: el PSOE quiere hacer esto. Todavía no nos ha dicho qué quiere hacer. Sé que quieren hacer algo, pero a lo mejor se les pasa el arroz, como a esas señoras de 40 años que ya no tienen novio a las que se les dice que se les va a pasar el arroz. Yo creo que se les está pasando el arroz. **(Rumores.—Varios señores diputados: y a los caballeros.)** Díganlo ustedes aquí, tienen una oportunidad importante para decirlo; no empleen la historia de los terrenos, sean honestos y díganos qué quieren hacer

con la estación de Huelva. Queremos ayudarles en eso; les invitamos a que voten, a que nos den un calendario concreto de la estación.

Finalmente, señor presidente, no va a poner en duda el portavoz del Grupo Socialista que hay unas verdades constatables que son: primero, el Grupo Popular metió el AVE en el PIT y eso está ahí; el Grupo Popular en un año hizo el estudio informativo, que está ahí; el Grupo Popular lo envió a Medio Ambiente, y eso está ahí; además el Grupo Popular firmó, antes de que acabara la legislatura en la que gobernaba, el convenio de la estación. Eso son verdades que están ahí, recogidas en documentos; lo que no son verdades es lo que ustedes hacen, porque dicen ustedes que el AVE va avanzando y sigue metido en Medio Ambiente después de tres años. Se ha acostumbrado a estar calentito ahí, dentro de Medio Ambiente, lo tratan bien, y no sale de Medio Ambiente. El convenio lo han dilatado ustedes año y medio, y eso está ahí, se firmó en febrero de 2004 y ustedes lo han llevado a casi finales de 2005; y la comisión de seguimiento no actúa, puesto que ni siquiera han encontrado todavía un operador privado que gestione esos aprovechamientos. Eso son realidades y lo demás son cuentos. Les invito a que nos digan ustedes algo concreto. Fíjense, les voy a poner, ya termino señor presidente, dos ejemplos de esas cosas sorprendentes que nos cuentan ustedes. Hubo una pregunta que este diputado formuló al Ministerio de Fomento, voy a buscarla con la brevedad necesaria, en la que se les preguntaba cuando ustedes llegaron al poder en el año 2004: ¿Qué previsiones de acelerar la construcción de la nueva estación de ferrocarriles de la provincia de Huelva tiene el Gobierno? En agosto de 2004, en agosto, ustedes contestaron: El Gobierno tiene previsto cumplir en convenio firmado el 9 de febrero de 2004 —mentira, porque luego han pedido un nuevo convenio— para el desarrollo de las obras derivadas para la transformación de la red. Y sigue: Con tal motivo se ha iniciado la realización del proyecto funcional. Mentira, y esto está en el «Diario de Sesiones» del Parlamento. Mentira. ¿Adónde nos lleva esto? Esto lo contestaron ustedes. Igual que cuando, en el colmo de los colmos, yo le pregunto a doña Magdalena Álvarez por la llegada del AVE a Huelva, si se van a cumplir las promesas electorales del Partido Socialista que decía que llegaría en 2005. Aquí está el «Diario de Sesiones». Yo le pregunto: ¿Mantiene usted las promesas de su partido en las elecciones de 2004 que decían que el AVE llegaría a Huelva en 2005?, y me contesta doña Magdalena: Sí, señorita. La verdad es que es sorprendente, porque esta pregunta se hizo en 2006. ¿Adónde nos lleva esto? A ver si alguien nos ilustra y nos explica qué va a pasar aquí, porque la verdad es que es desconcertante.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupo parlamentario desea intervenir para fijar posición? Por el Grupo Parlamentario Socialista, el señor Oria tiene la palabra.

El señor **ORIA GALLOSO**: A algunos caballeros, desgraciadamente, también a partir de los 40 se nos pasa el arroz. Lo que pasa es que después de escuchar al señor Marquínez con su elocuencia, cualquier persona ajena a la provincia de Huelva pensaría que los socialistas somos unos demonios y que lo único que queremos es llevar a la provincia de Huelva a los infiernos, pero le voy a poner un ejemplo bastante ilustrativo de cómo funciona el Partido Popular en la provincia de Huelva. Como saben ustedes, en el año 2001 se inaugura la autovía A-49 Huelva-Ayamonte, donde había un compromiso por parte de la Junta de Andalucía de hacer los accesos desde esa autovía hasta cada uno de los núcleos turísticos de la costa occidental. El primero que se inicia es el que va a las playas de la Antilla e Isla Antilla, y hay un compromiso entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Lepe por el cual la Junta de Andalucía expropia aquellos terrenos, que son rústicos, y el ayuntamiento se compromete a poner a disposición de la Junta de Andalucía los terrenos que están dentro del plan general, los terrenos que son urbanizables. Mire usted, a día de la fecha la Junta de Andalucía adjudicó las obras de los accesos hace ya dos años, están expropiados los terrenos en el suelo rústico y el Ayuntamiento de Lepe aún no ha puesto a disposición de la Junta de Andalucía los terrenos en el suelo urbanizable. He de decir que el ayuntamiento de Lepe está gobernado por alcalde del Partido Popular asociado al Partido Andalucista. Lo grave, con ser grave, no es eso, sino que continuamente el portavoz del Partido Popular en el Ayuntamiento de Lepe, prácticamente casi todas las semanas, viene a decir que la Junta de Andalucía no está cumpliendo sus compromisos. Hace pocos días el teniente de alcalde delegado de urbanismo del Ayuntamiento de Lepe, miembro del Partido Andalucista, descalificó todas las intervenciones del portavoz popular diciendo que todavía no había podido ponerse de acuerdo con los propietarios del suelo urbanizable para poderle ceder los terrenos a la Junta de Andalucía. Eso es un ejemplo. Si quieren, podemos decir aquí, aunque nos puede llevar toda la Comisión, cómo trabaja el Partido Popular en la provincia de Huelva y podremos hablar de cómo dejaron el AVE, de cómo dejaron la N-435, de cómo dejaron la autovía Sevilla-Lisboa, en qué situación se encontraba cada uno de esos proyectos que ellos dicen que pusieron en marcha, pero no voy a ir a eso. Voy a remitirme a la PNS que nos trae a esta Comisión.

Con fecha 6 de junio de 2005 se firmó un convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Junta de Andalucía, el Ayuntamiento de Huelva y el ADIF para el desarrollo de las obras derivadas de la transformación de la red arterial ferroviaria de Huelva. Con fecha 9 de febrero de 2004 se había firmado un convenio con idéntica finalidad por el anterior Gobierno, que resultó inválido por una tramitación inadecuada por parte del ministerio. Así trabajaba el Partido Popular cuando estaba en el Gobierno. Conforme a esas previsiones, las partes vienen coordinando el trabajo en una comisión de segui-

miento, que se reunió el 18 de octubre de 2005 y en una comisión técnica que aborda los elementos más operativos y se ha reunido cuatro veces, la última el 22 de febrero de 2006, acta en la que se presentan las conclusiones de su trabajo. Según esas obligaciones dimanantes del convenio y de los acuerdos de las comisiones de seguimiento y técnicas, el ADIF desafectó el suelo innecesario para el ferrocarril en la actual fase de las actuaciones en el consejo de administración del 25 de noviembre de 2005. En ese convenio el Ayuntamiento de Huelva también debe aportar a la operación los costes que no llegaran a cubrirse con las aportaciones de las otras partes. El Ministerio de Fomento pondría el coste de la adaptación de las instalaciones de la nueva estación y el ADIF las plusvalías de los 57.800 metros cuadrados desafectables aportados al convenio. El ADIF, conforme también al convenio y a los acuerdos con la comisión de seguimiento del mismo, debe redactar dos proyectos. Uno para la construcción de la infraestructura ferroviaria de acceso a la nueva estación de Huelva y otro para la construcción de la propia estación. Según los acuerdos tomados, el proyecto de infraestructura ferroviaria será licitado en las próximas semanas. Este proyecto debe servir para la tramitación de la solicitud de exención de la declaración de impacto ambiental con un plazo previsto para la redacción del proyecto de infraestructuras ferroviarias de ocho meses tras su contratación. Además, el ADIF está preparando simultáneamente un pliego de condiciones para licitar la constitución de una sociedad participada a partir de la cual desarrollar el proyecto Vialia, como así se ha hecho en otras estaciones y como se quiere hacer para la nueva Estación de Huelva. Si como resultado de este proceso de concurrencia pública no resultara ningún adjudicatario, el ADIF licitaría un nuevo proyecto adecuado a los costes que permitan la viabilidad financiera del convenio, según prescribe el acuerdo 6.º del mismo. Además, el convenio obliga al ayuntamiento a aportar a su cargo los suelos necesarios para desarrollar el Plan especial de infraestructuras ferroviarias de la nueva estación que no sean propiedad del ADIF. Para ello, el ayuntamiento actuará mediante expropiación o mediante convenio con los propietarios. A este respecto cabe indicar que el ADIF no tiene constancia de si el ayuntamiento ha obtenido ya los suelos a los que le obliga el convenio.

¿Dónde nos encontramos? El Ayuntamiento de Huelva, gobernado por el Partido Popular, no ha cumplido sus compromisos de cesión del suelo para la estación del AVE. Quedaban pendientes la semana pasada entre 8 y 10 actas de ocupación de suelo, dependiendo de que fuese el ayuntamiento o los propietarios quien lo dijera, que no estaban todavía firmadas, con la dificultad añadida de que son un grupo de viviendas con inquilinos, con lo que eso dificulta la actuación. Efectivamente —esta PNL se debería haber tratado el 21 de noviembre porque estaba en el orden del día de esta Comisión— la semana pasada se han firmado las actas de ocupación y pago de las viviendas afectadas, con el compromiso de

realojo de estas familias por parte del ayuntamiento. Todos sabemos, los que hemos tenido algún tipo de experiencia porque trabajamos en estos temas, que la disposición de terrenos de una Administración a otra tiene que estar libre de cargas y gravámenes como dice la ley. Ello ha complicado todavía más la cesión de ese suelo. Los compromisos adquiridos por el ayuntamiento de Huelva para pagar las expropiaciones venían de la venta de 20.000 metros cuadrados de locales comerciales en la actuación urbanística Marismas del Polvorín, vendidos por un importe de 6,9 millones de euros, destinados al pago de expropiaciones, pero no ha sido así: los han utilizado para otros menesteres. Se quedaron sin fondos para pagar las expropiaciones. Aquel compromiso del ayuntamiento del PP de expropiar con sus propios recursos no lo han cumplido. En su lugar, han optado por un convenio urbanístico con los suelos de compensación ubicados en una de las actuaciones urbanísticas más discutidas, puesta en marcha por el gobierno local del Partido Popular en Huelva, una actuación con suelos municipales conocida como Marismas del Titán, rebautizada como El Ensanche y próxima al polígono industrial y a las marismas del Tinto y del Odiel, yo diría que dentro de las marismas del Tinto y del Odiel. Si queremos aún más complicación, la venta de esos terrenos públicos de Marismas del Titán por el Ayuntamiento de Huelva ha sido paralizada cautelarmente por el Tribunal Superior de Justicia de Andalucía en un auto reciente. Al concurso solo concurrió una empresa, a la que se le adjudicaron por 66 millones de euros los 650.000 metros cuadrados. Estos son los datos. A partir de aquí podemos discutir todo lo que ustedes quieran, pero dejen ya de echar a terceros las culpas de sus errores, de su falta de voluntad para llevar a cabo estas obras, estas y otras obras importantes en la provincia de Huelva.

Voy terminando, señor presidente. Empiecen ya a resolverles los problemas a los ciudadanos y no creen más confusión en asuntos de los que son ustedes directamente responsables. En los convenios y acuerdos están claramente definidas las aportaciones y actuaciones de cada Administración y lo que tiene que hacer el Ayuntamiento de Huelva es poner a disposición del Ministerio de Fomento los 129.000 metros cuadrados de suelo del Plan especial para las infraestructuras ferroviarias. Lo demás son ganas de enredar.

— **RELATIVA A LA LÍNEA DE AVE VALLADOLID-GIJÓN, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001630.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos ahora al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 3.º de la orden del día relativa a la línea de AVE Valladolid-Gijón, formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.



Les anuncio, antes de darle la palabra a la señora Castro para que la defienda, que el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana de Catalunya ha solicitado que la proposición no de ley que figura en el punto 4.º del orden del día sea pospuesta a la siguiente sesión de la Comisión. Si SS. SS. no tienen inconveniente, así lo haremos tal y como ocurrió con la del señor Marquínez la semana anterior. Por tanto, se incorporará al orden del día de la siguiente Comisión.

Señora Castro, tiene usted la palabra para defender su PNL.

La señora **CASTRO MASAVEU**: Señorías, después de muchos años de espera y tras la negativa de los distintos gobiernos de Felipe González a las peticiones de la plataforma pro variante de Pajares integrada por partidos políticos, sindicatos y patronal que demostraba la imperiosa necesidad de abrir una vía ferroviaria de Asturias con la Meseta, tuvo que ser el primer gobierno del Partido Popular el que en julio de 1997 publicase la licitación del estudio informativo y sacase adelante la construcción de la infraestructura ferroviaria que permitiría a los asturianos la comunicación por alta velocidad y, subrayo, por alta velocidad.

La paralización realizada por la ministra el 20 de abril de 2004, justamente una semana después de haber tomado posesión de su cargo, y el posterior encarecimiento en un 137 por ciento sin que se haya debidamente justificado este hecho ha causado daños irreparables a los asturianos. Las paralizaciones permitieron al Gobierno la desviación de fondos a otras infraestructuras que, precisamente, no se estaban ejecutando en Asturias. No nos olvidemos que el Partido Popular había comprometido para esta importante obra ferroviaria 1.800 millones de euros; pero claro, hemos perdido peso, ahora Asturias significa poco para el Gobierno de la nación, y así nos va a todos los que allí residimos. De la alta velocidad programada por el Partido Popular hemos pasado a las altas prestaciones del Partido Socialista que quedan recogidas en el PEIT, lo que va a llevar aparejado, por tanto, una sustancial rebaja con relación a los tipos y a la calidad. Podríamos estar en la situación de que por una misma vía asturiana circularían a la vez trenes de cercanías, un convoy cada cuarto de hora, trenes de mercancías, trenes regionales entre Asturias y León y trenes de altas prestaciones. Comprenderán, señorías, que si no se hace un nuevo trazado, si se cumplen las sospechas de que solo se harán pequeños retoques en el actual trazado ferroviario, que quiero recordar que es del siglo XIX, estaremos asistiendo a la creación de un monstruoso caos ferroviario. No solo el trazado es una incertidumbre. El hecho de que aún no existen estudios informativos con relación al trayecto entre Pola de Lena y Gijón y que, además, la ministra ahora haya licitado un estudio complementario para luego realizar el estudio definitivo, hará imposible que se cumpla la gran promesa electoral del presidente Zapatero, del presidente Areces,

del delegado del Gobierno, de la Federación Socialista Asturiana y de todos cuantos pasan por Asturias anunciando que en 2009 Asturias disfrutará de un tren de altas prestaciones, aunque ellos los llaman todavía de alta velocidad. A todo ello hay que añadir que, según técnicos y expertos, el cambio de alta velocidad a altas prestaciones con los actuales corredores entre Castilla y León y Asturias reducirá sustancialmente la velocidad de los trenes y, por tanto, pasaremos de 2,30 horas, que había comprometido el Partido Popular para realizar el viaje entre Gijón y Madrid a las 4 horas aproximadamente que en opinión de los expertos se tardará en hacer el recorrido porque la alta velocidad circula a 350 kilómetros por hora mientras que la velocidad media de las altas prestaciones es de 220 kilómetros por hora. Aquí hay que hablar ya de fortuna, no de derechos, porque la solidaridad del Partido Socialista con Asturias se ha terminado y porque con la igualdad sucede lo mismo. Veamos si no el hecho, por ejemplo, por doblar el mapa, de que el tren que va desde Madrid a Málaga recorrerá la distancia a una velocidad de 350 kilómetros por hora, tierra por cierto de la que es la ministra Magdalena Álvarez, pero parece ser que en Asturias no tenemos el mismo derecho que los malagueños.

El problema no solamente está en Asturias porque, señorías, si en Asturias las cosas están como están, hay que examinar qué sucede en el recorrido anterior comprendido entre Madrid y los túneles de la variante de Pajares. Los retrasos en Castilla y León se van acumulando especialmente en el túnel de San Pedro en Colmenar Viejo. ¿En qué situación se encuentran las obras a la entrada de Valladolid? Porque si no me equivoco, ustedes, señorías del Partido Socialista, han anunciado que en el año 2007 estará en funcionamiento el tren que va desde Madrid hasta Valladolid. Pues bien, en Valladolid, las obras de acceso del tren a la ciudad no están hechas y, aparte de todo, lo más sangrante es que ahora por supuesto no han hecho caso a las peticiones del alcalde, porque el alcalde es del Partido Popular, del soterramiento de las vías, como parece lógico realizar en una ciudad como Valladolid y en una infraestructura como esta. Pues bien, allí nada de nada, y tengamos en cuenta que el año 2007 comienza dentro de escasos 15 días. ¿Y qué me pueden decir del los trayectos entre Valladolid y Palencia o entre Palencia y León? Porque no hay absolutamente nada contratado y lleva la ministra prácticamente tres años de gestión sin que haya sido capaz de sacar adelante estos trayectos. Díganme ustedes cómo es posible que se siga diciendo que en el año 2009 tendremos esta infraestructura cuando no hay absolutamente nada contratado y en el caso de Asturias ni siquiera se sabe qué se va a hacer con la obra. Esta obra ha pasado de ser la infraestructura ferroviaria más importante que en España se había puesto en marcha por parte del Partido Popular, y probablemente la obra de infraestructura ferroviaria más importante en construcción en Europa, a ser una toma de pelo y una estafa de este Gobierno a los astu-

rianos y a los castellanoleoneses. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Ésta es la situación. El confusionismo y las incógnitas no pueden continuar. El ministerio tiene la obligación, con la señora ministra a la cabeza, de cumplir su promesa electoral en primer lugar y de informar, además, puntualmente a la opinión pública sobre el proyecto y sus plazos de ejecución; no solo por transparencia, ya que, a modo de ejemplo, les diré que las directrices regionales de la ordenación del territorio para el área central sigue previendo la llegada de un AVE a Asturias, aunque se haya producido la necesaria reserva de suelo, sino por eficacia, porque creo que, al menos, a los ciudadanos de Asturias, a los asturianos, se les debe informar en tiempo y forma, y con rigor, de cuáles van a ser esos plazos. Lo que no se puede es crear el confusionismo que hay a día de hoy porque, en definitiva, eso crea incertidumbre que retrasa el desarrollo social y económico de la región y perjudica a toda la cornisa cantábrica. No nos olvidemos que en Asturias está el puerto del Musel que tiene una gran importancia para el transporte de mercancías y que también es la salida al mar de Castilla y León.

El Partido Socialista ha presentado una enmienda que nosotros no podemos valorar porque no se refiere a lo que nosotros necesitamos, que es un calendario y una información en la que se nos diga el tipo de tren que vamos a tener, a qué velocidad van a circular los trenes, si se va a cambiar o no el trazado, dónde van a estar las estaciones, en definitiva, conocer el proyecto, porque estamos hablando de un derecho que tenemos los asturianos, que teníamos hasta el 14 de marzo de 2004, cuando se nos informaba en tiempo y forma de los plazos en que se realizaban las obras de infraestructuras. Ahora ya no tenemos ni tan siquiera derecho a los plazos, y eso, señorías, es muy lamentable.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): A este punto ha presentado enmienda el Grupo Socialista. Tiene la palabra la señora Caicedo.

La señora **CAICEDO ROCES**: Estamos frente a uno de los típicos debates territoriales centralizado en un ámbito regional concreto y si no hacemos un esfuerzo de contextualizar tanto en el plano histórico, como en el procedimental, podemos llevar a enormes confusiones a SS. SS., que tendrán que tomar una decisión sobre esta iniciativa sometida a debate e información.

En primer lugar, me gustaría recordar que la ejecución de las obras públicas responde a inversión de presupuestos públicos, por tanto, de presupuestos provenientes de las aportaciones de todos los ciudadanos a través de impuestos o de las vías tributarias correspondientes. Estamos hablando de que los gobiernos ejecutan fondos públicos y presupuestos públicos. ¿A qué se destinan estos fondos públicos cuando estamos hablando de infraestructuras? Evidentemente, a la definición de la voluntad política de los distintos gobiernos o composiciones parlamentarias de priorizar las inversiones en

determinadas obras. Esto, generalmente, viene incluido en planes de infraestructuras. Lógicamente cómo esto se aplica tiene que ser de acuerdo con la legislación de aplicación, las leyes que regulan cómo se hace ese tipo de infraestructuras que nosotros estamos planificando. Pues bien, si esto se lleva a la alta velocidad entre Madrid-Asturias o en lo que nos afecta esta iniciativa Valladolid-Asturias, tengo que empezar diciendo, por dar respuesta a la intervención de la diputada del Grupo Popular, en cuanto a la crítica de los gobiernos de Felipe González, que fueron los gobiernos de Felipe González precisamente los que incluyeron esta obra en el Plan Director de Infraestructuras y fueron las gestiones de los gobiernos de Felipe González las que, además de incluir la planificación de esta obra en el Plan Director de Infraestructuras, gestionaron tanto los fondos estructurales como, recuerden, supongo que les sonará de algo, los fondos de cohesión decisivos para la ejecución de este tipo de infraestructuras porque suponen la cohesión del ferrocarril español con las redes europeas. Por tanto, basta ya del latiguillo de los gobiernos de Felipe González, porque, según la introducción que hice sobre qué significa lo que estamos haciendo, dónde encajamos esta obra o estas actuaciones, fueron decisivas su inclusión en un plan y la provisión de fondos para poder ejecutar estas obras. Con fondos españoles propios difícilmente podríamos haber ejecutado estas infraestructuras.

Ahora, si me lo permiten, centrémonos en la iniciativa en sí. En cuanto a la definición legal de alta velocidad, tengo aquí, porque cuando estudio una iniciativa tengo la costumbre de leerme los decretos, un decreto del año 2000, que es una trasposición de la directiva europea correspondiente sobre la definición del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad. Esta trasposición y su contenido fueron defendidos por el entonces ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos y, si tienen interés, tengo la transcripción de su intervención en el Senado, donde defiende la trasposición y el contenido del decreto correspondiente a la legislación española. Pues bien, todos los tramos previstos en la variante de Pajares y en la comunicación desde Valladolid a Asturias de alta velocidad responden rigurosamente a los contenidos de este decreto que, bien es cierto, él anunciaba ya en su intervención que debería ser modificado por la directiva que se aprobaría en 2004 y que, efectivamente, en el año 2006 fue modificado parcialmente para garantizar la interoperatividad de los sistemas de alta velocidad transeuropeos.

Pues bien, aclarados estos dos o tres puntos esenciales **(La señora Castro Masaveu: No, no se ha aclarado.)**, me gustaría tanto defender mi enmienda como aclarar la situación en la que se encuentra el tramo Valladolid-Gijón de alta velocidad. Tengo que recordar que el Partido Popular llega al Gobierno en el año 1996, y la primera dovela, que no se hizo más obra, de la variante de Pajares se coloca en febrero de 2004. Estamos hablando de ocho años. Yo no estoy diciendo con esta

intervención que no haya hecho nada, hizo... **(La señora Castro Masaveu: Todo lo que tenía que hacer.)** ¿Todo lo que tenía que hacer? Vamos a ver qué es todo. Lo que quiero decir es que son ocho años de gobierno del Partido Popular y que, en cuanto a la variante de Pajares, lo que se hizo fue colocar una dovela. Nada más, cuando esta actuación lleva la ejecución de bastantes más tramos. Lo que sí hizo con mucha eficacia y con mucha intensidad el señor ministro de Fomento entonces, señor Álvarez-Cascos, fue una amplia campaña de publicidad. Efectivamente, en el año 1997 trae aquí al Congreso de los Diputados una ley para decir que se va a hacer una actuación que está incluida en un plan. **(La señora Castro Masaveu: Que votasteis en contra.)** Evidentemente, por propia racionalidad, esa obra estaba incluida ya en el Plan Director de Infraestructuras, situación que generó un comentario de un diputado de un grupo minoritario, que dijo literalmente: Flaco favor procesal hacemos hoy al trámite parlamentario porque el procedimiento de que por ley se ordene algo que ya está incluido en un plan no tiene mayor sentido. Ese fue un comentario del portavoz de un grupo parlamentario minoritario. Por tanto, creémonos nuestros propios actos parlamentarios y no utilicemos la actividad parlamentaria para la publicidad partidista. **(La señora Castro Masaveu: Voto en contra.)**

Tramo Valladolid-Gijón, que groseramente está subdividido en un tramo Valladolid-Palencia, Palencia-León, León-La Robla, La Robla-Pola de Lena, incluyendo ahí los túneles de Pajares, y Pola de Lena-Gijón. Efectivamente, se pusieron en marcha antes de marzo de 2004 los tramos entre Valladolid-León, se hicieron estudios de lo que se denomina la variante de Pajares, se hace el encargo de proyecto y obra de La Robla-túneles y túneles-Pola de Lena. Hago un inciso en que precisamente estos dos tramos eran los que no se retrasaron ni se desvió dinero, porque esa supuesta desviación de dinero es contradictorio con lo que dice que se encareció. Sí que fue un sistema de contratación distinto, que estaba encargado por proyecto y obra, y para prever posibles complicaciones, el actual ministerio lo que hizo fue contratar el proyecto, supervisarlos por los técnicos del ministerio expertos en esta materia y, posteriormente, contratar la obra. Desde el inicio de 2006 ya está en ejecución esta actuación. Por tanto, la historia y el cuento de la buena pipa del retraso ya se acabó. Pudo ser antes de que empezaran la obra, pero ahora ya no es posible ese cuento. Quedan más tramos. Queda el tramo entre León y La Robla, y queda el tramo de Pola de Lena a Gijón. ¿Qué se hizo en estos dos tramos? Teníamos un tren que iba de Madrid a Valladolid, Valladolid-Palencia, Palencia-León, León... desierto; luego seguimos caminando en coche y llegamos a La Robla. Empezamos otra vez el tramo: La Robla, túneles, no sé qué, Pola de Lena. Bajábamos del tren, porque a partir de ahí no hubo ningún estudio más. Si tantísimo era el interés del Partido Popular por este tramo, lo lógico es que tuvieran en cuenta que existían estos dos tramos también y quizá el

de Pola de Lena-Gijón sea el más complejo, porque para nuestro orgullo como paraíso natural y para nuestra ventaja paisajística, disponemos de una orografía muy compleja, donde la obra pública es costosísima, el ferrocarril, en este caso, y las grandes vías de comunicación transcurren por unos valles muy angostos, a los que es muy difícil acceder, y además muy urbanizados, muy transformados, donde se concentra toda la actividad industrial de Asturias, lo que hace muy compleja la instalación de estos equipamientos. Por tanto, el tramo más complejo que, además, tiene que garantizar la supervivencia de cercanías, la compatibilidad con cercanías, porque no me digan que de un plumazo vamos a quitar las cercanías o un servicio fundamental en Asturias. Estos dos tramos, insisto, no tenían ni una sola línea de estudio ni ninguna voluntad política de ponerlos en marcha. Hay un sistema de trabajo en la gestión que se llama un PERT. El PERT lo que hace es coordinar las distintas iniciativas para que el resultado final sea más eficaz en el tiempo y, desde luego, más eficiente económicamente. Para esta planificación el PERT es absolutamente desconocido, porque lo que no se puede plantear es acabar con esos tramos y vamos a empezar ahora el tramo León-La Robla y el tramo Pola de Lena-Gijón.

No podemos admitir sus argumentos, ni de la exposición de motivos, ni su exposición ante esta Comisión, ni vamos a poder apoyar la iniciativa tal cual nos la presentó y a la que presentamos una enmienda que se ajusta de forma razonable a la situación actual. Recuerdo además a S. S. que los presupuestos para Asturias, lejos de responder a la argumentación que exponía la portavoz del Grupo Popular, son unos presupuestos con un crecimiento del 18 por ciento en inversión en Asturias sobre un crecimiento del año anterior del 13 por ciento, posiblemente los mejores presupuestos por comunidad autónoma de nuestro país. Pido a S. S. que admita la enmienda que le hemos presentado por el bien del consenso sobre el interés general en Asturias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Algún grupo quiere fijar posición? Tiene la palabra el señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Lluve sobre mojado, podemos decir. No estamos ante la primera iniciativa que pide al Ministerio de Fomento un calendario en relación con las infraestructuras de Asturias, como saben ustedes hemos aprobado previamente una iniciativa con respecto a las comunicaciones por carretera, y ahora se pretende una iniciativa en relación con la comunicación ferroviaria. Creemos que tiene sentido, básicamente porque precisamente no adorna al Ministerio de Fomento, una política informativa adecuada. Normalmente las visitas de la ministra a Asturias introducen más elementos de confusión con respecto a los plazos previstos que aclaraciones sobre los compromisos adquiridos. En ese sentido, nuestro grupo parlamentario no tiene ningún problema en respaldar una iniciativa que

tiene en su parte dispositiva la petición de un calendario y ni el Ministerio ni el Gobierno deberían tener ningún problema en presentar ese calendario con los posibles deslizamientos, que ya son evidentes. En la comunicación Pola de Lena-Gijón se habla de un estudio informativo que con mucha rapidez permitirá el final de la obra 2012-2013. Bien, el presidente del Gobierno comprometió 2009, con lo cual algún elemento de incertidumbre sí hay. Desde luego, no es el infierno de Dante que nos ha explicado la portavoz del Grupo Parlamentario Popular, aquello de abandonad toda esperanza. Asturias no es eso, en nuestra opinión tiene problemas e incertidumbres pero, desde luego, en nuestra opinión no es el infierno de Dante. Quisiera aclarar con respecto a algunas cuestiones que se han dicho aquí que es verdad que ha habido por parte de gobiernos anteriores algunas resistencias a la variante de Pajares, de hecho, tuvimos que montar una plataforma de organizaciones sociales y políticas, tuvimos que movilizar a la sociedad asturiana y, de alguna manera, tuvimos que trasladar una iniciativa que intentaba considerar prioritaria por ley la variante de Pajares. No se hizo porque se quisiera abundar en la voluntad positiva de los gobernantes, sino porque no había voluntad positiva y se consideraba que una obra del siglo XIX podría muy bien seguir a lo largo del siglo XXI. No es así. Yo me felicito de que finalmente la obra esté en marcha y se haya impulsado, no voy a repartir aquí responsabilidades, pero los que estábamos en la plataforma éramos quienes estábamos y quienes promovimos la ley ante el Congreso de los Diputados también tenemos nombres y apellidos; no creo que eso sea hoy discutible porque no todos los grupos votaron la característica de ley de esa obra. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)**

Ahora bien, con respecto a algunas cuestiones que se han dicho, mi grupo parlamentario quiere subrayar que a nosotros no nos importa el nombre de la cosa. Estamos un poco hartos del nominalismo en cuanto a las obras de infraestructuras, en este caso con respecto a las obras ferroviarias. No nos importa el nombre. Bajo el nombre de alta velocidad cabe todo en Europa hoy, por mucho que lo diga la Comisión Europea, y bajo el nombre de altas prestaciones prácticamente lo mismo. Lo que a nosotros nos preocupa es una mejora sustancial cualitativa de las comunicaciones ferroviarias en el norte de España, eso sí nos preocupa y, al contrario que al Partido Popular, nos preocupa que sea compatible la infraestructura ferroviaria entre el transporte de viajeros y el transporte de mercancías. Estamos convencidos, porque conocemos el actual trazado de Pajares, de que como dividamos las mercancías para Pajares y el resto a través de la alta velocidad, estamos perdidos. Nadie se cree hoy que se pueda mantener una inversión simultánea en la alta velocidad, o como se quiera llamar la nueva vía ferroviaria con el norte, y al mismo tiempo mantener el trazado tradicional. Nadie se lo cree. Mantener el trazado tradicional, el TIL —tratamiento integral de la línea— ha sido costosísimo, únicamente para aplazar lo que es

inevitable, que es la obsolescencia del actual trazado a través de Pajares. Por lo tanto, para nosotros un planteamiento sustancial es que no nos importa tanto, a partir de una determinada velocidad, la velocidad como la modernización del ferrocarril con Asturias y la compatibilidad entre viajeros y mercancías, que para Asturias es vital. No nos importaría que en vez de 2,30 horas fueran 3,30 horas si eso hiciera compatible el transporte de viajeros con el transporte de mercancías, sobre todo porque uno de los grandes errores de la política ferroviaria de este país ha sido la alta velocidad. Es verdad que han mejorado las líneas en determinadas zonas del territorio, pero ha creado una fractura, que tardaremos mucho tiempo en sanar, entre la línea tradicional y la línea modernizada, y podíamos haber dedicado ese presupuesto y esa prioridad política a homologar el conjunto de las líneas ferroviarias del Estado. Esa es la posición de mi grupo parlamentario. No estamos de acuerdo con la exposición de motivos pero compartimos que, a pesar de las incertidumbres que crea el Ministerio de Fomento, se aclare el calendario respecto a esta obra ferroviaria, cosa que no debería ser una dificultad para el Gobierno ni para el Partido Socialista, porque hemos pedido en muchas otras ocasiones los calendarios, que sabemos que son deslizantes —entre comillas— y no ha habido nunca problemas.

Mi grupo parlamentario no está de acuerdo con el infierno de Dante, pero tampoco lo está con el mejor de los mundos posibles.

— **SOBRE MEDIDAS PARA AGILIZAR Y PRIORIZAR LA PUESTA EN SERVICIO DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE EN ALGECIRAS Y CAMPO DE GIBRALTAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001724.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado el debate, pasamos a la proposición no de ley que figura en el punto 5 del orden del día, sobre medidas para agilizar y priorizar la puesta en servicio de infraestructuras de transporte en Algeciras y Campo de Gibraltar, formulada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. El señor Mancha tiene la palabra para su defensa.

El señor **MANCHA CADENAS**: Señorías, si trazáramos una ruta para intentar descubrir en qué lugar se encuentra el mayor y más productivo foco portuario del país, y si al mismo tiempo efectuáramos un viaje para saber dónde se encuentran las urbanizaciones más importantes de la provincia de Cádiz, de la Costa del Sol; si proyectásemos un destino donde se ubique el mejor y más próspero polo industrial de la comunidad autónoma y vislumbráramos como algo peculiar una zona fronteriza con otro continente donde se ubica la única colonia extranjera en suelo hispano, adivinarían SS. SS. que estamos hablando del Campo de Gibraltar. Si, por otro

lado, tuviéramos que iniciar un viaje para encontrar un territorio en el que la tasa de desempleo es la mayor de toda la comunidad, e incluso de todo el país, donde se acusa con virulencia el efecto de la inmigración ilegal sin presentar, para paliar sus efectos, los mecanismos adecuados de solidaridad y humanidad, donde la red hospitalaria es tercermundista por lo obsoleto de sus instalaciones, y donde en el capítulo de infraestructuras existe una parálisis, un olvido, una falta de apuesta, incluso de maltrato y de castigo, también estaríamos hablando del Campo de Gibraltar. Lo configuran 7 municipios, dispares y variopintos, donde se asientan importantes metrópolis como pueden ser Algeciras, Tarifa, La Línea, San Roque o Los Barrios, que suponen 300.000 habitantes, aproximadamente un tercio de la población de la provincia. Muy lejos de la realidad y de nuestro pensamiento está describir un cuadro patético del Campo de Gibraltar, pero durante 14 años (en la anterior proposición no de ley se ha hablado también del periodo del presidente Felipe González) los gobiernos socialistas no hicieron ni una sola apuesta por el Campo de Gibraltar. Los gobiernos del Partido Popular, a partir de 1996, trazaron las líneas maestras de una política de dinamización, un plan auspiciado por el Ministerio de Fomento, que perseguía el efecto contrario al que está desarrollando el Ejecutivo de Rodríguez Zapatero. Pongamos el ejemplo del aeropuerto de Gibraltar. El Grupo Popular al que represento ha eliminado el cuarto punto de esta proposición no de ley en el que se habla del uso conjunto del aeropuerto de Gibraltar. Bienvenida sea esta actuación. Pero, desde nuestro punto de vista no se puede decir a bombo y platillo que ya se han conseguido todas las reivindicaciones en el Campo de Gibraltar. Este grupo parlamentario va a presentar una proposición no de ley en la Cámara para pedir lo que siempre ha pedido: un aeropuerto autóctono para la comarca. Lo único que intenta el Partido Socialista con este gesto son dos cosas: primera, olvidarse de la apuesta por el Campo de Gibraltar en cuanto a inversiones y segunda, algo muy grave, renunciar prácticamente a la soberanía de Gibraltar. Los periódicos en el Campo de Gibraltar lo dicen: El Campo de Gibraltar no tiene aeropuerto porque Gibraltar no es España. En consecuencia, lo que hay es un acuerdo. Los empresarios llegaron a comentar ese mismo día que lo que es bueno los es también para la economía. Si el Gobierno de España pretende poner una banderita en el Peñón, evidentemente el avión no es suficiente. Adelantamos que vamos a presentar una proposición no de ley sobre un aeropuerto autóctono para el Campo de Gibraltar, porque es razonable y necesario. Ni en las infraestructuras de ferrocarriles ni en las de carreteras encontramos nada novedoso que no hubiera sido planificado por el Gobierno de José María Aznar. En el apartado de ferrocarriles, el Gobierno de José María Aznar comienza a realizar acciones largas y complicadas, como es hacer llegar el AVE desde Antequera hasta Algeciras por Ronda. Se proyecta el mejoramiento de la comunicación con la Costa del Sol por Fuengirola.

Y lo que es más importante, se inician los estudios técnicos de la conexión de las dos bahías, algo que significa unir dos de los puertos más importantes de España, algo que todavía nos parece más importante desarrollar una comarca deprimida, como es la de La Janda. En el apartado de carreteras, el Ejecutivo de Aznar culmina la gran autopista de la Costa del Sol, acondiciona la autovía ya existente, cofinancia la A-381, que no ha lugar puesto que es competencia de la Junta de Andalucía, y sobre la N-340, es decir, sobre la carretera costera que une San Fernando por Algeciras por Tarifa, Vejer, etcétera, Álvarez Cascos acelera la actuación de San Fernando a Chiclana, la circunvalación de esta población y deja, a final de su mandato en 2004, todas las partidas necesarias para abrir la vía Chiclana-Vejer en el 2005. Hoy, diciembre de 2007, aún no se ha abierto la vía Chiclana-Vejer y tiene un retraso de más de dos años y medio en apenas 8 kilómetros. El tramo siguiente de 70 kilómetros, Vejer-Algeciras, verdadera arteria vital para el desarrollo de la comarca en el que el Ejecutivo popular tenía un horizonte de 2007-2008 como máximo, tiene un abandono absoluto por parte de los gobiernos socialistas. Debe recordar el señor De La Encina que el 10 de marzo de 2003, anteayer, se licitó el estudio informativo y tiene un presupuesto, en ese convenio con la Junta de Andalucía, de 450 millones de euros. No se sabe siquiera por dónde va el trazado. No se ponen de acuerdo los socialistas en por dónde debe ir el trazado; tienen una guerra permanente con los ecologistas, con los ayuntamientos de Tarifa, etcétera. ¿Y cuál es la realidad de las actuaciones de hoy? Decía el señor De La Encina que se está haciendo todo. No; no se están haciendo muchas cosas, y lo que se está haciendo se está haciendo muy despacio. El AVE de Algeciras ya no es AVE. Tiene ya otra etiqueta; ya no es un AVE. La comunicación de ferrocarriles entre Algeciras y el centro de la Península sufre atrasos tan tangibles, que lo voy a plasmar en inversiones: para el año 2006, el AVE a Algeciras tiene un presupuesto de 150.000 euros y para 2007, otros 150.000 euros. Son 25 millones de las antiguas pesetas, señorías. Para el corredor ferroviario de la Costa del Sol, 150.000 euros en 2006 y se encuentra vacía la casilla de 2007, la comunicación con la Costa del Sol, el corredor de la Costa del Sol. El proyecto estrella que suponía la conexión de las dos bahías está en el cajón del Ministerio de Fomento, está abandonado definitivamente. El Grupo Popular presentó una serie de enmiendas que fueron rechazadas en la Cámara baja y en el Senado. Se trataba de aumentar en 5 millones de euros la conexión entre Algeciras, Ronda y Bobadilla. Había otra enmienda de un millón de euros para realizar los trabajos de conexión de las dos bahías y dos millones para un apeadero en la línea que conectase con San Roque y Algeciras. Todas estas enmiendas fracasaron.

Voy finalizando, señor presidente. De la N-340 que une San Fernando y Algeciras existen tres fases, ya lo hemos dicho. La primera, San Fernando con Chiclana que fue finalizada por el Gobierno Popular. La segunda,

Chiclana-Vejer, de escasos 30 kilómetros, donde aún restán por culminar 7 kilómetros, que arrastra un retraso de más de dos años. Por último, en la línea Vejer-Algeciras no existe acuerdo entre los socialistas. Números con rapidez. Respecto a la N-340, para 2006, 500.000 euros; para 2007, para la vía que comunica San Fernando con Algeciras, 50.000 euros, 8 millones de las antiguas pesetas. Comprenderán SS. SS. qué final tuvo la enmienda que el Grupo Popular, que represento, presentó por 7 millones de euros. Mi impresión y la de la ciudadanía es que no existe voluntad para desdoblarse esta imprescindible infraestructura. Fracasaron las enmiendas presentadas y dirigidas al acceso sur de Algeciras, y la misma suerte corrió la variante de Campamento a La Línea.

Sumando todas las partidas que hay para 2007 que contempla el Ejecutivo socialista en ferrocarril y carretera para el Campo de Gibraltar en el capítulo de inversiones, la cantidad supone 715.000 euros. Las enmiendas del Partido Popular y otros grupos parlamentarios, que fueron rechazadas en su integridad, suman 19 millones de euros. Esto nos parece vergonzoso, injusto e insolidario. Lo que demandamos, señor De La Encina, no es más que continuar la senda que marcó el Ejecutivo popular después del olvido de los gobiernos del señor González y que ustedes han pulverizado para desviar las partidas presupuestarias a otras comunidades que pueden serles más rentables electoralmente. Los andaluces, señor De La Encina, no queremos ser más que nadie, pero tampoco queremos ser menos que nadie. Sé que su voto va a ser negativo. Allá usted con su responsabilidad porque lo que demando es lo que claman los campogibaltareños, que son sus convecinos, por cierto. No le ha parecido conveniente presentar una sola enmienda. Nosotros vamos a apoyar cualquier iniciativa que pueda significar rapidez en la consecución de estas metas tanto con el Gobierno de la Junta de Andalucía como con el Gobierno central. Lo que existe hoy en la provincia de Cádiz, principalmente en el Campo de Gibraltar, es una parálisis enfermiza por parte del Ejecutivo de Rodríguez Zapatero.

El señor **PRESIDENTE**: Grupos parlamentarios que desean posicionarse ante esta próxima ley. Por el Grupo Parlamentario Socialista el señor De La Encina tiene la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Me puedo mostrar de acuerdo con el comienzo de la intervención del portavoz del Partido Popular en cuanto a las bondades de la zona de España de la que habla, del Campo de Gibraltar porque, efectivamente, cuenta con el primer puerto en tráfico de contenedores y de mercancía de España y uno de los primeros de Europa; la zona del Campo de Gibraltar cuenta con el complejo petroquímico mayor de Andalucía, que genera miles y miles de puestos de trabajo; tiene un desarrollo turístico tanto de litoral con municipios tan emblemáticos y conocidos

como Tarifa y San Roque o la misma Algeciras, y otros de interior cada vez más pujantes en desarrollo turístico como Jimena de la Frontera, Castellar o Los Barrios; efectivamente estamos hablando de grandes bondades de una zona en creciente desarrollo y pujanza. Pero no estoy de acuerdo con la situación de déficit que describe el portavoz del Grupo Popular en tanto que habla de hechos que ya no existen. Habla de inmigración. Debo decir, señor Mancha, que inmigración existió en Tarifa entre los años 2000 y 2003, pero hemos terminado con ella. Ustedes colaboraron a ello con la puesta en funcionamiento del SIVE, que fue un proyecto que puso en marcha el anterior Gobierno. Hoy no hay inmigración, por suerte para los inmigrantes, en la zona del Campo de Gibraltar. En los dos últimos años, prácticamente, no ha habido entrada de inmigrantes. Esa etiqueta quítela ya. Habla de una red hospitalaria, que no tiene nada que ver aquí con la proposición no de ley. Pregúntele al alcalde de La Línea que, por cierto, es el único de los 7 municipios del Partido Popular, todos los demás son del Partido Socialista, incluida la mancomunidad de municipios. Algo tendrán que ver los socialistas cuando de 7 municipios, 6 son gobernados por el PSOE, cuando la mancomunidad es gobernada por el PSOE y cuando el único diputado de esa zona es quien les habla. No estarán tan mal las cosas. Lo mismo ocurre en la Junta de Andalucía. S. S. habla de un caos de infraestructuras, como si no hubieran estado gobernando los últimos 8 años desde 1996 hasta 2004 en España, con lo que les compete en cuanto a las infraestructuras de aquella zona. Efectivamente, ha habido un gran déficit en infraestructuras, déficit que se vio agravado en los 8 años del Gobierno del Partido Popular. Señor Mancha, se lo digo yo que vivo allí. ¿Usted sabe a qué se limitó su Gobierno en esos 8 años? A construir una autopista de peaje. No hay más infraestructuras. La grandeza de infraestructuras es que se pueden ver. No son hechos subjetivos, se pueden ver. Dígame una obra que haya hecho el Partido Popular en esa zona tan caótica, como usted dice, en infraestructuras. En 8 años la autopista de peaje desde Gadiana a Estepona. **(El señor Mancha Cadenas pronuncia palabras que no se perciben.)** Señor Mancha, después de las atrocidades que le he oído durante muchos minutos le he dejado manifestarse sin interrumpirle.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mancha, no interrumpa al orador, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Si quiere, le doy la palabra, señor presidente. Dígame qué obra ha hecho en esa zona el gobierno del Partido Popular después de 8 años: una autopista de peaje, dentro del famoso primer plan de peaje que puso el entonces ministro Arias Salgado en la mesa para desarrollar cuatro zonas de España, sin tener en cuenta que Cádiz ya tenía un peaje, el de toda la vida Cádiz-Jerez-Sevilla. Ustedes pusieron un segundo peaje, en esa zona que está en la periferia

del sur, en el sur del sur, donde cuesta mucho más llegar al centro y al norte que en otras, por la distancia que existe. Pues bien, la agravaron con un peaje con un prés-tamo participativo de 15.500 millones de las antiguas pesetas —pues entonces se hablaba en pesetas—, con 15 años de carencia de la empresa; un auténtico chollo, que denuncié aquí insistentemente, pensando en favorecer a los que siempre favorecen ustedes, a los empresarios amigos y no en desarrollar las infraestructuras. Sabe usted que aquello fue comentado críticamente por todo el mundo, que no entendía que la única obra que acometiera el Gobierno del Partido Popular en 8 años fuera una autopista de peaje. No hicieron más.

Ahora voy a entrar puntualmente en cada uno de los aspectos que S. S. describe. Todas y cada una de las cosas que S. S. plantea están en ejecución. Sorprendentemente, señor Mancha, piden la construcción de un aeropuerto ante la imposibilidad y/o el retraso del uso conjunto del aeropuerto de Gibraltar. Es que ustedes no creían que íbamos a ser capaces de llegar a un acuerdo con Gibraltar y el Reino Unido... **(Protestas.—El señor Mancha Cadenas pronuncia palabras que no se perciben.)**

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Ustedes no creían que este Gobierno, que utiliza el diálogo como fórmula para avanzar, y puso en marcha un foro llamado de diálogo España-Reino Unido-Gibraltar iba a concluir en un acuerdo de uso conjunto del aeropuerto. Formulan aquí una petición para que se construya un aeropuerto ante la imposibilidad del uso conjunto del mismo. El sábado tuvimos el honor algunos de ir en el primer vuelo en 50 años desde Madrid a Gibraltar. **(El señor Mancha Cadenas: A mí no me invitaron y también soy diputado.—Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, estamos cerca de las fiestas navideñas y vamos a mantener la concordia que llevamos el día de hoy. Permitan que el señor De La Encina prosiga con su intervención y no le interrumpan, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Si no le invitaron, pregúnteselo al presidente de Iberia, que fue quien organizó el vuelo, que fue una empresa que privatizó también el Partido Popular; algo tendrá de cercanía con el presidente. S. S. tiene la posibilidad mañana mismo de coger ya el vuelo. Saque su talonario y vaya a verlo; verá qué grandeza supone, después de 50 años, tener un uso conjunto del aeropuerto. Por cierto, en La Línea, único municipio de los 7 donde gobiernan han dicho que apoyan el acuerdo pero en Madrid han votado en contra. Una vez más, utilizan el discurso allá donde les interesa. Donde gobiernan: Qué bueno es el aeropuerto porque va a generar empleo, 50 años después hemos conseguido ponerlo en marcha, y a aquí en Madrid dicen lo contrario. A lo mejor no le invitaron por eso, porque no se aclaran.

Pero lo cierto es que solicita que se construya un aeropuerto ante la imposibilidad de que se ponga en marcha el uso conjunto del aeropuerto. Ya está llevándose a cabo ese acuerdo. Lo denuncié el otro día, cuando anuncié a los medios de comunicación que iba a votar en contra. Y no por votar en contra, porque mi forma de ser, señor Mancha, es llegar a acuerdos e intentar buscar consenso, pero lo que nos presenta aquí es impresentable y no hay por dónde cogerlo. Están todas las actuaciones en marcha y alguna como ésta ya ejecutada y funcionando. Me reía el otro día y me decía que lo deberían retirar. Porque el uso conjunto del aeropuerto es una realidad. He visto que han retirado esa iniciativa, no sé si es porque lo he dicho en los medios de comunicación o porque ustedes mismos se han dado cuenta.

Yo le invitaría a que retirara el resto de las peticiones, porque usted plantea la autovía Vejer-Tarifa-Algeciras. Señor Mancha, entérese: hemos aprobado el pasado 29 de mayo y el 21 de julio el trámite de información pública de ese proyecto. Usted habla de una cifra que consta porque estamos estudiando las alegaciones que pudieron presentar los ciudadanos, los ecologistas, los ayuntamientos el día 26 de agosto. Y durante gran parte del año se va a estudiar gran parte de esas alegaciones, que conllevará 8 ó 9 meses hasta que podamos trasladar al Ministerio de Medio Ambiente la declaración de impacto ambiental. Luego no hay dinero, no porque no se quiera ejecutar la carretera, sino porque hay una fase de las obras de 450 millones de euros donde no se trata de poner dinero, sino de tramitar administrativamente los expedientes, declaración de impacto ambiental, previamente el estudio informativo, hasta llegar al ámbito presupuestario. Dice S. S. que no hay dinero. Señor Mancha, no estamos en la fase económica, sino en la fase anterior porque ustedes no dejaron ni un papel sobre esta autovía. No había nada. Yo le invito a que me presente un papel del Partido Popular, cuando abandona el Gobierno en mayo de 2004 porque los ciudadanos lo deciden, de la autovía Vejer-Tarifa-Algeciras. No había absolutamente nada; y no lo digo yo, sino ustedes. ¿Por qué? Porque no contemplaban esa autovía. En su plan de infraestructuras, del que he hablado, frente a un plan estratégico de infraestructuras de transporte del Gobierno socialista, elaborado con la sociedad de forma consensuada durante un año, incluido el sector sindical y empresarial, no hablaban de autovía sino de acondicionar esa carretera. La pregunta que la gente se hacía es: ¿Por qué desde Barcelona hasta Algeciras es autovía, desde Vejer a Cádiz es autovía, y van a quedar 75 kilómetros desde el norte de España hasta el sur donde no va a haber autovía? Qué pasa, ¿que por ser especial aquella zona y tener atraso nunca va a tener derecho a autovía? Y dijimos los socialistas: Autovía. Y se cerró un acuerdo entre el señor Cascos y el señor Chávez para intercambiar las carreteras A381 Jerez-Los Barrios por la Vejer-Tarifa-Algeciras y se inició la construcción de esa autovía. Entre el 29 de mayo y el 21 de junio hemos

comprobado todos los trámites correspondientes a este proyecto.

Segundo punto que usted plantea: variante del trazado Algeciras-San Roque. Señor Mancha, este estudio se termina en un par de meses después de haber votado (usted, concretamente) en contra de este proyecto en la pasada legislatura. Usted, señor Mancha, y su partido votaron en contra de una circunvalación exterior para Algeciras...

El señor **PRESIDENTE**: Señor De La Encina, debe ir concluyendo.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: ... con la excusa de que no se contemplaba en el Plan de Infraestructuras. Y usted viene con toda la cara aquí a pedirla cuando el estudio informativo lo tenemos ya casi concluido. Inconcebible.

Tercero: acceso sur al puerto de Algeciras. Señor Mancha, entérese de que la semana pasada el Ministerio de Fomento abrió la plica sobre este proyecto. Cuarto: Algeciras-Ronda-Bobadilla. Señor Mancha, usted dice que iban a llevar la alta velocidad a Algeciras. Dijo el alcalde de Algeciras: Con el PP llegará cuando las ranas críen pelo. Efectivamente, ha sido así. Dos años y medio después, hemos hecho el estudio informativo, que no estaba realizado; la declaración de impacto ambiental, que ha llevado un año; y hemos adjudicado el 8 de diciembre el proyecto que va a ejecutarse como obra a lo largo del año 2007. Después de un compromiso que yo he adquirido como diputado, personalmente, con el presidente ADIF, para que dentro del convenio que firmará el Ministerio de Economía con el de Fomento para que ADIF cuente con 415 millones para ejecutar obras fundamentales para España, haya una partida para esa obra, para uno de los tres tramos del año que viene. Por tanto, el proyecto es tan real que comenzará la obra de mejora y electrificación en el año 2007. Quinto lugar: conexión de las dos bahías. Señor Mancha, le puedo aportar dos respuestas parlamentarias de su Gobierno diciendo que no apoyaba la conexión de las dos bahías, bahía de Cádiz y bahía de Algeciras. Nosotros lo hemos metido en el PEIT y se ejecutará cuando toque en el periodo del PEIT 2005-2020.

Voy terminando, señor presidente. Punto sexto: la futura línea Málaga-Estepona-Algeciras. Se está acometiendo el estudio informativo. Tengo que reconocer que ustedes pusieron el proyecto en la mesa para que se ejecutara. Los ciudadanos, en mayo, le quitan el Gobierno y éste ha continuado ese proyecto y está muy avanzada su próxima finalización.

Por último, lo que planteaba al comienzo: el aeropuerto de Gibraltar. Ya es de uso conjunto, están volando y usted ha retirado ese punto, de lo cual me alegro; pero le pido que, igual que ha retirado esta iniciativa, reitre lo demás por el bien de ustedes, porque...

El señor **PRESIDENTE**: Señor De La Encina, por favor.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Cuando los ciudadanos leen estas cosas se ríen, porque saben lo que ha hecho un gobierno y lo que ha hecho el otro. Y todo lo que usted plantea aquí, se está acometiendo y recuperando el tiempo perdido. **(El señor Mancha Cadenas pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: No, no tiene turno, señor Mancha; lo siento mucho.

El señor **MANCHA CADENAS**: Me lo ha permitido S. S. Me dijo que después...

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Mancha, no tiene turno. Ha intervenido el señor De La Encina y votaremos al final.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE LA NORMATIVA ESPECÍFICA PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS MADEREROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).**  
**(Número de expediente 161/001815.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como habíamos quedado al principio, pasamos ahora a debatir la proposición no de ley que figura en el punto número 7 del orden del día, relativa a la elaboración de la normativa específica para el transporte de productos madereros formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

El señor Sánchez i Llibre tiene la palabra para defender la proposición no de ley.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: En primer lugar, quiero agradecer la deferencia de los portavoces que han permitido modificar el orden del día de esta Comisión con el fin de adelantar la defensa de nuestra proposición no de ley que va orientada a la elaboración de una normativa específica para el transporte de productos madereros.

Nuestro grupo parlamentario ha presentado esta iniciativa porque el sector maderero en España, además de su dimensión económica, representa un factor importante de gestión, regularización y saneamiento de la masa boscosa y medioambiental. Al mismo tiempo este sector supera en volumen de cortas de 10 millones de metros cúbicos con corteza y de madera aserrada de más de 3.500.000 metros cúbicos. Estamos hablando de un subsector importante dentro del sector maderero español. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol ocupa la Presidencia.)** El motivo principal por el que el Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió, ha presentado esta iniciativa se debe a que el transporte de productos madereros se encuentra en la actualidad con muchísimas dificultades provocadas, básicamente, por la normativa



técnica aplicable al transporte de sus productos. La legislación en España de dicho transporte se encuentra regulada en el Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, que contiene unos estándares que comportan una gran limitación de carga real, y en el supuesto de autorizaciones de transportes especiales por los que se permite un mayor tonelaje de madera, se requiere que la mercancía configure una masa indivisible, característica que difícilmente se puede cumplir en el transporte de estos productos. La normativa comunitaria permite a los Estados miembros adoptar en el ordenamiento interno un tratamiento regulatorio específico para el transporte de las operaciones relacionadas con la explotación forestal y la industria maderera, con un tratamiento diferenciado en cuanto a la largura y los pesos del transporte de mercancías convencionales.

Aprovechando que la normativa europea permite a los Estados miembros legislar al respecto, hemos presentado esta iniciativa legislativa que pretende resolver la problemática de dichos transportes, en los que se ven involucrados muchos transportistas españoles y que va en detrimento de dicho sector. De estas consideraciones se desprende la necesidad de establecer una normativa específica del transporte maderero que, además de reducir los costes de las explotaciones forestales, con el consiguiente beneficio que implica para la gestión de los bosques, facilite el control de tráfico, al tiempo que se podría otorgar una seguridad jurídica tal como viene reclamando el sector. Este es el motivo fundamental de esta iniciativa que presentamos en esta Comisión en el Congreso de los Diputados con el fin de instar al Gobierno, de acuerdo con la habilitación comunitaria y de consulta con el sector, lo cual lo consideramos básico, a dictar una normativa especial para el transporte de productos madereros distinguiéndolos de otras mercaderías. Estimamos que existen ciertas consideraciones que la normativa debería incorporar. En primer lugar, sería necesario adecuar la actual restricción de la longitud de carga en función de las características de los diferentes vehículos de transporte de productos madereros y que los valores que constan en la ficha técnica de los vehículos de transporte de productos madereros, en la que se indica el peso total de la carga máxima admisible por el constructor y el peso total máximo admisible para cada uno de los ejes sean los pesos máximos totales con los que se puede circular. Es una proposición no de ley muy específica de este sector. Hemos negociado con el Grupo Parlamentario Socialista una enmienda que no desciende al detalle pero con la que podríamos llegar a un acuerdo. En este sentido aprobaríamos una iniciativa por la que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno, previas consultas con el sector y con los demás sectores afectados, a elaborar una normativa especial para el transporte de productos madereros distinguiéndolos de otros mercaderías. Aceptamos la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista porque podríamos cumplir con el objetivo básico de la iniciativa de nuestro grupo parlamentario, *Convergència i Unió*.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): Ha presentado enmienda el Grupo Socialista. Tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Como comentaba el señor Sánchez i Llibre autor de la iniciativa, existe en la normativa comunitaria una aplicación general de un reglamento para el transporte de maderas, normativa que permite que cada Estado miembro pueda dictar normas específicas para este transporte. Son varios los países europeos que lo han hecho y que tienen normas específicas para el transporte de productos madereros y últimamente lo ha puesto en práctica Portugal. Es verdad que somos una especie de isla donde esta normativa todavía no se ha desarrollado, puesto que Portugal lo ha hecho recientemente y también Francia con anterioridad. Se puede hacer esa regulación específica, pero no es un asunto fácil pues es bastante complejo. Lo es porque afecta al Ministerio de Industria, que tiene competencia sobre las especificaciones técnicas de los vehículos; al Ministerio del Interior, a la Dirección General de Tráfico en concreto, porque tiene que ver con el reglamento general de vehículos, que depende de este ministerio, que hay que modificar porque tiene que ver con la seguridad vial; y también al Ministerio de Fomento porque estos transportes discurren sobre infraestructuras cuya responsabilidad pertenece a este ministerio, y afecta al comercio de la madera, que es responsabilidad del citado Ministerio de Fomento. Por tanto, son tres ministerios afectados que tienen que ponerse de acuerdo en cómo regular esto. Pero no son solo tres ministerios, sino que también afecta a las comunidades autónomas porque este transporte va a circular por muchas infraestructuras competencia de aquéllas y afecta a la Federación Española de Municipios y Provincias por la misma razón, porque son muchos ayuntamientos que tienen bajo su competencia infraestructuras que serán utilizadas por estos transportes. Afecta a mucha gente, evidentemente también al sector del transporte por carretera en su conjunto. Repito, que no es un asunto simple, sino complejo. Dicho lo cual, la propuesta prejuzga el resultado que convendría tener como consecuencia de la modificación normativa sin tener en cuenta asuntos tan importantes como la seguridad en las carreteras, que es un valor a proteger; la conservación de infraestructuras o los efectos sobre el mercado de transportes o sobre el medio ambiente.

Pareciéndonos positiva la iniciativa, pensamos que no debe descender en el detalle, puesto que al ser un asunto complejo debe ser la negociación del Gobierno con los afectados y los estudios previos que deben realizarse los que determinen qué es lo que debe hacerse. Por añadir un punto más que explica la problemática, debo decir que el Consejo Nacional de Transportes Terrestres del 11 de julio de 2006 habló sobre este asunto a propuesta de la Confederación Española de Aserradores y Rematantes de Madera que pretende establecer una directriz especial para el transporte de productos madereros. Esto se dis-

cutió en el punto tercero del orden del día de ese Consejo Nacional de Transportes. Los que plantean el tema alegan que los camiones forestales están preparados y reforzados para poder transportar cargas superiores a las que permite la legislación pero, actualmente, para poder transportar dichas cargas tienen que tramitar un permiso especial para el citado transporte de madera. Sin embargo, la respuesta que recibió esta propuesta por parte del conjunto de los componentes del sector —pues como saben SS. SS., están los empresarios del transporte, la Administración pública, los sindicatos del transporte, está todo el mundo afectado ahí— es que no ven posible en este momento realizar estos cambios por la repercusión que va a tener sobre el sector, sobre el mercado, sobre la seguridad vial, etcétera. No quiero leer el acta completa de esta reunión, que es amplia y que está al alcance de todos, pero esta iniciativa es cierto que no tiene el acuerdo del Consejo Nacional de Transportes. Esto añade una dificultad más. Y dicho esto, lo que me importaba era resaltar que el Grupo Socialista está a favor de la iniciativa que presenta CiU, el Gobierno quiere adaptar la normativa española al transporte maderero, pero hacer esto no es tan simple y por eso le hemos pedido a CiU, al señor Sánchez i Llibre, que aceptara nuestra enmienda, que dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, de acuerdo con la habilitación comunitaria y previa realización de los oportunos estudios y consulta con el sector y demás afectados, a dictar la normativa especial para el transporte de productos madereros distinguiéndolos de otras mercancías. Queda claro en la enmienda —y yo agradezco al señor Sánchez i Llibre que nos la haya aceptado— que la voluntad del Grupo Socialista y del Gobierno es cumplir, es decir, dictar ese cambio de normativa, pero que debe hacerlo tras realizar las consultas pertinentes, que son bastantes, y los estudios necesarios para hacer las cosas bien hechas y no producir ninguna distorsión innecesaria.

Agradeciendo de nuevo al señor Sánchez i Llibre la aceptación de la enmienda, anuncio ya, señora presidenta, como es lógico, que votaremos a favor de la proposición no de ley.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Puig Gasol): ¿Algún otro grupo quiere intervenir? **(Pausa.)** Señor Merino, por el Grupo Popular. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **MERINO DELGADO**: Agradezco la oportunidad de intervenir en este punto y lamento enormemente que el grupo de Convergència i Unió no haya hablado con un grupo formado por 148 diputados al objeto de intentar llegar a algún acuerdo en cuanto a esta proposición no de ley. Nosotros la vemos positiva para mejorar un sector y adaptarse a la normativa comunitaria. Decía el portavoz socialista que es un asunto complejo y yo estoy de acuerdo en que son muchos los ministerios, que son muchas las comunidades autónomas, incluso los propios ayuntamientos, que pueden estar afectados por

el transporte que se pueda llevar a cabo por sus ciudades, pero lo que es evidente, y es lo que nosotros planteamos, es que esta proposición no de ley y esta enmienda de sustitución, que ha sido aceptada por el grupo de Convergència i Unió, si no tiene plazos es un brindis al sol. Por mucho interés y por mucha voluntad que ustedes hayan manifestado para que se mejore y se adapte la normativa, llevando así a cabo una normativa regulatoria del sector, si no se marcan plazos al Gobierno, esto no sirve absolutamente para nada, sino para un titular de un día en la prensa y para mandar una carta al colectivo del sector del transporte de la madera diciendo que se ha instado al Gobierno. Pero no tiene ningún sentido práctico, ningún sentido de la realidad y de buscar una solución y de mejorar un sector. Por eso nosotros, en aras de la brevedad, ofreceríamos una transaccional, tanto al grupo proponente como al Grupo Socialista, en el sentido de fijar un plazo, plazo que estamos dispuestos a que sea de seis, de nueve, o de doce meses incluso, dada la complejidad del tema, pero creemos absolutamente necesario, y de otra forma sería engañar al sector, fijar un plazo para que el Gobierno sea capaz de forzar la creación de esta normativa. **(El señor Sánchez i Llibre pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sánchez i Llibre.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Señor presidente, un segundo solamente para decir que habíamos aceptado y continuamos aceptando la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, pero que entiendo que las manifestaciones que ha hecho el señor Merino, del Grupo Parlamentario Popular, son lógicas.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sánchez i Llibre, si le parece, pueden ponerse de acuerdo hasta el momento de la votación.

El señor **SÁNCHEZ I LLIBRE**: Era lo que quería decirle, señor presidente, que vamos a ponernos de acuerdo con el Grupo Socialista y con el Grupo Popular para hacer una transaccional y que se pueda aprobar por consenso.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Sánchez i Llibre, hasta el momento de la votación pueden ustedes ponerse de acuerdo.

— **RELATIVA A LA INTRODUCCIÓN DE NUEVAS PLAZAS PARA DISCAPACITADOS FÍSICOS EN TODOS LOS TRENES AVE Y LANZADERAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001790.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos ahora a la proposición no de ley relativa a la introducción de nuevas plazas para discapacitados físicos en todos los trenes

AVE y lanzaderas, del Grupo Parlamentario Popular. La señora Quintanilla tiene la palabra para su defensa.

La señora **QUINTANILLA BARBA:** Tomo la palabra en nombre de mi grupo parlamentario, el Grupo Parlamentario Popular, para debatir en el seno de esta Comisión la proposición no de ley, que entendemos que es de justicia social, para introducir nuevas plazas para personas discapacitadas en los servicios del AVE lanzadera y también en el AVE.

Señorías, a estas alturas nadie dudamos de que las personas discapacitadas en España forman un conjunto heterogéneo, que necesita en mayor o menor medida apoyo de las instituciones para garantizar su plena participación en la sociedad en igualdad de condiciones.

El señor **PRESIDENTE:** Señora Quintanilla, perdona un momento. Por favor, señorías, es que hay un murmullo que hace muy difícil escuchar la intervención de la señora diputada.

La señora **QUINTANILLA BARBA:** Muchas gracias, presidente, por su amabilidad.

No crean ustedes, señorías, y lo saben, que el colectivo de los discapacitados es un colectivo reducido. Las últimas cifras revelan que cerca del 10 por ciento de la población española, unos 3.500.000 de personas, tiene alguna discapacidad. Es un dato que quiero que sus señorías tengan en cuenta durante mi exposición, debido a su relevancia en el tema que nos ocupa. Además, me van a permitir que les muestre lo que significa el mundo de la discapacidad a la hora de viajar y de trasladarse de un lugar a otro, desde mi posición de usuaria de un AVE lanzadera que une diariamente Madrid con Ciudad Real y que utilizo para poder venir al Congreso de los Diputados y asistir a las sesiones, cumpliendo así con mi obligación como diputada. En la actualidad, se desplazan a Madrid todos los días desde Ciudad Real y Puertollano alrededor de unos 1.500 usuarios, que diariamente acuden a su puesto de trabajo o a su lugar de estudios. Hay también otro tipo de usuarios, como son los profesionales que a diario se desplazan de Madrid a Ciudad Real y Puertollano para trabajar allí, que son alrededor de unos 300. Son trabajadores altamente cualificados, que, aun residiendo en Madrid, desarrollan su trabajo en empresas e instituciones manchegas. Tampoco podemos olvidar a un grupo importantísimo de personas, como son los universitarios, que desde Puertollano acuden a las facultades, al campus de la Universidad de Ciudad Real, de la Universidad de Castilla-La Mancha, o a aquellos estudiantes de Ciudad Real o de Puertollano que viajan diariamente a Madrid a asistir a las distintas universidades y a las distintas facultades de las universidades de Madrid. Y por último están todos los viajeros que hacen viajes esporádicos en el AVE y en la lanzadera, cuyas causas van desde el mero turismo a la visita a familiares o las compras en la capital. Estamos

hablando de cerca de 1.800 viajeros que suben diariamente a estos trenes para realizar este trayecto.

Ahora les pido que realicen conmigo un pequeño ejercicio matemático: si hay un 10 por ciento de la población total de España con alguna discapacidad y hacemos una fácil regla de tres, podemos deducir que cada día 150 personas con discapacidad en España podrían hacer uso potencial de uno de estos trenes, que se encontrarán, cuando accedan, con una sola plaza en todos los trenes habilitada para discapacitados físicos y un espacio muy reducido en el interior de los coches, lo que no les permitirá ubicarse ni moverse con facilidad en una silla de ruedas. Les estoy hablando exactamente de los AVE que unen Madrid-Sevilla y de la lanzadera que une Madrid-Ciudad Real-Puertollano y viceversa. Si me refiero a los nuevos trenes, a los que unen Madrid y Lleida o Tarragona, es verdad que tienen dos plazas, pero de nuevo tengo que decir que su espacio no les permite que se puedan mover con facilidad. Además, este problema, en estos momentos, crea, indiscutiblemente, falta de seguridad y de comodidad para las personas discapacitadas que quieren viajar. Lo peor es que el Ministerio de Fomento no puede desentenderse de este problema y no puede basar su argumentación en las normas vigentes. El Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el reglamento del sector ferroviario, no hace mención alguna relativa a garantizar el derecho de los ciudadanos discapacitados a viajar en igualdad de condiciones ni, por supuesto, al tipo de equipamiento necesario para ubicar cómodamente en el tren a una persona discapacitada física. Igual sucede con la Ley del año 1994, de 24 de mayo, de accesibilidad y eliminación de barreras, esta mucho más antigua.

Indiscutiblemente, estamos ante cambios legislativos en los que tenemos que mostrar, desde los distintos grupos parlamentarios, nuestro compromiso con el mundo de la discapacidad. Por ello es importante que diga que en estos momentos, cuando todos los grupos parlamentarios hemos aprobado una ley importante, el cuarto pilar de la sociedad del bienestar o del Estado de bienestar, como es la Ley de la Dependencia o de la Autonomía Personal, que se ha presentado como una normativa ambiciosa, avanzada y comprometida con las personas dependientes y con los discapacitados españoles, no cuentan con garantías serias y habilitadas para ocupar una plaza a la hora de hacer un viaje, de viajar como cualquier ciudadano, de tener autonomía personal a la hora de subirse a un AVE o a una lanzadera del AVE. Y no solo se está faltando por parte del Gobierno y de las autoridades competentes a varios principios constitucionales a favor de la igualdad de las personas con discapacidad, sino que, con esta forma de discriminación indirecta, se contraviene, sin duda, el loable propósito de integración social de las personas discapacitadas que les permita una participación plena en la sociedad. Por no hablar de la falta de seguridad en caso de accidente, al no poder viajar todos los discapacitados físicos en asientos debidamente equipados. ¿Qué sucedería si

cualquiera de nosotros tuviéramos que viajar en estas condiciones o si no pudiéramos viajar por *overbooking*? Pondríamos el grito en el cielo.

Es importante por eso que hoy todos los grupos parlamentarios tomemos conciencia de lo que significa este problema y digamos al Gobierno que es necesario que se ponga a trabajar para habilitar las plazas que sean necesarias en los trenes AVE y en las lanzaderas, para poder cubrir las necesidades del mundo de la discapacidad. Me va a permitir, señor presidente, que haga historia. Es verdad que han pasado casi 25 años de una ley importante para el mundo de la discapacidad, que fue la Ley de 7 de abril de 1982, de integración social de los minusválidos, la famosa Lismi. Mucho ha llovido desde aquellos primeros pasos en el camino para garantizar la integración de las personas con discapacidad o de las personas discapacitadas. Es verdad, y es importante que se diga, que el Gobierno del Partido Popular también consideró lo importante que era trabajar en favor de las personas con discapacidad y abordó el segundo Plan de empleo para las personas con discapacidad, o la Ley de protección patrimonial, o la Ley de igualdad de oportunidades y no discriminación y de accesibilidad universal de los discapacitados reconocidos en el Plan nacional de accesibilidad 2004-2012. Y todavía, desgraciadamente, nos encontramos con barreras que no permiten la integración total del mundo de la discapacidad, de las personas discapacitadas. Poner al menos tres plazas por convoy adecuadas y adaptadas a las necesidades de las personas con movilidad reducida es, a la vista de las estadísticas, una cuestión de justicia y de compromiso real con las personas que sufren discapacidades físicas.

No podemos consentir que la situación actual se prolongue por más tiempo. Porque la integración significa igualdad, porque la integración significa equidad y significa solidaridad. Eso es lo que esta mañana mi grupo, el Grupo Parlamentario Popular, quiere pedir a los distintos grupos parlamentarios, que admitan, que voten a favor de esta proposición no de ley, porque está basada en la justicia social, está basada en la igualdad y va a afrontar, como no puede ser de otra manera, un mayor compromiso con el mundo de la discapacidad, con los hombres y con las mujeres que hoy sufren discapacidad en España.

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

El señor **FUENTES GUZMÁN**: Señor presidente, estamos de acuerdo con la filosofía, como no podía ser de otra manera, que mueve la proposición no de ley que presenta el Grupo Popular. Estamos lógicamente de acuerdo con que los discapacitados, las personas con movilidad reducida, deben tener cada día más facilidades para viajar en el transporte público; la sociedad debe

facilitarles mejores espacios para que puedan moverse con mayor normalidad, para que puedan igualar en la medida de lo posible su movilidad a la de las personas que afortunadamente gozamos de ella.

Lo que pasa es que, señora Quintanilla, me alegra enormemente que, en la exposición que usted ha hecho, se haya desviado de la argumentación que la proposición no de ley ofrecía en la publicación que de la misma se ha hecho, porque en ese caso aprovechaba su grupo, al hablar del nuevo servicio AVE lanzadera que se estableció en el año 2005 entre Madrid, Ciudad Real y Puertollano, para decir que los ciudadanos habían perdido servicios en estos AVE lanzaderas, refiriéndose también a los discapacitados. Estos AVE lanzaderas han pasado recientemente a denominarse Avant, que corresponde a trenes AVE de alta velocidad a media distancia, que, como he dicho, comenzaron a funcionar el 4 de enero de 2005, y que, después de algunas dificultades y desajustes iniciales lógicos cuando se producen cambios, lo cierto es que el nivel de satisfacción de los clientes es bastante alto, como demuestran las encuestas de la propia compañía. Este servicio ha hecho que Puertollano y Ciudad Real se conviertan en las ciudades de España que mejor comunicadas están por alta velocidad con la capital de España. El nuevo diseño de este servicio, que ahora se llama Avant, ha aumentado las frecuencias horarias y las plazas sin menoscabo de la velocidad y del tiempo de recorrido que tenían los anteriores trenes que prestaban el servicio. Así, actualmente hay 13 combinaciones de trenes Avant por sentido para hacer el trayecto entre Madrid y Puertollano, lo que supone un 28,6 por ciento más de trenes que en el año 2004. El precio de este servicio también es sensiblemente inferior al de otros servicios de alta velocidad y además presenta un sistema de abono que permite reducirlos aún más. De los descuentos generales se beneficiaron el pasado año, señorías, el 88 por ciento de los viajeros. A estos 13 servicios por sentido hay que añadir 14 más que hacen el mismo recorrido en trenes de otro tipo, con lo cual la conexión entre Puertollano, Ciudad Real y Madrid es de 27 trenes diarios. Digo esto porque también es importante valorar la frecuencia y la cantidad de servicios que existen con el número de plazas que se habilitan por trenes y con la posibilidad que puedan tener las personas con movilidad reducida de desplazarse. Obviamente, si hay más convoyes, más trenes, más personas con movilidad reducida pueden desplazarse que si hay menos. Por tanto, también es importante tener esto en cuenta.

En lo que se refiere a la proposición concreta que hace la diputada popular, tenemos que decirle que nos alegra la sensibilidad con el colectivo de personas de movilidad reducida que sabemos que tiene, pero que nos gustaría que su partido lo hubiera tenido también en cuenta cuando, por ejemplo, encargó los trenes de la serie 104 que son los que actualmente prestan este servicio entre Madrid y Puertollano, trenes que encargó la gestión de Renfe del Partido Popular y que, como bien ha dicho usted, solo contemplan una plaza para las personas de

movilidad reducida. Ahora a Renfe solo le queda hacer exactamente lo mismo que hace en general este Gobierno, que es tener más sensibilidad con las personas de movilidad reducida y así, en el nuevo material adquirido para el servicio de media distancia, hacer que haya más plazas de las que actualmente hay. De hecho, en el nuevo material que se va a adquirir para este tipo de trayectos, de media distancia, exactamente habrá una plaza más para personas con movilidad reducida. Lo cierto es que el número de plazas por tren para personas con movilidad reducida se define en función de la capacidad del vehículo y la norma que opera es la especificación técnica de interoperatividad para personas con movilidad reducida. Establece un espacio para sillas de ruedas en aquellos trenes cuya longitud sea menor de 110 metros, dos espacios entre 110 y 220 metros, y tres espacios en trenes cuya longitud esté comprendida entre 220 y 330 metros. Desde la inauguración de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, Renfe incorporó a los trenes que prestan este servicio una plaza específica para personas con movilidad reducida, lo que supone un 3,11 por ciento del total de plazas. Pero se está produciendo la remodelación de estos trenes, señorías, la remodelación de los trenes que cubren la línea Madrid-Sevilla, los trenes que precisamente cubrían antes el trayecto de lanzaderas entre Madrid y Puertollano. Y en esa remodelación se va a habilitar una plaza más para personas con movilidad reducida; van a pasar a ser el 6,22 por ciento de las plazas de estos convoyes. Asimismo, en los trenes de la serie 102, que tienen 200 metros de longitud y que cubren actualmente los servicios a Zaragoza, a Lleida y ahora a Tarragona, incorporan también dos plazas específicas para personas con movilidad reducida, lo que supone un 6,75 por ciento del total de plazas. Ya lo ha dicho la diputada popular. Los nuevos trenes que va a adquirir Renfe para los trayectos de media distancia también incorporarán esas dos plazas.

Señorías, estamos hablando por tanto de que Renfe toma buena nota de las recomendaciones y de la legislación vigente en materia de discapacidad. La señora Quintanilla ha dicho que no nos podemos basar solo en la legislación, pero es muy importante basarse en la legislación, sobre todo cuando se quiere cumplir con la legislación vigente en materia de discapacidad. A nosotros nos parece importante, bastante, que se cumpla la legislación vigente en materia de discapacidad, y, si queremos, señora Quintanilla, que esta legislación sea aún más favorable a las personas con discapacidad, lo que tendremos que hacer es cambiar esa legislación, pero mientras tanto lo importante, de momento, es cumplirla. Usted se ha referido a que un 10 por ciento de las personas tiene algún tipo de discapacidad, pero lo cierto es que no todas las personas que tienen algún tipo de discapacidad necesitan la habilitación de una plaza específica en el transporte público o en los trenes; afortunadamente, no todas las personas lo necesitan. Usted habla del 10 por ciento de las personas, pero los nuevos trenes de la serie 102 ya contemplan el 6,45 por ciento de las

plazas, lo cual entendemos que, en principio, puede cubrir perfectamente la demanda de esas personas que quieren viajar. Le repito que es muy importante que haya muchos servicios, porque eso también permitirá, lógicamente, que haya muchas más plazas.

Nosotros hemos presentado una enmienda, señorías, con independencia de que, en el transcurso de esta Comisión, pudiéramos llegar a algún tipo de transacción con el grupo proponente, el Grupo Parlamentario Popular, una enmienda que pretende adecuar la exigencia a Renfe y al Gobierno a la normativa que existe en este sentido, que es la especificación técnica de interoperatividad para personas con movilidad reducida, que puede contemplar, efectivamente, para los convoyes más largos, hasta tres plazas. No obstante, con independencia de que el Grupo Popular acepte o no nuestra enmienda, sí pretendemos que en este asunto haya una enmienda transaccional que haga que todos los grupos de esta Cámara tengamos una misma opinión y estemos unidos a la hora de defender los derechos de las personas con movilidad reducida, a la hora de defender los derechos de los discapacitados.

— **SOBRE LA POSIBILIDAD DE QUE SE REVISE EL PLAN DIRECTOR 2001-2005 EL AEROPUERTO FEDERICO GARCÍA LORCA DE GRANADA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/002001.)**

El señor **PRESIDENTE**: Finalizado este debate, señorías pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 8 del orden del día sobre la posibilidad de que se revise el Plan director 2001-2015 del Aeropuerto Federico García Lorca, de Granada, formulada pro el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, el señor Pérez Tapias.

El señor **PÉREZ TAPIAS**: Señorías, en mi intervención en nombre del Grupo Parlamentario Socialista voy a exponer las razones en las que se apoya esta proposición no de ley para la revisión del Plan director 2001-2015 del Aeropuerto Federico García Lorca, de Granada-Jaén. Como bien saben ustedes, un plan director de aeropuertos, según la regulación y la normativa del Ministerio de Fomento, tiene que responder a los problemas derivados de la complejidad de las infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico aéreo. Así, para ello tiene que prever los espacios aeronáuticos integrados en la red nacional de ayudas para la navegación aérea, los servicios de control de tránsito, las infraestructuras adecuadas, las instalaciones de todo tipo para usuarios y personal que atiende todos los servicios, los accesos y, en general, todas las previsiones de futuro, para que cualquier aeropuerto, y en este caso en el Aeropuerto de Granada-Jaén, pueda desarrollar sus funciones de la mejor manera en el largo plazo. Atendiendo a todo

ello, el Plan director 2001-2015, actualmente vigente, fue aprobado por el anterior Gobierno de la nación el 23 de julio de 2001. Recogiendo las previsiones que tiene que contemplar un plan director en general, detallaba algunas medidas concretas que se han ido realizando en parte; otras están en trámite de ejecución. Esas medidas concretas se referían al aparcamiento de aeronaves, para ampliarlo en un número suficiente, a una nueva pista de rodadura, a una nueva torre de control, igualmente contemplaban esas medidas la ampliación de la terminal del aeropuerto y mejoras en el acceso y en el aparcamiento de vehículos privados, concretamente en una cantidad que supondría un incremento de 120 plazas.

Todo ese cálculo de previsiones hasta plasmarlo en el Plan director del 2001, se hizo en los años 1999-2000, pero teniendo en cuenta que en 1999 el tráfico de viajeros fue cercano a 440.000 personas. Eso es precisamente lo que ha cambiado radicalmente en el Aeropuerto de Granada, y es ese cambio en la intensidad del tráfico, en el flujo de viajeros y por tanto de aeronaves, lo que hace que la previsión que se hizo para dar paso al Plan director 2001-2015 hoy esté totalmente rebasada. Se trata por tanto de un plan obsoleto, que es necesario revisar cuanto antes, como se plantea en la proposición no de ley que ahora el Grupo Parlamentario Socialista presenta. Partiendo de esa realidad en 1999, el plan se formuló con una previsión de cálculo para el 2015 de 800.000 viajeros. La realidad a día de hoy, sin embargo, es que ya el año pasado, 2005, el Aeropuerto de Granada tuvo más de 850.000 viajeros. Y esa cifra se ha visto superada en el presente año 2006. Con fecha de 5 de diciembre pasado ya se alcanzó la cifra de un millón de pasajeros, precisamente en vuelos procedentes de Melilla. El Aeropuerto de Granada ha visto así incrementado notablemente el número de personas que transitan por él, tanto en vuelos nacionales como en vuelos internacionales. En vuelos nacionales tenemos el 67 por ciento del flujo de viajeros. Y corresponde, en consecuencia, a vuelos internacionales el 33 por ciento. Es este dato el que resulta especialmente significativo, ese incremento de pasajeros heredado del número de vuelos internacionales en los últimos años.

El Aeropuerto de Granada, teniendo esta realidad en su tráfico, es hoy un aeropuerto comunitario, a diferencia del pasado, que era un aeropuerto de carácter regional. Siendo un aeropuerto comunitario, como además se contempla en el POTA, Plan de ordenación del territorio de Andalucía, presentado por la Junta de Andalucía es de carácter internacional y de interés general del Estado, como ha sido reconocido en la normativa generada al respecto, concretamente, desde el 13 de junio del año 2006, en orden general del Ministerio de Fomento. El 15 de junio de 2006, por acuerdo entre las diputaciones de Granada y Jaén, se presentó la propuesta de una nueva modificación de la misma denominación del aeropuerto al hilo de este incremento de pasajeros y del relieve que va cobrando ese aeropuerto en las comunicaciones de Granada y de todo su entorno. Ese aero-

puerto, por el acuerdo mencionado de las diputaciones, pasó a denominarse Aeropuerto Granada-Jaén Federico García Lorca y así se solicitó también en una proposición no de ley de este Congreso de los Diputados el 20 de febrero de 2006.

Es importante subrayar el papel de las diputaciones, y concretamente de la Diputación de Granada, no solo en lo que se refiere a este cambio de denominación, sino a lo que subyace en ese mismo hecho. Lo que subyace es el papel activo, muy activo, desempeñado por la Diputación de Granada en todo lo que se refiere a ese incremento de viajeros, a esa intensidad de tráfico aéreo que ha experimentado este Aeropuerto Granada-Jaén. La Diputación de Granada, y dentro de ella el Patronato Provincial de Turismo, que desde la diputación funciona, ha potenciado que Granada sea destino de vuelos internacionales en mucha mayor medida que lo era. Y eso gracias a los acuerdos conseguidos con diversas compañías de vuelos de bajo coste, acuerdos que hoy hacen que ese incremento no solo se deba al mayor número de vuelos internacionales, sino también al mayor número de vuelos nacionales de esas características. Dado ese papel de la Diputación de Granada, también apoyada en eso, como acabo de referir, por la Diputación de Jaén, encontramos que la realidad del Aeropuerto de Granada es, a día de hoy, muy distinta de la existente cuando se diseñó y se aprobó el Plan director para el aeropuerto 2001-2015.

Ante ese incremento de pasajeros y ante la necesidad de agilizar todo lo que ese Plan 2001-2015 tenía previsto, se consiguió un acuerdo con AENA para que las obras previstas, todas las inversiones que estaban programadas se adelantaran en su ejecución, de tal forma que las inversiones que se habían planificado hasta el año de finalización del Plan, 2015, quedaran adelantadas para que estuvieran ejecutadas en 2010. En función de ello, se ha hecho una programación dentro de ese plan, que abarca los años 2007-2010, de forma que en estos años se ejecute la reforma de la torre de control con su ampliación y su puesta al día para que sea posible dirigir desde ella maniobras a ciegas, como suele decirse en la terminología usual de la navegación aérea, que se vea incrementado en número mayor del que en principio se previó el aparcamiento de aeronaves, que efectivamente se culminen las obras relativas a pistas de rodadura; que se amplíe la terminal, cosa que en gran medida ya se ha realizado, y que los accesos al aeropuerto y el número de plazas de aparcamiento para vehículos privados sean más que las actualmente disponibles. Todo esto es lo que ya se había anticipado por la ministra de Fomento el 19 de junio de 2006, en la inauguración de las obras que ya se habían realizado para esas fechas en el Aeropuerto de Granada, y lo que, de una manera más consolidada, se aprobó y se comunicó a la opinión pública el 15 de septiembre de este mismo año 2006. Lo que se aprobó por parte del Ministerio de Fomento es ese adelanto de las inversiones para que estuvieran realizadas a fines de 2010 en una cuantía total de más de 31 millones de

euros, lo cual supone un incremento del 172 por ciento más de lo inicialmente previsto por el mismo plan director. No obstante, lo que se constata, a la vista de la realidad y de la dinámica que está viviendo el Aeropuerto Federico García Lorca Granada-Jaén, es que incluso esas actualizaciones del plan director necesitan llevarse más allá, lo que necesita concretarse en lo que ha de ser por fuerza una revisión del plan director actualmente vigente para contemplar todas las necesidades de desarrollo futuro puesta al día del Aeropuerto de Granada, máxime dada la relevancia, desde el punto de vista de las infraestructuras de Granada y su provincia. En este caso hay que añadir también, como se ha mencionado, para la provincia de Jaén, el papel que desempeña este aeropuerto en Andalucía oriental, en la Alta Andalucía. Y hay que realizar esa revisión del plan para planificarlo adecuadamente, con una necesaria visión de conjunto a largo plazo, con un nuevo cálculo global de las inversiones necesarias, desde un punto de vista no solo cuantitativo, sino cualitativo, teniendo en cuenta, como acabo de decir, el papel que está llamado a desempeñar ese aeropuerto desde el punto de vista social, económico e incluso también diría cultural, en Granada y su entorno. El futuro del Aeropuerto de Granada reclama esa revisión del plan que presenta el Grupo Parlamentario Socialista, revisión del plan que está traída a esta Comisión como proposición no de ley suscrita por el diputado por Granada, Javier Torres Vela, atendiendo a la realidad a la que he hecho alusión y no a otras coyunturas que pueden cruzarse por el camino según muy distintos motivos. Lo que tenemos es una realidad muy distinta de la que existía hace años, por fortuna, para Granada, realidad que reclama esta proposición no de ley, en virtud de la cual, tal y como se formula en su texto, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a iniciar lo antes posible la revisión del plan director 2001-2015 del Aeropuerto Federico García Lorca de Granada con objeto de redactar un nuevo plan director que contemple las necesidades derivadas del incremento del tráfico de aeronaves y usuarios del aeropuerto.» Espero que esta proposición no de ley cuente con el apoyo de esta Comisión de Fomento y Vivienda del Congreso de los Diputados atendiendo a la demanda de las instituciones y a lo que se espera la ciudadanía en Granada y Jaén, en Andalucía en su conjunto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean posicionarse al respecto? Por el Grupo Parlamentario Popular, el señor Santaella tiene la palabra.

El señor **SANTAELLA PORRAS**: Señor presidente, señorías, en primer lugar quiero dar la bienvenida a esta Comisión al señor Pérez Tapias como diputado de Granada. Nos ha expuesto esta proposición no de ley, que es su primera iniciativa en el Congreso, y le deseo, cómo no, que tenga grandes aciertos, no solo en esta Comisión, sino en su paso por el Congreso de los Diputados.

Refiriéndome, señor presidente, a esta proposición no de ley, me gustaría distinguir dos aspectos: uno es la cuestión formal y otro es la cuestión de fondo. Hablo de la cuestión formal porque soy conecedor del acuerdo que existe en esta Comisión de traer las iniciativas que los grupos parlamentarios quieran presentar y tramitarlas como quieran. Pero a mi grupo le ha llamado la atención que una iniciativa que se presenta en el Registro el 13 de diciembre estemos debatiéndola hoy. Es más, le extraña también a mi grupo que en la convocatoria de esta Comisión se haya incluido en el orden del día esta iniciativa advirtiendo que queda supeditada a la calificación por la Mesa. Yo me pregunto si ha sido calificada por la Mesa, si no lo ha sido, si ha sido calificada, si ha sido presentada y publicada oficialmente en los diarios de la Cámara o si no lo ha sido. Porque una cosa son los acuerdos que se tomen en Comisión y otra cosa, señor presidente, lo establecido en el reglamento no sólo en su artículo 97, sino también en su artículo 67.4 que, en todo caso, habría que haber adoptado un acuerdo de urgencia. Se lo digo, simplemente, a efectos de defensa de los grupos en el debate de estas iniciativas. Este diputado ha estado buscando en el Intranet el texto de la iniciativa y, al final, ha tenido que solicitar del Grupo Socialista que se le diera por fax para saber en realidad de qué se trataba y qué es lo que se iba a analizar. Me parecen bien los acuerdos que se tomen en Comisión pero al hilo de lo que decía el portavoz socialista de que no se adivinaban otras coyunturas o aspectos distintos a la urgencia de esta iniciativa, permítanme que yo tenga mi duda de que esta iniciativa se trae deprisa y corriendo, que habría que denominarla de Juan Palomo, yo me lo guiso y yo me lo como, porque que se presente el 13 de diciembre y que hoy día 20 la estemos debatiendo, no creo que sea de una urgencia tal como para que se machaquen algunos trámites reglamentarios.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santaella, si me permite, para resolver la cuestión formal antes de que S.S. pueda entrar en el fondo del asunto, le diré que en esta Comisión existe un acuerdo mediante el cual los portavoces pueden introducir iniciativas en el orden del día condicionadas a su calificación posterior por la Mesa. Si la Mesa no los califica, obviamente, no se pueden incluir. También quiero decirle que, según acuerdo interno de esta Comisión, iba a estar dedicada a cuestiones de comparecencia o control de miembros del Gobierno, es decir, no estaba previsto proposiciones no de ley. Fueron los portavoces de los grupos los que llegaron al acuerdo de dedicar esta Comisión a proposiciones no de ley, lo que hizo que las proposiciones no de ley se registrarán. En cualquier caso, el orden del día ha sido elaborado por unanimidad de los portavoces. Todas sus manifestaciones quedan recogidas en el «Diario de Sesiones», pero sepa que ésta es una práctica habitual, y si algún grupo se hubiera opuesto, no se habrían incluido en el orden del día.

El señor **SANTAELLA PORRAS**: Señor presidente, yo le he manifestado, desde mi punto de vista, y como no soy miembro de esta Comisión y sí he tenido conocimiento de ese acuerdo que hay dentro de los portavoces o de la Mesa de esta Comisión, lógicamente mi extrañeza sobre el asunto, y máxime, como le estaba diciendo, cuando hoy lo que se debate es una proposición no de ley que es presentada el día 13 de diciembre, pero sí ha habido tiempo formal de anunciarla públicamente por su partido, el Partido Socialista, en todos los medios de comunicación. Por tanto no me gustaría pensar, pero lo tengo que pensar, que estamos otra vez poniendo en escena titulares que van con una orientación no de servir a los ciudadanos, sino de servir a intereses concretos de partido. Se lo digo porque está en todos los medios. Usted lo sabe igual que yo, porque ha sido el autor de muchas comparecencias ante los medios de comunicación vendiendo lo que ahora mismo se está debatiendo. Eso se puede hacer, y de hecho se ha hecho, es legítimo y me parece muy bien, pero no jugar con estos temas, que usted sabe como yo que mi grupo lo va a apoyar, porque es obvio, y esta proposición no de ley va a salir. Y no se trata de peleas de autoría, porque si fuera eso, yo le explicaría al final quién es el autor de esta iniciativa y quién se adelantó a esta iniciativa. Porque lo único que he visto con respecto al aeropuerto de Granada es otra iniciativa que se debatió aquí, que no ha costado dinero al Gobierno, que es simplemente el cambio de denominación. Y aunque se diga que en el cambio de denominación de poner al aeropuerto de Granada el nombre de aeropuerto Granada-Jaén hay una gran inversión, realmente la inversión es sólo la maquinita de información turística que se ha puesto en Jaén los letreros que se hayan cambiado. La realidad es que lo que ahora mismo se está pidiendo con esta proposición no de ley deviene única y exclusivamente de los acuerdos que se adoptaron en su día por los gobiernos del Partido Popular, porque fue el Partido Popular quien dio la orden de crear el plan director del aeropuerto, y como bien se ha dicho, todas las inversiones que se han desarrollado vienen como consecuencia de ese Plan director que puso en marcha el Gobierno del Partido Popular, y como consecuencia de ese Plan director se han hecho las inversiones y podemos hablar hoy de unas nuevas dimensiones para esas nuevas inversiones en el aeropuerto de Granada. Pero fíjese, ya en otra proposición no de ley se había hablado aquí de que cuando se insta al Gobierno sin plazos, estamos vendiendo humo. Y a mí el título de la iniciativa en sí también me ha llamado la atención, porque resalta en negrita —el presentado en el Registro— revise el Plan director; pero se come sin negrita previamente: la posibilidad de que se revise. Y al final, cuando se ha leído la parte dispositiva de la proposición no de ley lo único que se dice es: iniciar lo antes posible. Creo que para vender titulares hay que tener el compromiso no sólo de pedir peras al olmo, sino de poner el olmo, regar el olmo y que después salgan las peras.

Sobre el fondo de la cuestión, señor presidente, me gustaría resaltar algunos aspectos. Uno de ellos ya se lo

he dicho, que el Gobierno del Partido Popular es el que ha aprobado el Plan director del aeropuerto de Granada por orden de 23 de junio de 2001, firmada por el ministro entonces Álvarez-Cascos, en el que se definen las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible. Por tanto, vamos a apoyar esta iniciativa porque todos los argumentos que se han dado son ciertos, que las inversiones que se preveían están hechas y que recientemente se han debatido unos presupuestos donde, efectivamente, se habrán contemplado algunas partidas, no las que se dice, pero hay partidas que me gustaría que se realizaran, y no pasara como en otras partidas, —y usted lo sabe como yo— en las infraestructuras de Granada, que se van demorando. Lo que sí me llama la atención, y con ello finalizo, señor presidente, es que esta iniciativa que se presenta con urgencia, como le he dicho, el día 13 de diciembre, no hace más que copiar una iniciativa que ya mi grupo parlamentario y, en concreto, el Partido Popular en Granada hace más de un año dijo por escrito, y no me gustaría pensar que están copiando nuestras iniciativas. Se lo voy a leer. Usted sabe que se planteó y se presentó en Granada lo que nosotros denominábamos el Plan Granada Siglo XXI, y refiriéndose concretamente al aeropuerto se dan las mismas cifras que he oído: El aeropuerto Federico García Lorca ha experimentado en los últimos años un aumento considerable en su número de viajeros que lo utilizan a diario. Según los últimos datos oficiales —y coincide con los datos oficiales que el señor Pérez Rueda ha dado— esta cifra y la tendencia ascendente que se espera para el próximo quinquenio, obliga a que se planteen nuevas actuaciones en el ámbito del aeropuerto. Pero para ir concretando, por escrito, taxativamente, coincide con la iniciativa, pero nosotros ya la tuvimos un año antes. El aumento del tráfico aeroportuario, especialmente de los vuelos internacionales, aconsejaría la revisión del Plan director del aeropuerto aprobado en julio de 2001 y el adelanto de las actuaciones ya previstas, ya que las más urgentes tienen un horizonte de ejecución 2009-2010. Para eso se daban unos objetivos, que son también los que he oído por el proponente de la iniciativa. Con lo cual, o señor presidente, y con ello termino, no sólo la vamos a aprobar, sino que me gustaría dejar constancia de que un año antes ya preveíamos en el Partido Popular estas iniciativas que ahora ustedes traen deprisa y corriendo, y nadie les va a discutir el titular, porque ya lo han vendido en rueda de prensa, estará saliendo por parte de sus jefes de prensa.

— **SOBRE EL SERVICIO DE CORREOS EN LA PROVINCIA DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/002002.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura en el punto número 9 del orden



del día, sobre el servicio de Correos en la provincia de Barcelona, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso y que van a defender la señora Puig y la señora Colldeforns. Les ruego que distribuyan su tiempo de tal manera que puedan intervenir las dos. Señora Colldeforns.

La señora **COLLDEFORN I SOL**: Así lo voy a hacer. Déjeme primero situar muy rápidamente las características de esta comarca, que es la del Vallès Occidental de la provincia Barcelona, que son las que justifican la razón de esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista sobre la mejora del servicio de Correos en esta zona concreta de la provincia de Barcelona. Señorías, esta comarca está separada del llano de Barcelona por una pequeña sierra, tiene una personalidad propia desde hace mucho tiempo con dos ciudades tan importantes como Tarrasa y Sabadell, que tienen nombre propio en el desarrollo industrial catalán y español del siglo XIX. En el resto, 23 municipios eminentemente agrícolas, a partir de los años cincuenta del siglo pasado se produce un fuerte desarrollo económico e industrial, un gran crecimiento demográfico por aumento de la inmigración de otras regiones de España, lo cual configura esta comarca como una de las más industriales e importantes de Barcelona. Se superó la crisis de los años setenta y en la actualidad vuelve a ser una de las comarcas más dinámicas de Cataluña. Por ejemplo, en población, si en el año 1981 había casi 600.000 habitantes, en la actualidad somos más de 800.000, por poner un comentario, tantos como en la provincia de Almería o la ciudad de Sevilla y su entorno. También tiene un gran dinamismo en actividad económica, con un aumento parecido; no les voy a molestar con cifras, sólo quiero decirles que en la comarca están más del 10 por ciento de los establecimientos empresariales y profesionales de Cataluña. Además, tiene una vida intensa propia en cuestiones sociales y culturales, con una actividad de la sociedad civil muy importante. No cabe duda de que todo ello conlleva, señorías, una necesidad de intercambiar escritos, cartas, documentos, paquetes para lo que en el caso de la comarca del Vallès y quizá en otras partes de España, el servicio público de Correos no se ha desarrollado a la velocidad necesaria. Ha ido, por decirlo así, por detrás del desarrollo de la comarca. Les pongo como ejemplo mi ciudad, Sant Cugat del Vallès, donde éramos 30.000 habitantes en el año 1980 y, en la actualidad, somos más de 70.000. He leído atentamente el debate que hubo en el Pleno del Congreso con motivo de la proposición no de ley del Grupo Socialista de modificación de la Ley postal que, por cierto, me consta que el ministerio está trabajando en el borrador, y el portavoz del Grupo Popular que la defendió en esta ocasión aseguraba que había una gran satisfacción ciudadana con el servicio de Correos. Lamento de verdad decir que eso no es cierto, no lo era entonces. Desde el Grupo Socialista lamentamos decir que por lo menos en este momento y en esta zona tam-

poco lo es, no estamos satisfechos con ello, y que además lo hemos manifestado muchas veces. Por ejemplo, en el año 1999 el consistorio de mi ciudad, Sant Cugat del Vallès, ya habló con el Gobierno del Partido Popular, no se obtuvieron resultados; en febrero del año pasado el alcalde vuelve a pedir al presidente de la entidad de Correos que se interese por la situación. El presidente de Correos reconoce la deficiencia, pero hasta la fecha no hemos logrado satisfacer las expectativas de los ciudadanos; hasta tal punto que en noviembre de este año todos los grupos del Gobierno municipal, insisto, todos, que son cinco, han suscrito una moción pidiendo al Ministerio de Fomento que intervenga en el asunto. En esta moción el portavoz socialista de mi ciudad centra la preocupación en la pérdida de calidad del servicio público; es, desde luego, esta pérdida la que nos impulsa al Grupo Socialista a presentar una proposición no de ley, porque no apostamos por una mejora, sino por la excelencia en la prestación del servicio, y no vamos a contentarnos con menos. Según esta explicación del porqué de esta proposición no de ley, dejo a mi compañera Dolores Puig que plantee el resto de los argumentos.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias por la exactitud con la que ha utilizado su tiempo. Señora Puig, tiene la palabra.

La señora **PUIG GASOL**: Seguiré con lo que estaba diciendo mi compañera. Las deficiencias del servicio de Correos vienen ya heredadas de la anterior legislatura. Para no aburrirles, mi compañera ha hablado del año 1999 y yo les hablaré del año 2002, donde todos mis conciudadanos de Tarrasa, incluidas cámaras de Comercio, cámaras de la Propiedad, gremio de empresarios, el ayuntamiento con todos los grupos políticos, unión de consumidores, asociaciones de vecinos, sindicatos, manifestaron el mal servicio de Correos. Vistas las cosas así, cuando entró el Gobierno socialista tuvieron que hacer un esfuerzo adicional que posibilitara y aminorara las repercusiones que estaba teniendo el servicio postal en nuestra comarca. Correos entró e hizo un plan y unas acciones que ha puesto en marcha para seguir avanzando en la mejora de los servicios postales y adaptar estos servicios a las necesidades de la comarca. Ha hecho mejoras en las oficinas antiguas, ha abierto oficinas nuevas en mi ciudad, ha reforzado el personal, ha incrementado el porcentaje de cobertura en las vacaciones con refuerzos adicionales autorizando la contratación extraordinaria del personal de reparto, incluso los sábados. También ha aumentado y renovado la flota automovilística. Dentro del Plan de modernización de las actuales unidades de reparto en las que Correos organiza y desarrolla la distribución postal, se ha sustituido incluso el mobiliario antiguo por otro más ergonómico y actualizado a las funciones que realiza el personal, proporcionando mejores condiciones de trabajo y mayor seguridad para las personas y para los objetos postales.

Se ha mejorado el empleo, transformado puestos de trabajo eventuales a fijos; en la gestión y control de las unidades de reparto, también se han mejorado con incrementos de secciones y formación para los jefes de equipo. Una de las últimas medidas ha sido la ampliación horaria de las oficinas de Sant Cugat, vistos los atrasos. Pero aún queda mucho por hacer para conseguir que el servicio postal en nuestra comarca esté normalizado. Por último, sabemos que el ente regulador está haciendo una auditoría al sistema postal de toda Cataluña, esperaremos resultados. Por tanto, vemos el interés que este Gobierno tiene por el buen funcionamiento y la introducción de las mejoras que este servicio pueda demandar. Dicho todo esto, también quisiera decirles que no vamos a aceptar la enmienda que nos propone el Grupo Popular, porque nos parece que ya hay un plan real. Por ejemplo, en mi ciudad hay un plan, que luego pasaré a los diputados del Grupo Popular, y puedo asegurarles que los concejales de Tarrasa, lo tienen, un plan de modernización de la ciudad de Tarrasa, pero me gustaría invitarles a que nos apoyen en nuestra proposición no de ley para que, conjuntamente, como hemos hecho siempre en nuestra comarca, desde Sant Cugat, que el alcalde es de Convergència, o pasando por todos los alcaldes de todas las ciudades grandes y pequeñas, vayamos a una mejora del servicio postal de la comarca del Vallès, que es lo que los ciudadanos nos están demandando.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Puig, por ceñirse estrictamente al tiempo.

Ha presentado enmienda el Grupo Parlamentario Popular. La señora Nadal tiene la palabra para su defensa.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Señor presidente, señorías, tanto del texto de la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Socialista, como de las intervenciones que han realizado sus portavoces parece deducirse que el deterioro en el servicio postal se circunscribe a una determinada comarca de Cataluña y, oyendo a las señoras Puig y Colldeforns, parece que centran los problemas exclusivamente en las ciudades de las que ellas provienen, en Sant Cugat, en Tarrasa, y eso no es así, señorías. Lo cierto es que el deterioro del servicio postal que presta la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos es generalizado en toda Cataluña, no se limita a un determinado ámbito territorial, no se limita a la comarca del Vallès. Es cierto que se agrava en esta comarca, como se agrava en otras comarcas en determinadas épocas estacionales, como en la comarca del Maresme, pero se agrava, porque el deterioro es generalizado en toda Cataluña. No es que lo diga el Grupo Popular, señorías, es que lo dice el Síndic de Greuges. Ante la gran cantidad de quejas recibidas no sólo de la comarca del Vallès, señoras diputadas, el Síndic de Greuges, que es como ustedes conocen, señoras y señores diputados, el Defensor del Pueblo catalán, se ha visto en la necesidad de abrir una actuación de oficio por el mal funciona-

miento de Correos, insisto, no en el Vallès, sino en toda Cataluña. Es cierto que la mayor parte de los problemas llegan de retrasos en el reparto en aquellas poblaciones que tienen una mayor dispersión. Es lógico, porque quiero recordar que lo que produjo una mejora y un cambio importantísimo en el servicio de Correos, fue el plan estratégico que elaboró el Gobierno del Partido Popular. Eso representó un gran cambio, pero se han mantenido deficiencias y necesidades de mejoras en aquellas poblaciones en las que existe una importante dispersión. Como respuesta al Síndic, se ha dicho por parte del Ministerio de Fomento que se ha comenzado a enviar inspectores a las oficinas en las que se había detectado un mayor número de problemas. Parece como si desde el Ministerio de Fomento se hubieran enterado, si me permiten la expresión coloquial, se hubieran caído del guindo, como si se hubieran enterado en aquel momento de que se habían producido estos déficits cuando esto no es así, porque el propio Síndic de Greuges ya en el informe que mandó al Parlament de Catalunya en el año 2005 hacía referencia a las numerosas quejas recibidas, insisto, por el servicio postal en Cataluña, no limitado o circunscrito a una sola comarca.

Hoy vemos aquí, señoras y señores diputados, una proposición no de ley que no puedo dejar de pensar que responde a ponerse la venda antes que la herida. Todos sabemos que Convergència i Unió presentó en el Senado una moción muy de máximos, una moción que el Grupo Popular no hubiera presentado, moción en la que se pide taxativamente el cese fulminante e inmediato del presidente de la Sociedad Estatal de Correos y Telégrafos don José Damián Santiago Martín. Ante esto, ¿como reacciona el Grupo Socialista? Pues utilizando un trámite, y he escuchado las explicaciones del señor presidente, un acuerdo de Mesa, pero es sorprendente la premura, después de tantos años que lleva esta situación, como ha expresado la señora Colldeforns, que venga de dos días introducir esta iniciativa en esta Comisión. Uno no puede dejar de pensar que ustedes pretenden ponerse la venda antes de que se produzca la herida, antes de que se produzca este debate sobre el cese fulminante e inmediato del presidente de la sociedad Estatal de Correos y Telégrafos por parte de Convergència i Unió. Como digo, han reaccionado de esta manera, pero si además uno ve el texto expositivo de la proposición no de ley, les diría que han reaccionado como siempre, improvisando, al tuntún, relativizando cuál es la situación, en definitiva, sin voluntad de resolver el grave deterioro que, insisto, sufre todo el servicio postal en Cataluña. Si se lee el texto, dice —que el Gobierno tome cuanto antes el conjunto de medidas necesarias para que el servicio de Correos de la zona del Vallès, —y se hace referencia, insisto, a ciudades concretas, Tarrasa, Sant Cugat— se normalice y alcance estándares de calidad satisfactorios. Señoras diputadas, ¿a qué plazos se refieren? Señoras diputadas, cuanto antes ¿qué es? ¿A qué medidas se refieren concretamente? ¿Por qué sólo el Vallès y no el resto de Cataluña? ¿Tienen algo contra el Maresme?

¿Tienen algo contra otras poblaciones que han dirigido sus quejas al Síndic de Greuges? Todo el mundo menos el Grupo Socialista conoce las denuncias hechas por los sindicatos, y concretamente por UGT. Hace muy poco que UGT nos decía que dos días antes del inicio de la campaña de Navidad las oficinas de Correos de Cataluña, insisto, tiene alrededor de millón y medio de cartas y otros objetos postales pendientes de reparto. Y ustedes me dirán: Eso responde a la campaña de Navidad, porque hay un incremento de la correspondencia, etcétera. Pues no es verdad, porque desde el sindicato mismo se dice que lo habitual es que el número se sitúe sobre los 600.000 efectos postales. Por tanto no es que estemos ante un servicio que está congestionado en una zona de Cataluña o como consecuencia del incremento de envíos propios de estas fechas, es que estamos, señorías, ante un deterioro continuado sin que haya voluntad de poner solución por parte del Gobierno socialista. Además, esta es una situación que se reconocía, señoras diputadas, en una respuesta que el mismo Gobierno mandó en el año 2005 a unas preguntas realizadas, y que consideraba absolutamente imprescindible realizar actuaciones de carácter operativo, organizativo, de gestión y entre las que destacaban refuerzos de plantillas, análisis y mejoras de procesos internos de trabajo, en definitiva, que era necesario retomar la iniciativa en esta materia. Por tanto, señorías, lo que pretenden en su proposición no de ley es, como digo, ponerse la venda antes de que se produzca la herida y nada más.

Intentando concretar, el Grupo Popular, porque desde su proposición no de ley no se hace ningún mandato político al Gobierno, intentando hacer algún mandato político al Gobierno, hemos presentado una enmienda, señor presidente, señoras y señores diputados, en la cual se insta al Gobierno a presentar en el plazo máximo de un mes (señora Colldeforns, lo podemos negociar, si ustedes tienen voluntad de que haya un compromiso realmente por parte del Gobierno. Podemos negociar si en vez de un mes ustedes consideran que necesitan mayor plazo. Pero fijen un plazo) un plan de refuerzo de plantilla y de mejora de los procesos internos de trabajo no como dice el Grupo Popular, como decía la propia respuesta que mandó el Gobierno a esta Cámara, para mejorar el servicio de Correos del Vallès, aunque sea su comarca, señoras diputadas, sino de toda Cataluña.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir para fijar posición? (**Pausa.**) Señor Grau, tiene S.S. la palabra en representación de Convergència i Unió.

El señor **GRAU I BULDÚ**: Muy brevemente, quiero fijar la posición de nuestro grupo. Esta proposición no de ley que nos presenta el Grupo Socialista, que vamos a apoyar indiscutiblemente, se queda corta en cuanto a las pretensiones y no responde al sentimiento de la otra Cámara aquí en Madrid, que es el Senado, el pasado 29 de noviembre, en la cual las instancias que se hicieron

hacia la propia señora ministra eran más contundentes por parte de nuestro grupo y de todos los grupos parlamentarios. Hubiéramos esperado que esta proposición no de ley hubiera sido, —y en esto sí que estamos de acuerdo con los pronunciamientos que ha hecho la portavoz del Grupo Popular— mucho más contundente en cuanto a las acciones a emprender, porque estamos ante un caso grave de incumplimiento de un servicio público y estamos en una generalidad de incumplimientos no solo en la zona del Vallès sino también del resto del Cataluña. Pero es un primer paso, y como se trata de resolver un problema, nuestro grupo le dará su voto favorable con la confianza de que se agilicen las gestiones cuanto antes y que el Gobierno, cumpla lo acordado en esta proposición no de ley. Por esta razón, manifestamos nuestro apoyo, pero también nuestro descontento, porque esperábamos algo más del Ejecutivo, o al menos, del grupo que soporta el Ejecutivo en favor de mejorar el funcionamiento de un servicio público en Cataluña.

— **RELATIVA A QUE EN LAS ADJUDICACIONES DE OBRAS NUEVAS EN LAS INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS DEPENDIENTES DEL MINISTERIO DE FOMENTO, SE CONTINÚE CON LA INSTALACIÓN DE LOS GUARDARRAÍLES TAL COMO RECOMIENDA LA ORDEN CIRCULAR 18/04 QUE ENTRÓ EN VIGOR A PRINCIPIOS DEL AÑO 2005, Y QUE LAS SEÑALES HORIZONTALES SEAN DE PINTURA ANTIDESLIZANTE CON LA FINALIDAD DE REDUCIR LA MORTALIDAD Y LAS LESIONES GRAVES QUE SUFREN PRINCIPALMENTE LOS CICLOMOTORES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/002005.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en el punto 10 del orden del día, por tanto la última, relativa a que en las adjudicaciones de obras nuevas en las infraestructuras de carreteras dependientes del Ministerio de Fomento, se continúe con la instalación de los guardarraíles tal como recomienda la Orden Circular 18/04, etcétera. Para su defensa tiene la palabra la señora Álvarez. Tiene la palabra.

La señora **ÁLVAREZ OTEO**: La ministra de Fomento, en reiteradas comparecencias, ha manifestado su preocupación por la seguridad vial colaborando, —entendiendo— en una perfecta coordinación con el resto de ministerios, en el reto que ha planteado el presidente del Gobierno de disminuir los accidentes de tráfico en carretera. Y a día de hoy, sin ningún ánimo triunfalista, podemos decir que vamos por el buen camino.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista somos receptores de las distintas inquietudes de los colec-

tivos que intentamos canalizar para sus posibles soluciones. En este sentido, los conductores de motocicletas han manifestado de forma reiterada su lógica preocupación por las barreras protectoras, o guardarraíles, metálicos en las carreteras, que se convierten en ocasiones en una auténtica trampa con resultados lesivos o mortales. Para los motociclistas es necesario, y así se plantea, sustituir estos guardarraíles o las barreras protectoras antiguas por los llamados laterales benignos. El Ministerio de Fomento, ha desarrollado o está desarrollando un plan para adaptar las barreras o protecciones de la red de carreteras del Estado para una mayor protección de los motociclistas. La red de carreteras del Estado consta de 25.000 kilómetros y el conjunto de la red de carreteras consta de 160.000 kilómetros. El Plan de adecuación de los sistemas de contención para la protección de motociclistas tiene una vigencia de seis años —2006-2012— y contempla la adaptación de un total de 1.505 kilómetros de barrera, con una inversión de 46,6 millones de euros. Dentro del programa de licitación del año 2006 se han incluido siete proyectos, con una longitud de 164 kilómetros y una inversión de 6.637.550 euros, de los cuales ya se han licitado 5 millones. En el año 2007 se van a licitar ocho actuaciones, con una longitud de 267,5 kilómetros y un presupuesto de 9.324.354 euros.

El nuevo sistema consiste en la colocación de una nueva barrera por debajo de la actual, que evita que los motociclistas puedan pasar por debajo de la misma y, además, impide que puedan golpearse contra los postes. La nueva valla inferior está situada a tres centímetros del suelo y actúa como un muelle que absorbe la fuerza del choque. El perfil se adapta al casco del motociclista, de forma que al producirse el impacto la valla dirige el cuerpo, disminuyendo los lesivos golpes de la cabeza contra el sistema de protección que, insisto, es lo que más les preocupa por la vulnerabilidad del motociclista, que solamente tiene su cuerpo para soportar el choque. Este nuevo elemento está homologado por el Ministerio de Fomento y es fruto de la labor de investigación, desarrollo e innovación que ha exigido la realización de pruebas con maniqués especiales, en los que se han podido medir desaceleraciones, lesiones, etcétera, para diferentes tipos de barreras, velocidades y ángulos de incidencia. Con esta proposición no de ley pretendemos seguir estimulando al Gobierno para que continúe actuando y disminuya el riesgo de un colectivo de motociclistas cumpliendo el objetivo general de disminuir, a su vez, las víctimas producidas por las barreras protectoras o guardarraíles clásicos.

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

La señora **PUIG GASOL**: Sólo quería remarcar la oportunidad de esta proposición no de ley, que hace

mucho tiempo que la señora Álvarez y yo, como usuarias de ese sector, barajamos y trabajamos en ella.

Para nosotros, es muy importante la Orden Circular 18/04 que se puso en marcha en el año 2005. Mi compañera hablaba de las homologaciones y yo he de decir que estas se hacen en España por primera vez. Se abrió un centro dependiente de la Universidad de Valladolid en el año 2003, cuando gobernaba el Partido Popular, para hacer las homologaciones en España. El Ministerio de Fomento, de acuerdo con la Orden Circular 18/04, tiene que instalar el guardarraíl que denominaríamos genérico, y que trataría de evitar: primero la amputación; y segundo, que el golpe dañara al motorista. Y que sirviera también para los automóviles. Tal como ha dicho mi compañera, la opción primera del Gobierno es mejorar la seguridad de los motoristas.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se han formulado enmiendas. ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor González.

El señor **GONZÁLEZ PÉREZ**: Antes de entrar en materia, no entiendo porqué esta proposición no de ley se ha presentado en esta Comisión y no en la Comisión de seguridad vial, ya que está inscrita en ese ámbito específico. Digo esto porque veo que tiene fecha 14 de diciembre y la estamos debatiendo el 20 de diciembre, mientras que hay una proposición no de ley siguiendo los cauces establecidos y aprobados por este Congreso de los Diputados en los correspondientes estamentos, desde la Mesa hasta la Comisión pidiendo que los temas de seguridad vial se llevaran a la Comisión de Seguridad Vial de este Congreso de los Diputados. Nosotros tenemos presentada una proposición no de ley con fecha 14 de noviembre, es decir, hace más de mes y medio, que todavía no hemos podido debatir porque no se ha traído a esta Comisión. No sé si esta proposición no de ley, independientemente del contenido, que luego analizaremos, tiene como motivo fundamental tapar las vergüenzas del Ministerio de Fomento con respecto al tema de los postes. Como estamos viendo que en el último mes se están produciendo concentraciones de moteros prácticamente todos los fines de semana, no sé si es para intentar justificar la inacción que durante bastante tiempo se ha llevado a cabo. Porque para hablar de postes nos tendríamos que retrotraer al año 2000, que fue cuando se inició realmente un trabajo serio con la modificación de los famosos postes en T, para que no se produjeran las amputaciones que se venían produciendo cuando había un accidente de un motorista. De todas formas, vamos a votar positivamente la proposición no de ley, porque no podemos decir que no a algo aunque sea absolutamente etéreo en el sentido de que no propone absolutamente nada, sino que dice que se siga haciendo lo que se venía haciendo. Pero a mí sí me gustaría entrar realmente en

lo que se debería hacer y no se está haciendo, que es lo importante, y lo dice una persona que, como todo el mundo sabe en esta Cámara, tiene una vinculación bastante cercana al mundo de la moto, ya que soy un motero desde los 9 años y lo seguiré siendo hasta que deje de estar en este mundo.

El Ministerio de Fomento tenía que estar trabajando los temas de los trazados, realizar un estudio para constatar la peligrosidad de los tramos formados por la clotoide —la curva de transición que existe en determinados sitios— y se tendría que eliminar o reducir al máximo la inclinación de los contraperaltes en las glorietas que dependan del Ministerio de Fomento. Se tendría que estar hablando de la modificación de los firmes, la mejora de las capas de rodadura de nuestras carreteras para evitar que el conductor en la moto pierda la atención por tener que prestársela a esas grietas que están rellenas, por cierto, de una sustancia deslizante que a veces puede provocar, un deslizamiento de hasta 30 centímetros, y cuando estamos hablando de velocidades entre 80 y 90 kilómetros hora no se pueden imaginar la atención que tiene que prestar el que va agarrado al manillar para solventar este obstáculo que el ministerio nos está poniendo por no hacer las cosas como se debe. No se está trabajando bien el tema de la señalización horizontal precisamente por el tema de las pinturas; no se está trabajando el tema de la señalización vertical ni los sistemas de contención como se debiera, las rejillas en los tramos urbanos. Hay infinidad de temas que se están soslayando. Se presentan enmiendas a los Presupuestos Generales del Estado para que se aumente la dotación presupuestaria y los estudios se lleven a cabo; se promete que en un año se va a llevar todo este tipo de temas al Consejo Superior de Seguridad Vial —estoy hablando de lo que se aprobó en esta Cámara exactamente en junio de 2005— y estamos en diciembre de 2006 y todavía no se ha presentado ni una sola cosa de lo que se ha aprobado en esta Cámara con respecto a la seguridad vial haciendo incidencia en el tema de las motos. Alabo que venga una proposición no de ley, que se siga trabajando en este tema, pero creo que el Ministerio de Fomento está trampeando, porque está diciendo cosas que luego no hace. Voy a poner un ejemplo muy sencillo. Aquí hay respuestas a preguntas escritas de distintos diputados de esta Cámara donde el mismo ministerio, con exactamente cinco meses de diferencia, dice cosas absolutamente distintas. En el mes de marzo de 2006 el Ministerio de Fomento dice que recopila la información correspondiente a los tramos, requeridos y que llevará a cabo en los próximos nueve años, una inversión anual de 5 millones de euros, y que en el año, 2006 se va a acometer una modificación sobre 164 kilómetros. Esto lo dice en marzo de 2006. A pregunta de otro diputado, por cierto, del Grupo Socialista, el 26 de septiembre de 2006, responde que se va a hacer una actuación que va a durar seis años —ya no nueve sino seis— que va a abarcar 1.505 kilómetros, y que la inversión va a ser

de 4,7 millones. Mire usted, ya está bien de engaños a los que se están manifestando a favor de la vida, porque a ese motorista, que se estrella en alguno de los tramos donde hay postes le cuesta o una amputación o la vida. Dejemos de jugar con esto. Seamos serios y respondamos a lo que tenemos que responder, a las cosas que afectan a la seguridad vial, y hagámoslo con seriedad. Digo esto porque ya estoy cansado de oír permanentemente cosas que luego no se llevan a cabo. Seamos serios, acometamos realmente la modificación de los guardarraíles, del firme y de las pinturas con seriedad; no vendamos humo, no vendamos una proposición no de ley para acallar las manifestaciones que se realizan los fines de semana. Hagamos las cosas que tengamos que hacer y no habrá esas manifestaciones. Yo creo que este Gobierno funciona acción-reacción. Después de la manifestación, se produce una actuación parlamentaria que no dice nada, que escurre muy bien el bulto pero da la sensación de que se hace algo. Lo único que pido es que lo que se diga, se haga. Y se haga en plazo. Llevamos mucho tiempo aplazando situaciones que tendrían que haberse acometido. Desde el año 2000 se comprometieron una serie de tramos, se realizaron esos tramos y esta red viaria tiene 25.000 kilómetros. Si el ministerio se compromete a realizar 276 kilómetros, ¿cuánto tiempo vamos a tardar en cubrir los 25.000 kilómetros? ¿Por qué no se ha llegado a un acuerdo por parte del ministerio con las corporaciones locales, las diputaciones provinciales o las comunidades autónomas para que en ese ámbito también se realicen esos cambios? Estamos en el punto de decir lo que vamos a hacer pero nunca llegamos a hacer, o por lo menos no lo hacemos como tendríamos que hacerlo. Lamento profundamente decir esto porque soy usuario de moto y estoy toda la semana encima de la moto, y no me hago ni 2, ni 5, ni 7, kilómetros, sino que a veces me hago hasta 700 kilómetros saliendo de aquí y llegando hasta Algeciras. Y hay tramos de las carreteras nacionales, en este caso de las carreteras estatales que corresponden al Ministerio de Fomento que todavía tienen postes en T que pueden provocar accidentes graves. Lo que pido y exijo desde aquí, no solamente en nombre del Grupo Popular, sino en nombre de aquellas personas que se manifiestan a favor de la vida y para no tener que sufrir las consecuencias de un accidente de este tipo es que se hagan las cosas y se hagan ya. (Aplausos.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, hemos finalizado el debate de las proposiciones no de ley. Vamos a proceder a la votación de las mismas en el orden que figuran en el orden del día.

Votamos la proposición no de ley relativa a los estudios informativos sobre la construcción de un nuevo trazado en el trayecto Vigo-Porriño de la autovía A-52/55. Se ha formulado una transaccional cuya parte dispositiva diría: «En relación con el estudio informativo de la variante al trazado a la actual A-5 entre Vigo y Porriño se tenga en cuenta las consideraciones realizadas por el ayunta-

miento de Vigo, Mos y Porriño contenidas en el informe de alegaciones elaborado tras el trámite de información pública de este estudio informativo.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Señorías, pasamos a continuación a votar la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular relativa a las obras correspondientes a la nueva estación de Huelva.

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

**Efectuada la votación, dijo:**

El Señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada

Señorías, pasamos a votar la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular relativa a la línea de AVE Valladolid-Gijón.

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

**Efectuada la votación, dijo:**

El Señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada

Señorías, pasamos ahora a votar la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular relativa a medidas para agilizar y priorizar la puesta en servicio de infraestructuras de transporte en Algeciras y Campo de Gibraltar.

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

El Señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada

Señorías, pasamos a continuación a votar la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Popular relativa a la introducción de nuevas plazas para discapacitados físicos en todos los trenes AVE y Lanzas.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 18; abstenciones, dos.**

El Señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada

Votamos a continuación la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió relativa a la normativa específica para el transporte de productos madereros. Hay una transaccional que paso a leer a SS.SS.: El Congreso de

los Diputados insta al Gobierno de acuerdo con la habilitación comunitaria y previa realización de los estudios oportunos y consultas con el sector y demás afectados a dictar la normativa especial para el transporte de productos madereros, distinguiéndolos de otras mercancías y todo ello en el plazo aproximado de 12 meses.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Votamos a continuación la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre la posibilidad de que se revise el Plan Director 2001-2015 del aeropuerto Federico García Lorca de Granada.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Señorías, votamos la proposición no de ley formulada por el Grupo Parlamentario Socialista sobre el servicio de Correos en la provincia de Barcelona.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Votamos a continuación la proporción no de ley relativa a la instalación de guardarraíles, etcétera.

**Efectuada la votación, dijo:**

El Señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)** Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Señor presidente, dos cuestiones: sugiero a la Comisión que tengamos un recuerdo para el accidente que ha ocurrido esta madrugada del autobús que venía de Huelva, y que ha tenido 4 fallecidos y 15 heridos muy graves en una de las carreteras españolas, y creo que la Comisión debería hacerse eco del dolor y del recuerdo a las familias.

En segundo término, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, querría conocer si la ministra de Fomento va a comparecer en la Comisión ante la petición de todos los grupos parlamentarios, menos el socialista, para explicar la situación generada por Air Madrid. Dadas las fechas en las que nos encontramos, sería bueno

saber si la ministra va a comparecer. **(El señor De La Encina Ortega pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señor Ayala, creo que en la primera cuestión podremos estar todos de acuerdo en que, institucionalmente, la Comisión traslade su pesar a los familiares de los fallecidos y al propio club deportivo. Respecto a la segunda, el señor De La Encina tiene la palabra.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA:** Por supuesto, el Grupo Parlamentario Socialista se suma a la petición que ha hecho el Partido Popular de condolencia a los familiares de los fallecidos.

En segundo lugar, respecto a que el Grupo Socialista es el único que no ha pedido la comparecencia de la señora ministra, una vez más el señor Ayala se equivoca.

El Grupo Parlamentario Socialista ha pedido esta mañana la comparecencia de la ministra de Fomento y no solo eso, sino que la propia ministra de Fomento, en un nuevo alarde de talante democrático, como viene demostrando, a pedido su comparecencia a petición propia. **(El señor Ayala Sánchez: Con una prisa y una celeridad...)** La misma prisa y celeridad que tuvo el señor Álvarez-Cascos cuando se hundió el *Prestige*, que tardó en venir varios meses. El Grupo Parlamentario ha pedido la comparecencia y la propia ministra la ha pedido.

El señor **PRESIDENTE:** Antes de levantar la sesión, quiero desear a todos que tengan unas felices fiestas. Ruego a los portavoces que se queden un momento, Se levanta la sesión.

**Era la una y cuarenta minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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



Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**