



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2007

VIII Legislatura

Núm. 899

FOMENTO Y VIVIENDA

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JAVIER TORRES VELA

Sesión núm. 54

celebrada el martes, 25 de septiembre de 2007

Página

ORDEN DEL DÍA:

Elección de vacantes. Mesa Comisión:

— Elección del vicepresidente segundo. (Número de expediente 041/000029.) 2

Proposición no de Ley:

— Relativa a la mejora de los servicios ferroviarios de largo recorrido con origen y destino Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001409.) 2

— Sobre el peaje de la autopista AP-7. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. (Número de expediente 161/001528.) 6

— Relativa a la liberalización de peaje de la autopista AP-7. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002374.) 9

— Por la que se insta al Gobierno a realizar las obras de la variante de Ribes de Freser (Eje Pirenaico) como pieza separada dentro del proyecto de construcción del túnel de Toses. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001410.)	12
— Por la que se insta al Gobierno a aplicar los descuentos aéreos y marítimos a la población inmigrante extracomunitaria residente en las Illes Balears e Islas Canarias. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001610.)	15
— Sobre concreción de las actuaciones relativas a la puesta en servicio de la alta velocidad entre Huelva y Sevilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/002373.)	17
— Sobre el proceso de construcción del tramo del TGV Vilademuls-Pontós. Presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana (ERC). (Número de expediente 161/002346.) .	20

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

ELECCIÓN DE VACANTES. MESA COMISIÓN:

— **ELECCIÓN DEL VICEPRESIDENTE SEGUNDO.** (Número de expediente 041/000029.)

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, se abre la sesión. Como saben, el primer punto del orden del día es la elección del vicepresidente segundo de la Comisión, que se produce por la vacante del anterior, el señor Martínez Sieso. Ha llegado un escrito a la Mesa de la Comisión, que ha sido registrado ya, en donde se indica que se produce la sustitución de José Joaquín Martínez Sieso, que deja la Comisión, por don José Luis del Ojo. Me ha comunicado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular que su propuesta para vicepresidente es efectivamente la del señor Del Ojo. Aunque sé que no lo habrá, lo tengo que preguntar: ¿algún otro grupo parlamentario presenta candidato a la vicepresidencia? (**Denegación.**) Por lo tanto, tal y como establece el Reglamento, vamos a proceder a la votación, para lo cual la señora vicepresidenta va a leer los nombres para no demorar más el inicio de la sesión. (**Por la señora vicepresidenta, Puig Gasol, se procede al llamamiento de las señoras y señores diputados presentes y sustituidos.**)

Efectuada la votación y verificado el escrutinio, dijo:

El señor **PRESIDENTE:** Ha sido elegido don José Luis del Ojo Torres con 15 votos a favor y siete en blanco.

Le ruego al señor Del Ojo que pase a ocupar su puesto en la Mesa.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS DE LARGO RECORRIDO CON ORIGEN Y DESTINO GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO.** (Número de expediente 161/001409.)

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, pasamos al segundo punto del orden del día, que es el debate y votación de las siguientes proposiciones no de ley. La Mesa ha recibido la propuesta de algunos cambios del orden del día, como suele ser habitual en esta Comisión, que le paso a relatar a sus señorías. Señor Ayala, usted quería pasar al principio la proposición no de ley número 7. La número 2 se queda donde está porque el señor Rodríguez ha manifestado que tiene que ausentarse. El señor Herrera ha pedido que la número 4 pase al número 3, y el Grupo Parlamentario Popular quería que la 7 pase a la 4. (**El señor Puig Cordón: ¿La de Esquerra puede ser la última?**). Eso ayuda, señor Puig, porque todos quieren que las suyas sean las primeras. Entonces, la de Esquerra, que es la 6, pasaría a la 8. Señorías, para que no nos confundamos, la 2 queda como está; la 4 pasa a ser la 3; la 7 pasa a ser la 4, y la 6 pasa a ser la 8. No, perdón, sobre la 8 hay una petición de los diputados de Huelva de que se quedara la última en el orden del día por un problema de vuelos, con lo cual la 6 pasa a ser la 7. (**El señor Ayala Sánchez: ¿Y la número 3, de Convergència i Unió, se queda donde está?**). No, pasa a ser la 4. El orden es: 2, 4, 7, 3, 5, 6 y 8. ¿Estamos de acuerdo, señorías? (**Pausa.**)

Pues entonces pasamos al debate de la que figura en el punto 2 del orden de día, relativa a la mejora de los servicios ferroviarios de largo recorrido con origen y destino en Galicia, formulada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Señor Rodríguez, tiene S.S. la palabra para presentar su PNL. No se prevé votar antes de la una.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: De forma reincidente el Bloque Nacionalista Galego viene defendiendo en esta Comisión de Fomento la mejora a corto plazo de los servicios ferroviarios de larga distancia en Galicia, y lo hacemos porque creemos que no se puede mantener el horizonte del año 2015, horizonte en el cual estaría más menos coherentemente ejecutada una parte fundamental de lo que se llaman diseños de alta velocidad para el acceso a Galicia, y por lo tanto no cabe esperar ocho años para mejorar paulatinamente servicios que están entre los peores que se prestan en el Estado español. Por eso ya en una sesión de esta Comisión de Fomento, en concreto en la de 25 de abril del año 2007, se aprobó una importante proposición no de ley sobre mejora de prestaciones ferroviarias a y desde Galicia en el horizonte del año 2008, algunas de ellas después anunciadas por el presidente de Renfe a las autoridades de la Administración autonómica, de la Xunta de Galicia. Por lo tanto, se trata, por un lado, de garantizar que este tipo de promesas se van cumplir en el espacio de tiempo más breve posible, y por otro, de complementarlas con aquellas que aún no han sido asumidas, por lo menos de forma ejecutiva, por parte de la compañía operadora.

Por eso nosotros a la proposición de no ley que hemos presentado le hemos añadido algunas enmiendas, porque consideramos que había puntos que más o menos estaban asumidos, aunque sea necesario repetir la urgencia de la ejecución; otros en los que debíamos de incidir más porque estaban peor contemplados; y otros que son novedosos. Entre los novedosos se encuentra alguno que creo que no tiene por qué tener dificultad, porque además están realizadas las gestiones oportunas tanto con el ADIF como con Renfe para que puedan asumirlos. Y me voy explicar. Nada tenemos en contra de que en esta ocasión se vuelvan a repetir las partes de la proposición no de ley que fueron aprobadas en el año 2007, si bien es cierto que poniendo claramente que para ejecutar en el año 2008, como estaba ya implícitamente cuando se aprobó esa proposición el 25 de abril de este año. En concreto, todo lo referido a aquello que hace alusión a los trenes de largo recorrido con destino a Barcelona para que se comercialicen con trenhotel, y por lo tanto poder reducir los tiempos de viaje aprovechando por lo menos parte del itinerario que va a estar como infraestructura de alta velocidad. Exactamente igual los servicios de larga distantes entre A Coruña y Vigo, Bilbao e Irún, para que por lo menos se comercialicen con trenes adecuados y se puedan mejorar los tiempos de viaje. Pero ya no es tan claro, por ejemplo, que la promesa se convierta en realidad a la hora de implantar en el año 2008 un servicio diurno Ferrol-Lugo-Madrid, hoy inexistente, con el material adecuado para que el viaje no supere las 8 horas, y además sustituir el actual Estrella nocturno por un tren Talgo hotel, que es en lo que hacemos incidencia en esta nueva ocasión. Igual que hacemos incidencia en el hecho de que dos estaciones como Ferrol y Lugo, hasta hace poco adecuadas para poder servir precisamente a la

accesibilidad de personas minusválidas que deseen viajar en este medio de transporte, hoy carecen de ello, y en el verano se produjeron situaciones francamente dramáticas y penosas. Personas que viajaban desde Barcelona con minusvalías graves no fueron atendidas debidamente, solamente a regañadientes, en la estación de Monforte; otras ya no pudieron hacer uso del tren porque Renfe se negó a que hubiese personas esperando con los medios debidos en la estación de Lugo para realizar precisamente la bajada del tren. Y en el caso de Ferrol, una ciudad que tiene precisamente unos de los centros estatales de minusvalía del Estado español, a última hora un minusválido del CAM se vio en principio privado de poder acceder al tren hasta que, a través de protestas públicas y de una serie de actuaciones frente a ADIF y Renfe, se volvió a dotar a la estación de esta plataforma de accesibilidad y los trabajadores de ADIF cumplieron la función que habían cumplido precisamente en una estación pionera en este aspecto, como fue la de Ferrol desde el año 1970. Por lo tanto, se trata de recuperar un servicio que había.

Además, hay otras incidencias que queremos aquí remarcar, en concreto la posibilidad de utilizar dentro del territorio los servicios de largo recorrido como servicios interurbanos, con precios que no estén penalizados, por lo menos que aunque sean más caros que los regionales, no sean abusivos y prácticamente prohibitivos. Sería una manera de que se pudiesen utilizar los trenes de largo recorrido justo en aquellos itinerarios que están hoy peor atendidos, que son Ourense, Monforte y Lugo. También hacemos hincapié en que las ciudades de Ferrol, Lugo y Santiago, que no tienen conexión directa con Cataluña y Euskadi, puedan a través de trenes regionales conectar con estos trenes de largo recorrido que salen de A Coruña o de Vigo. Por último, hacer efectiva la implantación del servicio de Cercanías en el año 2008, por lo menos en el área metropolitana Vigo-Pontevedra, A Coruña-Ferrol y Santiago-Vilagarcía, una vez que se han efectuado los estudios de movilidad durante este año 2007.

Esperamos poder llegar a un acuerdo, sustanciando por lo menos lo más imperioso y lo que necesita más apoyo por parte de esta Comisión, que es, vuelvo a repetir, el servicio diurno Ferrol-Lugo-Madrid, el Talgo hotel en sustitución del Estrella nocturno en este mismo itinerario, recuperar el acceso de personas minusválidas a los trenes de largo recorrido en aquellas estaciones que han sido privadas de este servicio, Ferrol y Lugo, así como la implantación de Cercanías en el año 2008 y el uso de trenes de largo recorrido como trenes regionales en Galicia con un precio adecuado y no prohibitivo.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le han formulado enmiendas el propio Grupo Parlamentario Mixto, que se ha autoenmendado, y que en su intervención ya está defendida, el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista. Para la defensa de sus enmiendas tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: Debatimos una iniciativa del Grupo Parlamentario Mixto, defendida por nuestro

compañero don Francisco Rodríguez, sobre cuestiones que hacen referencia a los servicios de larga distancia desde Galicia con destino al resto del Estado. Sobre esa base ha formulado este grupo parlamentario su enmienda, y hemos visto hoy, al conocer la autoenmienda del Bloque Nacionalista Galego, cómo se ha producido una modificación realmente importante sobre la misma. La preocupación sobre los servicios de larga distancia es muy importante en Galicia, porque estamos hablando de unos tiempos de viaje absolutamente desproporcionados, por lo malos que son, en los tiempos que corren. Pensemos que un tren que va de Coruña a Barcelona invierte 16 horas y media, o que en un trayecto Vigo-Bilbao tarda 10,42 horas, o que de Coruña a Irún tarda 12,35 horas o que de Pontevedra a Madrid tarda más de nueve horas. Una auténtica barbaridad de tiempo, son unos servicios tercermundistas en muchos casos, y sin duda prestados con los trenes más lentos y más viejos de parque de Renfe que hoy hay en España. Esto ha incidido en la pérdida de competitividad del servicio ferroviario en relación con otros servicios públicos. Del orden de un 13-15 por ciento del pasaje se pierde año tras años en las líneas de largo recorrido, y esto tiene una clara relación con esto que acabo de mencionar.

Por otra parte, hay que decir que Renfe no acaba de rectificar su posición en relación con la prestación de los servicios ferroviarios. Muy recientemente, en el mes de julio de este año, Renfe pretendía eliminar el tren que desde Vigo, con carácter diurno, se dirige a Bilbao para convertir este servicio en un servicio estacional, y solo la reacción política, la reacción popular, la reacción de los agentes económicos y sociales permitió que se desistiera de esta absurda pretensión. Parece ser que también querían hacer lo mismo con el convoy que sale de Coruña y que se dirige a Irún.

Hace muy pocos días, en concreto en este mes de septiembre, nos encontramos con la lamentable noticia de que el trayecto Vigo-Madrid no solo no se acortaba en tiempo sino que se alargaba 19 minutos, con lo que venía a durar lo mismo que hace treinta años; es decir, no se mejoraba, sino que se empeoraba. Nuevamente la reacción política, la reacción popular consiguió solucionar lo que a todas luces era absolutamente inasumible y carecía de justificación, se trataba de un cambio de maquinaria, no de obras en la red. Con todo ello lo que queremos decir es que aquí aprobamos proposiciones no de ley relativas a los servicios ferroviarios, tanto de larga distancia como de media distancia, que el Gobierno teóricamente viene a cumplir, pero los hechos como los que acabo de citar evidencian que no solo no se cumplen sino que en algunos casos empeoramos, y esto no es lo que quieren los ciudadanos de Galicia, ni mucho menos.

Nuestra enmienda persigue darle más concreción a las posiciones del texto originario, hoy enmendado, de la proposición no de ley. Nosotros en concreto pedimos que en el año 2008 los servicios nocturnos de larga distancia prestados por Renfe-Operadora entre Galicia y Barcelona se comercialicen con trenhotel, reduciendo los tiempos de viaje a 15 horas como máximo, y ponemos un horizonte

concreto, una fecha, porque el Gobierno a este diputado le ha contestado por escrito en abril del presente año que esto es posible, y si esto es posible nosotros debemos de trasladarlo a lo que votemos hoy, para que quede el compromiso, aunque luego no se cumpla, claramente explicitado. También pedimos que en el año 2008, los servicios de larga distancia prestados por Renfe-Operadora entre A Coruña-Vigo-Bilbao-Irún se comercialicen con tren Talgo o con los trenes Arco tipo 2000, que son unos trenes que operan hoy en el corredor del Levante y que tienen unas buenas características de comodidad que ayudarían a la mejora de los tiempos de viaje. Pedimos también que en el año 2008 los servicios nocturnos de larga distancia prestados por Renfe-Operadora entre Ferrol y Madrid se comercialicen con trenhotel, reduciendo los tiempos de viaje, y nos sumamos a la petición que hoy se hace de implantación en el primer trimestre de 2008 de un servicio diurno Ferrol-Lugo-Madrid, con un material adecuado para que el viaje no supere las 8 horas, y se sustituya lo que ha dijimos antes, el antiguo material del tren Estrella. Es importante que estas frecuencias de viaje garanticen también el trasbordo a las relaciones de Levante, Cataluña y Andalucía. Los trenes de larga distancia que unen Galicia con Madrid han de tener luego continuidad hacia otros territorios y por eso es imprescindible que exista una concordancia horaria que lo permita.

Proponemos en nuestra enmienda un nuevo punto, de modo que el punto 5.º quedase redactado en el sentido de que se posibilitasen conexiones en Betanzos-Monforte-Barco de Valdeorras-Ourense, adecuando los horarios de los trenes de media distancia existentes o con alguno nuevo, con trenes de larga distancia a Cataluña o Euskadi, desde ciudades que no gozan en todos los casos de servicio directo, como Ferrol, Lugo y Santiago. Pedimos que se adicione un nuevo punto a la proposición no de ley del Grupo Mixto, que va en la línea de que se proceda al inmediato cumplimiento de la proposición no de ley que aprobamos en esta misma Comisión el 16 marzo de 2005. Una proposición que tenía varios puntos y, entre otros, se instaba al Gobierno a que elaborara un plan de mejora de la conexión ferroviaria de la comarca de Valdeorras y otros destinos con el resto de Galicia, y viceversa, cuya primera medida debería consistir en rebajar sensiblemente los precios del billete de los trenes de largo recorrido para desplazamientos dentro de la comunidad autónoma, promoviendo convenios de la Xunta de Galicia con Renfe-Operadora, que hasta la fecha no existen.

El contenido de la proposición no de ley a la que se hace referencia en la enmienda del BNG, de 25 de abril de 2007, es asumible, pero no plantea ningún tipo de horizonte temporal, y nosotros creemos que hoy debemos ponerle un horizonte temporal, que ha de ser el año 2008. Y finalizo diciendo que también proponemos un punto 8.º que diga que en los servicios de larga distancias diurnos prestados por Renfe-Operadora entre Galicia y Madrid, los actuales trenes Talgo sean sustituidos por los Talgo de séptima generación tipo Altaria, los más modernos, de modo que el confort, interiorismo y velocidad se acomoden a las nece-

sidades de los usuarios, y que garantice el trasbordo de las regiones de Levante, Cataluña y Andalucía.

En definitiva, creemos que la aceptación de nuestra enmienda o de parte de ella contribuiría a la mejora de una iniciativa que persigue lo que quieren los gallegos: que sus servicios de larga distancia por la red convencional sean operativos y tengan calidad, porque no podemos fiarnos de una alta velocidad que todo indica que va a llegar, como mínimo, con nueve años de retraso a Galicia.

El señor **PRESIDENTE**: Ha enmendado también el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Louro, tiene S.S. la palabra.

El señor **LOURO GOYANES**: La situación ferroviaria en Galicia es sin duda muy deficiente. Estas deficiencias derivan de las escasas inversiones acumuladas a lo largo de muchos años y a lo largo de muchos ejercicios presupuestarios. Yo debo decirle que la preocupación del Grupo Mixto, del Bloque Nacionalista Galego, es también nuestra preocupación, es la preocupación del Grupo Parlamentario Socialista. Nos preocupan los servicios interiores, los servicios regionales en Galicia; también nos preocupan los servicios ferroviarios de largo recorrido con origen y destino en Galicia, objeto de esta proposición no de ley. Existen serios problemas en las condiciones de la vía, en las condiciones de trazados y en el obsoleto material rodante en muchos casos. Es cierto que nos preocupa la situación actual, pero debo decir que mi grupo, el Grupo Parlamentario Socialista, también se ocupa de resolver esta situación y cambiar las cosas en un futuro no lejano. Para ello se trabaja desde el Gobierno, se planifica, se diseña, se redactan proyectos y se dispone su ejecución, comprometiendo importantes volúmenes de recursos presupuestarios que dan soporte a la licitación, adjudicación y ejecución de múltiples actuaciones.

No hace mucho tiempo, en Galicia, en esta materia teníamos un sentimiento de incertidumbre en relación con el futuro, un futuro oscuro. Ahora podemos decir con claridad y con satisfacción que desde el Gobierno de España, presidido por José Luis Rodríguez Zapatero, se han tomado decisiones importantes que han cambiado las orientaciones de una manera sustantiva, asumiendo y desarrollando compromisos. Así, constatamos dos importantes actuaciones que redundarán en un futuro inmediato en los mejores servicios ferroviarios entre las distintas ciudades de Galicia y en las conexiones exteriores. Debemos hacer referencia al eje atlántico de alta velocidad que conecta las ciudades de A Coruña, Santiago, Pontevedra y Vigo, y hay que decir que este eje está todo en fase de ejecución; va a significar sin duda un importante revulsivo en la movilidad en todo el eje atlántico. Debemos indicar también que está en fase de tramitación y de estudio la conexión de Vigo con la frontera portuguesa y la conexión de la frontera portuguesa con toda la red portuguesa, fruto de las negociaciones, los acuerdos y los entendimientos entre el Gobierno de España y el Gobierno portugués. Y hay que recordar también, señorías, que entre Ferrol y A Coruña están en tramitación y en estudios los

anteproyectos para extender el eje atlántico desde Ferrol hasta la frontera portuguesa. No podemos dejar de señalar, señorías, que la conexión de Galicia con la red española y europea de alta velocidad es una actuación que se está desarrollando, y así constatamos que la línea de alta velocidad entre Ourense y Santiago está toda en fase de ejecución, está en obras, y la línea de alta velocidad entre Ourense y Lubián está toda en fase de redacción de proyectos. En cuanto a Lubián-Zamora, los proyectos se están terminando de redactar, en su licitación se establecía que el año 2007 era el horizonte máximo para los mismos.

Por lo tanto, señorías, están en marcha tanto las actuaciones para conectar Galicia con la red española y europea del tren de alta velocidad, como los ejes de comunicación interiores en Galicia. Se están haciendo cosas que van a cambiar la realidad ferroviaria en Galicia. Todo esto sin lugar a dudas significa trabajo, significa esfuerzo, significa compromiso del Gobierno, significa esperanza y significa futuro. En Galicia en poco tiempo alcanzaremos un paisaje ferroviario moderno, con buenas conexiones internas entre las distintas ciudades y comarcas, y con buenas conexiones externas. Iremos viendo cómo vamos a mejorar, porque estamos haciendo cosas, se está trabajando. Y así podemos decir, señorías, que en relación con el servicio diurno entre A Coruña-Vigo y Barcelona, y viceversa, la mejora del tiempo de viaje será posible cuando comience la explotación de nuevos tramos de alta velocidad, como será el caso de Barcelona-Zaragoza en 2008, con lo que el tiempo de viaje se reducirá en dos horas, utilizando material de ancho variable y aprovechando las prestaciones de las nuevas infraestructuras.

En relación con el servicio nocturno entre A Coruña, Vigo y Barcelona, podemos decir que la situación con respecto a las prestaciones del material y a las condiciones de la infraestructura es igual que en el caso del servicio diurno, pero aquí hay que apuntar que está prevista la incorporación de nuevo material rodante, como es un Talgo trenhotel con mejores prestaciones que el material utilizado actualmente. En relación con el tren diurno A Coruña-Vigo-Bilbao-Irún y viceversa, sabemos que el Plan estratégico de Renfe-Operadora 2005-2009 contempla que en el año 2008 se acometa la sustitución del material del actual diurno convencional País Vasco-Galicia por material Arco, de mejores prestaciones y confort. En cuanto a la implantación de un servicio diurno Ferrol-Lugo-Madrid con el material adecuado para el viaje, debemos indicar que el actual tren Estrella será sustituido en 2009 por trenhotel, incrementándose las prestaciones y la calidad del servicio. En relación con las posibles conexiones en Betanzos, Monforte y Ourense, adecuando los horarios regionales existentes con alguno nuevo o con trenes de largo recorrido a Cataluña y Euskadi, hay que decir que es un objetivo de Renfe-Operadora, objetivo explícito, el mejorar la correspondencia y enlaces entre los servicios de media y larga distancia. Dichos servicios combinados se ampliarán con la mejor adaptación de determinados servicios de media distancia, con el objetivo de configurar una oferta intermodal atractiva.

Señorías, nosotros compartimos la preocupación del grupo proponente. Por eso nosotros presentamos una enmienda que recoge buena parte de lo que plantea la proposición no de ley, y por lo tanto mi grupo está en disposición de hablar, dialogar para llegar a un entendimiento con el grupo proponente y con los demás grupos que están en esta Comisión, pero dejando claro que el Gobierno de España y el presidente Zapatero tienen un firme compromiso con el ferrocarril en Galicia, con su conexión exterior, con su conexión con la red española y europea de alta velocidad, y que esto está cambiando las cosas. En los últimos tres Presupuestos Generales del Estado se ha invertido mucho dinero en esta materia en Galicia, y en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2008, que en el día de hoy entrarán en el Congreso de los Diputados, podemos decir que esa línea inversora, ese recorrido inversor que se ha iniciado hace dos o tres años tiene continuidad. No podría ser de otra manera, señoras y señores diputados, porque son inversiones, son actuaciones que están en marcha y que necesitan continuidad para que puedan finalizar.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario de los que no han presentado enmienda quiere intervenir? (**Denegación.**)

— **SOBRE EL PEAJE DE LA AUTOPISTA AP-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA VERDS. (Número de expediente 161/001528.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figura en punto 4º del orden del día, que es la formulada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds sobre el peaje de la autopista AP-7. Señor Herrera, tiene S.S. la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **HERRERA TORRES**: En primer lugar, quiero disculparme si tengo que ausentarme antes de que acabe el debate, porque estoy de ponente en otra Comisión en que la que comparece la ministra Narbona, solicitada además por nuestro grupo parlamentario. Tendré que ausentarme para poder asistir e intervenir en la misma.

Esta proposición no de ley nuestro grupo parlamentario la registró hace tiempo, el 23 de febrero de 2006, esto es, hace más de año y medio. Obedece a una realidad, y es que en la zona de Cambrils —ustedes saben que Cambrils es la segunda ciudad del Baix Camp, la quinta ciudad de la demarcación de Tarragona, una ciudad importante— existía y aún existe un grave problema de circulación debido a que la obras de la N-340, no la AP, sino la A-7, continuaban ejecutándose mientras la gratuidad de la autovía no llegaba hasta Cambrils. Existía además un precedente. En la segunda área metropolitana de Tarragona, ustedes saben que existe una gratuidad entre las ciudades de Torredembarra y Salou a su paso por la zona, además no vinculada en este caso a las obras. Pues bien,

en su día el pleno del Ayuntamiento de Cambrils y después el Consell Comarcal del Baix Camp, aprobaba una moción en los términos de lo que hoy nuestro grupo parlamentario plantea en esta Comisión, garantizando que se llevasen a cabo todos los trámites para que el peaje de la AP-7 en el tramo de Cambrils a Torredembarra fuese gratuito mientras duren las obras de la variante de la N-340 desde Cambrils hasta Mont-roig del Camp.

El Grupo Parlamentario Socialista nos plantea que se ejecuten las obras en los plazos previstos, antes del primer trimestre del 2008. ¿Qué es lo que va a pasar? No tenemos ninguna duda por varias razones, también porque ahora estamos en ciernes de unas elecciones, de que las obras se van a inaugurar antes de este primer trimestre, estamos convencidos de que va a ser así. En cualquier caso, lo cierto es que el problema se va a continuar manteniendo. Nosotros mismos hemos tenido la posibilidad de hablar con el Consistorio de Cambrils, un consistorio, dicho sea de paso, que está gobernado por PSC, por Esquerra Republicana y por Iniciativa per Catalunya Verds, y continúa manteniendo una gran preocupación. La preocupación es razonable, porque es verdad que el nuevo tramo de AP-7 se va a inaugurar, pero ese tramo está paccionado, como los diputados de Tarragona conocen: se va a abrir el tramo hasta Cambrils, como máximo hasta Mont-roig, pero no hasta la nueva salida, la siguiente salida, que es hasta Hospitalet de l'Infant. Va a acabar pasando que se abrirán estos tramos, pero que finalmente la gente que salga de la AP-7 o, mejor dicho, la gente que salga de la A-7, del nuevo tramo que une la zona de Cambrils y Montbrió, se tendrá que incorporar a la N-340 con una señalización semafórica, si me permiten la expresión, bastante complicada para aquellos que son usuarios habituales. Por eso desde el ayuntamiento se está planteando este problema, argumentado que haría falta que se señalizase adecuadamente el nuevo tramo, indicando que solo sea cogido este nuevo tramo de la A-7 por aquellos que vayan a Montbrió o a los pueblos de alrededor o bien por los que quieran entrar en Cambrils desde la carretera de Montbrió; es decir, que la mayoría de usuarios no cojan ese tramo que se va a inaugurar, porque se encontrarán con un cuello de botella a la llegada a Cambrils en esa carretera que conecta la ciudad de Cambrils con el pueblo de Montbrió del Camp, o sea, que la mayoría de la circulación continuará por el viejo trazado a la espera del subtramo entre Mont-roig y Hospitalet de l'Infant, un subtramo que no llegará antes de uno o dos años. Por tanto, una proposición no de ley que tenía todo el sentido cuando la presentamos hace un año y medio, mantiene el sentido, teniendo presente que el subtramo fundamental para llegar a Hospitalet de l'Infant no se ejecutará en menos de uno o dos años. Por eso nosotros —pero no solo nosotros, porque desde el Ayuntamiento de Cambrils también se plantea— entendemos que es fundamental la gratuidad.

El Grupo Popular, por otro lado, nos plantea una enmienda para que la gratuidad llegue hasta Hospitalet de l'Infant. Podríamos estudiarla, pero digamos que este no es el objetivo. Es verdad que siempre podríamos ir más allá, incluso podríamos ir a La Ametlla planteando la

gratuidad —quizá algún día lo tengamos que poner encima de la mesa—, pero en cualquier caso hoy por hoy nuestra prioridad es que mientras estos elementos no estén resueltos y la AP-7 no solo llegue hasta Mont-roig, sino hasta Hopistalet de l'Infant, debería garantizarse esa gratuidad. Por eso vamos a plantear que se vote en los términos en que hemos redactado la proposición no de ley, a no ser que se llegase a una solución transaccional. Por último, quiero pedir disculpas por si me tengo que ausentar, pero, como les decía, tengo una comparecencia en paralelo en que la tendré que intervenir.

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

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Me va a permitir que mis primeras palabras en esta intervención no tengan relación con el tema que estamos discutiendo, pero creo que entenderán que las formule. Se trata simplemente de dejar constancia del pesar que tiene toda la sociedad civil y política de la demarcación de Tarragona, en concreto de la ciudad de Tarragona, por el fallecimiento ayer de forma súbita del teniente de alcalde de Urbanismo, José Luis Navarro, perteneciente al Grupo Socialista, una persona muy vinculada a diversas entidades de la ciudad, y por tanto muy apreciada y muy querida por todo el mundo. Un servidor fue durante doce años teniente de alcalde y concejal del Ayuntamiento de Tarragona y es por ello que me une personalmente una vinculación con José Luis Navarro, y por eso quisiera aprovechar la plataforma que supone siempre el Congreso de los Diputados para dejar constancia de un pesar, de un sentimiento que, insisto, es obviamente mío, pero también de toda la ciudadanía de Tarragona.

Pasando ya al tema que nos ocupa, sobre la solicitud de gratuidad de la AP-7 en el tramo que va desde Torredembarra hasta Cambrils, hay que empezar señalando la decepción por la tardanza en discutir esta PNL, que ciertamente fue presentada en marzo del 2006 y no ha sido debatida hasta hoy; tardanza que en temas relacionados con el tráfico o con la circulación evidentemente conlleva muchos problemas asociados. Queda claro que desde que se presentó la iniciativa hasta hoy han pasado dos veranos, y en estos dos veranos en una carretera que transcurre por la costa, una zona de alta intensidad de visitantes y de alta intensidad de vehículos que se desplazan a lo largo de todos los kilómetros que tiene la costa mediterránea, se han generado unos problemas que ya son irremediables. Ha generado colas e incomodidades para los viajeros y sobre todo para los residentes en la zona, que irremediablemente se veían inmersos en atascos en sus desplazamientos cotidianos. A pesar de ello, la iniciativa sigue siendo oportuna precisamente para intentar evitar más problemas, para intentar aliviar el trauma que supone para muchos viajeros el saber que tiene que atravesar esta zona.

De todas maneras la PNL que se presenta hay que empezar matizándola desde la oportunidad y desde el

posicionamiento favorable. En este sentido, hay que decir que el texto propuesto solicita la gratuidad en el tramo Torredembarra-Cambrils. Podría ello dar a entender que no existe gratuidad para este tramo. Hay que dejar claro que no es así, que afortunadamente gran parte de ese tramo, concretamente el que va desde Torredembarra hasta Salou, es gratuito desde el año 2000, gracias lógicamente a la gestión del Gobierno que había en aquella época, del Gobierno de Partido Popular, que fue sensible a las valoraciones que he hecho yo al inicio de mi intervención en cuanto a intensidad de tráfico, flujo de vehículos e importancia de la zona por su aspecto turístico y también por ser una autopista de acceso a Barcelona. Son 26 kilómetros de autopista gratuita desde el año 2000 que están generando una aportación del Ministerio de Fomento a la concesionaria de una media de aproximadamente 30 millones de euros al año, lo digo para que se vea el esfuerzo que en su día hizo el Gobierno del Partido Popular y que lógicamente se ha venido manteniendo a lo largo de estos años. Por tanto, quede claro que del tramo Torredembarra-Cambrils, de 26 kilómetros, el que va de Torredembarra a Salou es gratuito, y la PNL solicita 8 kilómetros más de gratuidad, es decir, el trayecto que va desde Salou a Cambrils, algo que nos parece correcto, como ya he adelantado, pero a la vez insuficiente. Por ello hemos presentado una enmienda a dicha proposición no de ley. Nos parece correcto porque, tal como se ha especificado, se están realizando las obras de construcción de la A-7, de la autovía del Mediterráneo, desde la variante de Vilaseca, que fue puesta en servicio en el año 2003, también como consecuencia de la gestión de Partido Popular, hasta Vandellòs. Esta obra se están trabajando en cuatro tramos, dos de ellos siguen un ritmo y los dos restantes van con cierto retraso. Los dos primeros tramos, que son los que van de la variante de Vilaseca a Cambrils y desde Cambrils a Mont-roig, fueron licitados en el año 2003, por el Gobierno del Partido Popular, y tenían que estar finalizados en el verano del 2007. No ha sido así, siguen las obras ahí, todos podemos intuir que van a ser inaugurados días antes de las elecciones generales, siguiendo una tradición electoralista que el Partido Socialista sabe bien explotar; en cualquier caso, es cierto que las obras están avanzadas. Los dos restantes tramos, es decir, los que van de van de Mont-roig a L'Hospitalet y de L'Hospitalet a Vandellòs prácticamente no han sido iniciados, con lo cual el fuerte volumen de trabajo y las incomodidades y molestias que ello va a generar en el tráfico se van a dar en tiempos futuros, principalmente a lo largo del año que viene. Ello ha motivado que nosotros presentáramos una enmienda, en el sentido de que si encontramos plenamente justificable que se aborde la gratuidad porque hay una obras, entendemos que a la fecha en la que estamos la complejidad de las obras se va a dar en un tramo que no queda incluido dentro de lo que solicita la proposición no de ley. Por eso nosotros en la enmienda que presentamos pedimos alargar ese tramo de gratuidad hasta la siguiente salida dirección sur de Cambrils, que es la de L'Hospitalet. Son 15 kilómetros más, pero 15 kilómetros que precisamente coinciden con el

flujo de obras que se van a dar el año que viene, por lo tanto 15 kilómetros que coinciden con los puntos críticos que va a tener la autovía del Mediterráneo, la N-340, en un futuro.

En consecuencia, nos parece que esta enmienda tiene todo el sentido común, tiene toda la lógica y aporta lo que entendemos que tiene que introducir una enmienda a un redactado, previsión. Por ello, el Grupo Parlamentario Popular, para evitar que probablemente en una futura sesión de la Comisión de Fomento solicitemos la gratuidad porque hay obras el tramo Cambrils-L'Hospitalet, cree que ya que se ha generado el debate con toda justicia, abordemos de entrada esta cuestión, demos tranquilidad a las instituciones de la zona, a los ayuntamientos, a los consejos comarcales afectados y, lógicamente, a los usuarios, que ya han sufrido en sus carnes lo que supone una obra de esa magnitud en el tramo Vilaseca-Cambrils y que saben que van a tener todavía dos años duros por delante con los otros dos subtramos a los que he hecho referencia. Con la voluntad de que el grupo proponente recoja esta enmienda, ahí queda sobre la mesa, teniendo en cuenta además que si he empezado señalando que la proposición nos parecía justa, nuestro voto en cualquiera de los casos será favorable.

El señor **PRESIDENTE:** A esta proposición no de ley ha formulado enmienda también el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Benito, tiene S.S. la palabra para defender la enmienda.

El señor **BENITO SERRA:** Permítaseme también, como diputado de la circunscripción de Tarragona, sumarme al sentimiento de dolor por la muerte de teniente de alcalde José Luis Navarro, compañero de partido y miembro del consistorio de Tarragona, como ha hecho igualmente el portavoz del Grupo Popular.

El planteamiento de esta proposición no de ley viene en un momento en el que el Ministerio de Fomento ha planteado soluciones a la ciertamente realidad conflictiva de la demarcación, que prácticamente afecta no tan solo a ese tramo. En cuanto a usuario y sufridor de ese tramo por la parte norte, en el momento en que se decidió sobre la gratuidad del tramo Torredembarra-Salou, obviamente, como miembro de mi consistorio, fui uno de los que pidieron que esta gratuidad se alargara hasta el tramo de El Vendrell, por desgracia excesivamente conocido por los atascos y las aglomeraciones que se producen, no tan solo en la N-340 sino también en la propia autopista AP-7. Esta es una realidad que se viene alargando en el tiempo y que obviamente ha creado una situación enormemente conflictiva en esta zona, pero sobre la cual, y remitiéndome también a la posición del Gobierno, en este caso expuesta por la ministra de Fomento en una interpelación planteada en el Senado, obviamente la solución a este problema pasa por las dos actuaciones que por suerte y planteadas con una perspectiva del 2008 van a ser las soluciones definitivas al problema. Por una parte el desdoblamiento de la N-340, mejor dicho, la construcción de la A-7 de manera definitiva en todo este tramo, y también otra situación enormemente conflictiva que se plantea en

esta zona, que es la del tercer carril en el tramo de El Vendrell-Tarragona, o por lo menos hasta las cercanías de Tarragona.

Esta situación que ya conté con anterioridad cómo ha creado problema, ahora es el momento en que tiene visos de solución. Vistos los efectos que ha producido en la AP-7 la gratuidad en ese caso del trayecto Torredembarra-Salou, y sobre todo dada la aglomeración de tráfico en la propia AP-7, nos podemos encontrar con que lo que en un momento determinado puede parecer una solución puntual o un parche puntual debido precisamente al momento complicado en que se están realizando las obras, se convierta o pueda convertirse en un nuevo punto de conflicto por la intersección de esta gratuidad. Lo digo porque quien les habla tiene la absoluta experiencia de encontrarse, si no a diario sí dos o tres veces por semana, en la incorporación a ese tramo de gratuidad, obviamente porque para desplazarme a Madrid tengo que ir a coger el AVE a donde está actualmente la estación de Tarragona, y me es mucho más práctico en cuanto a tiempo renunciar a este tramo de gratuidad, por lo tanto salir a Torredembarra e ir a buscar el AVE a la estación de Tarragona, precisamente por la aglomeración, dejando aparte que el tramo de gratuidad ha creado un punto conflictivo, que en ese caso es en la intersección de Torredembarra, en el cual a veces, y se podrían contar muchas más que con los dedos de la mano, las acumulaciones precisamente en la intersección de salida, aparte de los distintos puntos conflictivos que ha creado, porque además la circulación de tránsito pesado que se desvía a ese tramo de gratuidad, ha generado realmente muchos problemas.

También es cierto, y además tendría sentido respecto a la temporalidad, que en las obras el punto más conflictivo que se preveía y que realmente era así, que podría ser la intersección de la N-340 con la C-14, realmente se puso en servicio el pasado mes de mayo de 2007 y desde entonces ha demostrado que están funcionando con cierto nivel de satisfacción. Por otra parte, también es cierto otro hecho, y es que las retenciones estivales que se han producido en la N-340, especialmente en las travesías de Cambrils, excepto situaciones muy puntuales, han sido similares a las que han ocurrido no solo en los últimos dos o tres veranos sino durante bastantes veranos anteriores. Por lo tanto, estamos en condiciones de afirmar que no se han visto agravadas especialmente por las obras de la A-7, sino por toda esta situación estructural que sufre la provincia de Tarragona, y que precisamente sufre en sus dos extremos, tanto en el extremo norte como en el extremo sur.

Por ello entendemos que aceptar la proposición no de ley en los términos en que se redacte, y obviamente con eso también me refiero a la enmienda propuesta por el Grupo Popular, a estas alturas y en este momento no solo no aportaría soluciones sino que por el tiempo que queda no podría crear algún tipo de conflicto añadido a una situación que ya digo que está precisamente en una expectativa de futuro de solución. En ese sentido y con la intención de que lo que realmente preocupa ahora es la solución definitiva de los tramos Vilaseca-Cambrils, Cambrils-

Montroig, porque además el tramo Montroig-Miami obviamente tiene otras características y otros niveles de densidad absolutamente distintos en cuanto a tráfico; son esos tramos los que importa resolver, y resolver sobre todo de manera práctica y real antes de que se nos vuelva a plantear una situación conflictiva que con toda seguridad podría ser a partir ya del segundo trimestre de 2008, cuando empiecen las vacaciones de Semana Santa, que es uno los momentos negros.

Nosotros hemos presentado un texto alternativo, porque lo realmente importante no es obtener la gratuidad, sino acelerar la ejecución de las obras que actualmente están en construcción, precisamente en el tramo Vilaseca-Cambrils y Cambrils-Montroig, y sobre todo con el compromiso del Gobierno para que incluso si puede se acelere para poderlo acabar antes del primer trimestre del año 2008. Ésta sería la solución real o una de las soluciones reales a una zona eminentemente conflictiva, que prácticamente viene heredada desde muchísimos años atrás; los que somos sufridores de esta situación sabemos perfectamente que no es ni de un año ni de dos ni de tres, sino desde hace más de ocho-diez años, y por lo tanto merecemos una solución que sea definitiva, sin que volvamos a ampliar un poco más el parche que hasta ahora se ha ido aplicando a estas situaciones. Lo que proponemos como enmienda es la petición de la aceleración de las obras que realmente serán la solución definitiva al problema.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir que no hayan presentado enmienda? El señor Xuclà, de Convergència i Unió, tiene S.S. la palabra.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Simplemente para fijar la posición de Grupo Parlamentario Catalán ante esta PNL planteada por Iniciativa per Catalunya sobre un aspecto de infraestructuras relativo a Cataluña que también nos concierne y sobre el cual queremos fijar brevemente nuestra posición. Nosotros votaremos favorablemente a la iniciativa de Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds, y además nos parece muy oportuna la enmienda presentada por parte del Grupo Parlamentario Popular, en la línea de prever la construcción de las futuras obras de ampliación y también de desdoblamiento de la N-340. Como sea, nosotros votaremos favorablemente el texto en su redactado inicial o el texto con la incorporación de la enmienda.

El portavoz del grupo mayoritario hacía una referencia a la situación actual de este tramo y hablaba de una situación enormemente conflictiva, con lo cual creo que de sus palabras y de su intervención prolija se deduce que es absolutamente oportuna esta iniciativa del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya Verds. En estos momentos se está construyendo también, a un ritmo que a nosotros nos parece absolutamente insuficiente dentro del conjunto del ritmo inversor y de construcción del Ministerio de Fomento y de las autoridades en Cataluña, el desdoblamiento de la N-340. Nos parece oportuno asimismo lo que en su momento con el anterior Gobierno de Partido Popular se consiguió —la liberación

de peajes de la AP-7 en el tramo de Tarragona y en el tramo de Girona— y simplemente queremos aprovechar esta breve intervención para decir que les vamos a votar afirmativamente esta iniciativa, pero para recordar también que hace unos cuantos meses el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) planteó una proposición no de ley en unos términos muy parecidos, no referidos a Tarragona sino referidos a Girona, para ampliar la actual gratuidad de la AP-7 entre Girona norte y Girona sur hasta la salida o la entrada a la autopista a la altura del aeropuerto de Girona Costa Brava, que el Grupo Parlamentario Socialista votó a favor de esta ampliación de la liberación de peaje, que ha pasado más de un año, que el Grupo Parlamentario Socialista no ha sido fiel a su palabra y que el Gobierno no ha cumplido el mandato de estas Cortes Generales. Deseamos que prospere la acertada iniciativa planteada, pero queremos recordar también en este punto que hay una situación casi simétrica en la provincia de Girona, de necesidad de liberación de peaje en la autopista mientras se está construyendo la autovía en paralelo, pero que no se cumple aquello que se votó por parte de las Cortes Generales.

— **RELATIVA A LA LIBERALIZACIÓN DE PEAJE DE LA AUTOPISTA AP-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002374.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos ahora al debate de la proposición no de ley relativa a la liberalización de peaje de la autopista AP-7 formulada por el Grupo Parlamentario Popular. Su portavoz, la señora Muñoz, tiene la palabra para defender la proposición no de ley.

La señora **MUÑOZ URIOL**: La verdad es que el debate anterior se podría incorporar al que vamos a tener a continuación, porque es exactamente lo mismo. Fíjese, señor Heredia, que en este caso es el portavoz del Partido Socialista. En el año 2000 el Gobierno del Partido Popular liberaliza el peaje de la AP-7 porque efectivamente en la N-340 hay una situación de saturación de tráfico, lo cual hace inviable que pueda existir una buena comunicación y entonces, por responsabilidad, el Partido Popular liberaliza el peaje. Ahora, en la misma situación, yo creo que además agravada y con circunstancias tales como una obra en la N-340, el Partido Socialista en el Gobierno tiene la oportunidad de hacer exactamente lo mismo que ya hizo el Gobierno del Partido Popular; con lo cual, no se entendería de ninguna de las maneras que hubiera un rechazo por parte de su grupo.

Este debate lleva años dándose porque efectivamente tenemos la necesidad de hacer un actuación que conecte San Pedro norte y San Pedro sur, una actuación que facilite la N-340, y por lo tanto es un debate que viene de largo, sobre todo porque este proyecto lleva paralizado mucho tiempo, habida cuenta de la situación urbanística que se vivía en la ciudad de Marbella. Llevamos muchos años pidiendo esa obra. Por parte del Gobierno anterior

se puso en marcha, y ya hubo una incorporación en los presupuestos. Todavía no se puede hacer un balance de cómo va a quedar la obra, pero en cualquier caso saben ustedes que lo que ahora tenemos por delante es que se finalice cuanto antes, que se pueda agilizar esa obra y sobre todo que entorpezca lo menos posible la situación viaria en Marbella y en San Pedro.

¿Se acuerda de que en el año 2001, que fue cuando se empezó a hablar de liberalizar el peaje, porque se suponía que iba estar próxima la contemplación de esa obra, añadíamos que había que hacer una serie de infraestructuras paralelas para que fuera operativo y sirviera esa liberalización del peaje? Pues esas obras están terminadas o a punto de terminarse, con lo cual se hace necesario que también se contemple la posibilidad de llevar a cabo la liberalización del peaje mientras que dure la obra. Se ha debatido este asunto en 2001, en 2003, en 2006 y ahora lo llevamos a 2007. Yo traigo aquí varios compromisos que se han establecido por parte de la sociedad en su conjunto, hay un amplio consenso social en este tema, un amplio consenso político al menos en Marbella, y un amplio consenso técnico. No le tengo yo que decir que la N-340 soporta más de 60.000 vehículos, que actualmente es la única conexión para ir desde toda la zona europea hacia Marruecos, hacia Algeciras, con lo cual se podrán ustedes imaginar lo que supone el paso del Estrecho más el verano, y que por ello la obra del soterramiento es una necesidad. Ahora bien, van a ser obras que durarán desgraciadamente un periodo de tiempo largo, en principio dos años y a partir de ahí, si se ha hecho posible la conexión entre la salida de la AP-7 y Benahavís y se ha hecho posible una adecuación de la variante sur, lo único que queda es que por su parte se liberalice el peaje.

Cuando yo le decía que había un amplio consenso social, usted lo sabía porque vive ahí y conoce las noticias dentro del ámbito de los medios de comunicación. Cuando yo le hablaba del consenso político, le decía que en un Pleno que se celebró en el mes de julio ya hubo una propuesta por la cual se acordó, y se aplaudía por parte de todos los grupos, la liberalización de este peaje. Fue una propuesta que llevó Izquierda Unida exactamente en los mismos términos en que viene recogida en la proposición que nosotros presentamos: que el Congreso inste al Gobierno a que se negocie con la concesionaria para que se libere el tramo de la AP-7 que discurre por el término municipal de Marbella durante el periodo que duren las obras de soterramiento de la N-340 a su paso por San Pedro de Alcántara. Lo suscribieron todos los grupos políticos, fue por unanimidad exactamente este punto, no otro, este punto. Mi compromiso no ha sido solamente mandarlo, como no puede ser de otra manera, vía reglamentaria a través del propio ayuntamiento, sino en mi calidad de diputada traerlo aquí y esperar el consenso de todos los grupos. Es un debate que además incluso se presentó antes de las elecciones. El candidato entonces del Partido Socialista, Paulino Plata, tres días antes de las elecciones municipales vino a Madrid y dijo textualmente: Plata arranca del Ministerio de Fomento mejoras en la conexiones por carretera y la inclusión de las alegaciones

al soterramiento. El entonces candidato Plata, candidato del Partido Socialista, tres días antes de la elecciones municipales decía que había propuesto a Fomento la necesidad de conectar la carretera de Benahavís con la AP-7, aliviando de esta forma considerablemente el tráfico que circula por San Pedro. El candidato ha planteado además la necesidad de abrir el tramo de la autopista de peaje entre San Pedro y Marbella y su consideración como circunvalación. Más claro no lo pudo decir. Claro, esto fue tres días antes de unas elecciones municipales. Yo entonces lo aplaudí y le dije que estaba absolutamente de acuerdo con él, y a partir de ahí, cuando uno asume un compromiso político tiene que cumplirlo, porque si no sería un fraude a los ciudadanos.

Señor Heredia, por si esto fuera poco, le diré que también hay un informe técnico que lo avala, y no es un informe que haya hecho ni el Partido Popular ni el Gobierno del Partido Popular, el informe técnico que yo le presento hoy aquí lo dio a conocer el equipo redactor del plan y el propio José María Ruiz Povedano, que como sabe usted es el que ha asumido durante el año pasado, durante la época de la gestora, las competencias urbanísticas en Marbella, y que es Junta de Andalucía, Junta de Andalucía donde como usted bien sabe gobierna con mayoría el Partido Socialista. En este documento, y no en otro, en este documento y expresamente dentro de lo que es el avance del nuevo Plan general de Marbella, la ciudad de excelencia para el siglo XXI, en sus propuestas, su punto primero dice: Liberalización del peaje entre el enlace de San Pedro y Marbella. Y añade más: Aumento de las conexiones entre la AP-7 y el eje territorial multimodal de la N-340. Se acordará de que esto era lo que yo le decía que había que hacer previamente a liberalizar el peaje porque si no no era operativo, y he de decirle que ya están hechas. Añadía además: Ampliación de la capacidad de la carretera de Ronda, duplicando la calzada existente entre la N-340 y la AP-7. De estas tres propuestas, una de ellas es de ámbito autonómico y la llevaremos a los presupuestos de la Junta de Andalucía, pero la otras dos, una ya está finalizada, que es la conexión con Benahavís, y la otra depende de ustedes, es lo que queda para dar viabilidad a un proyecto tan importante como es la obra del soterramiento y la alternativa de tráfico.

Yo sé que usted ha presentado una enmienda, una enmienda de sustitución, una enmienda que yo ya le digo que vamos a apoyar si es de adición, y le indico por qué. Es imposible pensar que lo que usted plantea aquí, que es que el Ministerio de Fomento agilice las obras, pueda ser de otra de manera, ya que eso es de sentido común y por supuesto ni siquiera tendría que ponerse en una proposición no ley, pero yo le agradezco que lo ponga y por tanto la asumo. También que se diga que para los desvíos de tráfico durante las obras de soterramiento se adopten medidas alternativas para que se solucione de manera inmediata, por supuesto que sí. No tengo tanta fe en que pueda ser una realidad el punto segundo que usted añade en su enmienda, ya que cuando usted dice que los desvíos de tráfico que se realicen correspondientes a la ronda sur de San Pedro de Alcántara se hagan por viales que tengan

capacidad de circulación similar a la que se presta actualmente, yo le tengo que decir que la ronda sur, o sea, lo que usted intenta sustituir por lo que es la N-340, no podrá nunca tener esa capacidad porque es una obra de infraestructura de una urbanización, una urbanización con el doble de semáforos, con calles que son de urbanización, con conexiones que son de urbanización, e incluso, fíjese la paradoja que se da, como no se llegó a un acuerdo con una vivienda, hay una rotonda en la cual en la cual en medio de la rotonda está solamente la vivienda; lo explico para que vea usted que dada la singularidad de esa ronda sur es absolutamente inviable que pueda ser la sustitución de lo que la N-340 en el periodo de las obras significa para Marbella, y sobre todo para el tránsito, especialmente en esos momentos puntuales que yo le añadía.

El Grupo Parlamentario Popular y se lo puedo garantizar, lo que quiere son soluciones. Por lo tanto le emplazo a que esta enmienda de sustitución la convierta en adición, y el Grupo Popular estará en disposición de aprobársela. Creo que sería una buena medida para todos, estaríamos hablando el mismo lenguaje, difícilmente se va a entender que sobre lo que se defiende en Marbella con mucho sentido común aquí se adopte otra política, y que lo que por parte de un candidato se asume antes de las elecciones no se lleve a cabo cuando las gana otro grupo político. Así que, esperando que su grupo sea usted capaz de reconsiderar su propuesta, deseo que podamos llegar en este caso a un buen final.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley le ha formulado enmienda el Grupo Parlamentario Socialista. Señor Heredia, tiene S.S. la palabra para defender su enmienda.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Quiero comenzar mi intervención diciendo que me satisface que el Partido Popular se acuerde ahora del soterramiento de San Pedro de Alcántara, porque durante los ocho años que estuvo en el Gobierno nunca tuvo el más mínimo interés por este proyecto, y usted, señora Muñoz, hoy alcaldesa, nunca hizo nada para que esta obra tan necesaria para Marbella y San Pedro se iniciase. Ha tenido que ser, como siempre, un Gobierno socialista el que haya dado solución a los problemas de Marbella, y ha tenido que ser una ministra socialista, Magdalena Álvarez, quien haya redactado el proyecto, lo haya mejorado, haya licitado y adjudicado las obras, y también las haya comenzado. Una actuación donde se han recogido ampliamente las demandas ciudadanas de los vecinos de Marbella y de San Pedro en el proyecto de ejecución y en donde además se ha realizado un estudio serio y riguroso de tráfico para evitar los problemas durante las obras. Como siempre, ante cada solución socialista para Marbella, el PP tiene un problema que poner encima de la mesa.

Que el soterramiento de San Pedro se haga cuanto antes y con la mejor afección del tráfico es una gran idea, claro que sí, pero ningún vecino de Marbella ni de San Pedro puede creer, señora Muñoz, en su sinceridad, porque ustedes no se han ocupado del problema cuando podía, es más, el PP ha dejado que el problema apareciera y no han

tenido la previsión de anticiparse y evitarlo. Durante los ocho años en que gobernó el PP, el volumen de vehículos de la travesía de San Pedro se duplicó, pasó de 26.000 a casi 60.000 vehículos, convirtiéndose en uno de los principales puntos negros de tráfico no solo de la provincia sino incluso de Andalucía. Señora Muñoz, no hicieron nada para prevenirlo ni han hecho nada para paliarlo, nada. Tras ocho años de Gobierno, el PP podría haber finalizado el soterramiento de la travesía de San Pedro, o al menos haberlo comenzado, tuvieron tiempo más que suficiente, pero cuando los socialistas hemos desbloqueado esta actuación y las obras ya se están ejecutando, lo único que nos traen hoy aquí son dos folios en donde instan al Gobierno a solucionar un problema que no existe. ¿Qué hicieron ustedes durante años? Absolutamente nada. Los atascos de tráfico en la travesía de San Pedro no comenzaron el 14 de marzo de 2004, el día en que las urnas dieron la victoria al Partido Socialista, los problemas empezaron mucho antes, todos los vecinos de Marbella y de San Pedro lo saben. Ya eran importantes en 1998, y usted también lo sabía, señora Muñoz, y porque había un problema, en junio de ese año el anterior Gobierno declaró urgente esa actuación. ¿Qué entiende usted por urgente, señora Muñoz? Porque hasta que perdieron las elecciones no gastaron un solo euro en iniciar esta actuación, incluso incluyeron partidas presupuestarias todos los años, pero no gastaron un solo euro.

¿Frente a la grave irresponsabilidad del PP en este asunto, qué ha hecho este Gobierno? Este Gobierno ha dado prioridad desde el primer día a esta actuación. Así, el 22 de julio de 2004, pocos días después de ganar las elecciones, Magdalena Álvarez dijo que esta obra iba a ser prioritaria. De hecho, se actualizó el proyecto adecuándolo a las normativas técnicas vigentes, ello elevó el presupuesto hasta los 33,7 millones de euros, un 43 por ciento más; pero los vecinos de San Pedro y de Marbella reclamaron que se incluyese en el proyecto una serie de mejoras: que se duplicara el soterramiento, y esto también fue aceptado por la ministra, a pesar que supuso un incremento en el coste de obra, que alcanzó los 50 millones de euros. Como resulta que el ayuntamiento no tenía dinero para poder expropiar los terrenos que permitiesen ejecutar la obra, también el Ministerio de Fomento corrió con esos gastos. Además ahora resulta que la Dirección General de Carreteras recoge una propuesta de la gestora de Marbella para mejorar aún más el proyecto. Luego en tres años este Gobierno ha hecho lo que el PP no hizo en ocho: ha impulsado el proyecto, lo ha mejorado atendiendo las demandas vecinales, ha pagado las expropiaciones, 59,1 hectáreas de expropiaciones han sido pagadas, e incluso ha mejorado aún más el proyecto para recoger las propuestas de la gestora. ¿Es con esto con lo que la señora Muñoz no está de acuerdo? ¿Por qué trata de impedir esta actuación? Porque, claro, es que yo tengo dudas sobre si no se entera o si no quiere enterarse, porque en la motivación, incluso en la motivación que usted ha presentado de su iniciativa, dice que los marbelleros y los sampredreños vienen soportando el pago del peaje más alto de España. Le recuerdo que fue su Gobierno el que fijó ese peaje con

la empresa concesionaria. ¿Por qué no lo criticó entonces, por qué no se opuso a ello, por qué hicieron una autopista de peaje y no hicieron una carretera, una autovía libre de peaje? Porque de lo que se trataba era de hacer negocio. El Partido Popular pretendía hacer negocio con los ciudadanos de Marbella y de San Pedro. Yo creo que usted es coherente en esta materia porque mantiene los aparcamientos municipales más caros de España, los de Marbella.

Usted en su iniciativa plantea una serie de cuestiones a las que yo quiero responder brevemente. Sabe usted perfectamente que se han hecho todos los estudios para evitar los problemas de tráfico, incluso se han reunido con usted en el Ayuntamiento de Marbella; de hecho, se ha garantizado el mantenimiento de los cuatro carriles de la A-7 en todo momento, contando con la debida coordinación con la Dirección General de Tráfico y con el área de Tráfico del Ayuntamiento de Marbella. En el momento en que se corte el tráfico de la actual travesía de San Pedro el proyecto contempla el desvío completo de la A-7 por la variante sur de San Pedro, vial urbano ejecutado por el ayuntamiento y con igual capacidad y número de carriles que la autovía. Este diseño es conocido y aprobado por la Dirección General del Tráfico y por el Ayuntamiento de Marbella, usted lo ha aprobado, señora Muñoz, por tanto, esta prevista esa coordinación en la implantación y el mantenimiento. Señora Muñoz, es cierto, con las obras va a haber los mismos problemas de tráfico que hay ahora, los mismos, pero con una diferencia: que cuando se finalicen se habrá acabado para siempre con la caravanas, los accidentes y los problemas de la zona, y eso será posible gracias a este Gobierno y gracias a la ministra Magdalena Álvarez.

Le voy a dar un dato más. Habla usted de los problemas que se pueden generar en tráfico. Fíjese usted cómo hace las obras el Ministerio de Fomento en Málaga, yo conozco Málaga, no conozco otras provincias. Se está haciendo el enlace de Alameda-Barriguilla, una zona por donde pasan 220.000 vehículos al día, por San Pedro pasan 60.000; es decir, estamos hablando de una obra por la que pasan cuatro veces más vehículos. Bueno pues, se está haciendo sin cortar la carretera y sin prácticamente problemas de tráfico de ningún tipo. ¿Qué le hace a usted pensar, cuáles son sus argumentos para decir: no, que se libere el peaje? Si al día de hoy ya se han comenzado las obras, ya hay un 10 por ciento ejecutado y no ha habido problemas de ningún tipo, hay casi un 10 por ciento ejecutado y no hay problema de ningún tipo, ¿qué le hace presuponer que allí va a haber problemas enormes?

No obstante los socialistas hemos querido ir más allá y hemos asumido una serie de compromisos adicionales a los que hay ahora. Esos compromisos son: que se agilicen al máximo las obras, es decir, cuando esté el tramo conflictivo, el kilómetro cien metros de soterramiento, se agilice al máximo la ejecución de esa obra; que en los desvíos de tráfico correspondientes a la ronda sur de San Pedro se hagan los viales con la misma capacidad; ahora mismo el tramo entre San Pedro tiene cuatro carriles y la ronda sur mantiene los cuatro carriles. Además, y esto es

importante, si en algún momento de la ejecución de obras aparece algún problema de tráfico no incluido en el Plan de tráfico aprobado por Fomento en coordinación con la Dirección General de Tráfico y en coordinación con el Ayuntamiento de Marbella —también ha sido aprobado por el Ayuntamiento de Marbella, ha sido aprobado por usted—, si a pesar de eso surgen problemas, Fomento se compromete a adoptar las medidas alternativas que los solucionen de forma inmediata.

Hemos iniciado las obras, hemos licitado y adjudicado esa actuación, la hemos ampliado con un incremento del 50 por ciento, hemos pagado las expropiaciones, hemos mejorado todavía más el proyecto, hemos iniciado las obras. Si a usted eso le parece poco, señora Muñoz, podrían haber hecho algo durante los ocho años que estuvieron en el Gobierno y no hicieron nada absolutamente nada. Por tanto, seamos serios cuando hablamos de una cuestión tan importante.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario de los que no han intervenido desea hacer uso de la palabra?

— **POR LA QUE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR LAS OBRAS DE LA VARIANTE DE RIBES DE FRESE (EJE PIRENAICO) COMO PIEZA SEPARADA DENTRO DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL TÚNEL DE TOSSES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001410.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figuraba en el número 3 del orden de día, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), relativa a la variante de Ribes de Freser (Eje Pirenaico) como pieza separada dentro del proyecto de construcción del túnel de Toses. Señor Xuclà, tiene S.S. la palabra para defender su proposición no de ley.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Intervengo para defender esta proposición no de ley que presentó el grupo parlamentario y que registró en el Congreso de los Diputados el día 12 de enero de año 2006, y que desgraciadamente, constatando la realidad de los hechos, hoy, en la recta final del año 2007, aún es vigente.

Como saben S.S.S., en la demarcación de Girona, en la provincia de Girona hay una gran cantidad de obras pendientes del Ministerio de Fomento, quiero recordar que continúa siendo la provincia del Estado español con menos kilómetros de autovía construidos por parte del Estado, que hay grandes obras que ocupan permanentemente el debate político y de la sociedad civil en Girona referidas al desdoblamiento de la N-II y de la N-260, de la llegada, muy tardía, en el 2012, del tren de alta velocidad o de la mejora de los servicios de Renfe. Sin embargo, al lado de estas grandes infraestructuras hay otra gran pieza pendiente de construcción, pendiente de afrontar, que es precisamente la construcción del túnel de Toses y la construcción de una mejor comunicación entre

las comarcas del Ripollés y la comarca de la Cerdanya. El día que se afronte la construcción del túnel de Tosas, podremos decir que la magnitud y la importancia de esta obra son muy parecidas a la construcción en su día del túnel del Cadí.

Este grupo parlamentario ha seguido con preocupación el hecho de que en los presupuestos del año 2005 el Gobierno y el grupo de la mayoría introdujeran una partida para la construcción de este túnel de Tosas, pero que en cambio en los presupuestos del año 2006 y 2007 haya desaparecido absolutamente de los Presupuestos Generales de Estado cualquier consignación presupuestaria referida la construcción de esta nueva comunicación entre el Ripollés y la Cerdanya, que precisamente empieza en el municipio de Ribes de Freser. Justamente hoy entra el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2008 en este Congreso de los Diputados, en estas Cortes Generales, y comprobaremos la sensibilidad del Gobierno para reactivar la construcción del túnel de Tosas.

Como sea, y ante la lentitud extrema en la construcción de este proyecto, el objeto de esta proposición no de ley es segmentar la construcción de este proyecto en orden a afrontar, y afrontar con prontitud y afrontar con celeridad, la construcción de la primera parte de esta obra de comunicación entre el Ripollés y la Cerdanya, concretamente en lo referido a la variante del municipio de Ribes de Freser. En este momento, en la zona de Ribes de Freser y de la comarca del Ripollés, hay algunas obras en marcha, concretamente el desdoblamiento entre Vic y Ripoll, que hará que las colas que hoy se están ocasionando en la zona de Ripoll se trasladen precisamente a la zona de Ribes de Freser. En esos momentos, señorías, una carretera importante, una carretera de interés general como es este tramo del túnel de Tosas, que es una carretera nacional, transcurre por dentro del término municipal de Ribes de Freser, concretamente por el centro del municipio de Ribes de Freser. Con esta proposición no de ley, muy clara, muy concreta, pero con una ambición también al servicio de los ciudadanos de Ribes de Freser y del conjunto de la zona, nosotros pedimos un par de cosas. Primero, el tratamiento como pieza separada de la tramitación, la licitación y la adjudicación de las obras de la variante de Ribes de Freser, variante que no plantea grandes dificultades desde el punto de vista de impacto ambiental y con un trazado perfectamente dibujado por el anteproyecto y consensuado entre el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Ribes de Freser, el actual y el anterior ayuntamiento de Ribes de Freser. Segundo, la aceleración y el tratamiento como pieza separada de la construcción de la variante de Ribes de Freser y, tercero planteamos también una aceleración en la construcción del túnel Tosas.

Hay un anteproyecto que no satisface las expectativas de este grupo parlamentario, creemos que se debe rebajar la cota a partir de la cual se construye el túnel de Tosas, creemos que se tienen que mejorar en el tramo del Vall de Ribes algunos aspectos medioambientales, pero en todo caso lo que no tiene ningún tipo de controversia en el territorio, lo que requiere de una actuación urgente porque se provocan colas, y más que se van a ocasionar en la

temporada de invierno, y más colas que se van a producir cuando ya sea una realidad el desdoblamiento entre Vic y Ripoll, lo que es urgente en estos momentos es la construcción de la variante de Ribes de Freser. Por eso planteamos esa proposición no de ley que esperamos recoja el apoyo de los restantes grupos parlamentarios y también el apoyo siempre relevante del grupo de la mayoría. En ese sentido, y sin querer adelantarme a las formas, a los plazos y la exposición que pueda hacer el representante del grupo de la mayoría, les tengo que decir que de entrada, y la espera de la formulación y el planteamiento definitivo, este grupo parlamentario ve positivamente, ven con buenos ojos, el redactado de la enmienda que plantea el Grupo Parlamentario Socialista, porque creo que va en la misma línea y sobre todo es muy claro en el punto clave, que es tratar como pieza separada, como obra separada, la construcción de la variante de Ribes de Freser.

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

El señor **SÁEZ JUBERO**: Intervengo también para fijar la posición de nuestro grupo en relación con esta proposición no de ley, y ya les anuncio también que en mi intervención van a encontrar muchas similitudes con la de mi compañero y amigo diputado del Grupo Catalán (Convergència i Unió), Jordi Xuclà, porque ciertamente en la defensa de algunas infraestructuras imprescindibles para el territorio debe ser común que, independientemente de los grupos parlamentarios de los que formemos parte, demos apoyo a aquellas infraestructuras que parecen claramente imprescindibles. Es probable que en esa coincidencia encontremos también al resto de grupos parlamentarios con sus intervenciones sobre la presente proposición no de ley.

Si tuviéramos que destacar dos infraestructuras que no deben demorarse ya más en nuestra demarcación, la N-II ya la ha comentado también el portavoz señor Xuclà. Si bien es cierto que no va al ritmo deseado, y lo digo también como grupo parlamentario de la mayoría, también lo es que el desdoblamiento de la N-II por fin va a acometerse, los proyectos están hechos y creo que en el debate en los próximos meses y en los próximos años dejaremos de insistir en esa infraestructura porque las obras están en marcha y deseamos, repito, que se aumente este ritmo para no demorar una infraestructura que nos parece absolutamente imprescindible. La segunda infraestructura viaria que también nos parece imprescindible es precisamente esta N-152 en este tramo Ribes de Freser-La Molina que ha motivado en parte la iniciativa del grupo proponente de Convergència i Unió.

Ciertamente la falta de esta infraestructura, como ya también se ha comentado, condena al Ripollés y especialmente a la Cerdanya a un cierto aislamiento y falta de conexión con el resto de la demarcación de Girona. Ocurre curiosamente, para los que no conocen esta comarca, que ha tenido un gran desarrollo turístico y como sitio de segunda residencia de muchos ciudadanos de Cataluña,

que existe mejor conexión por Barcelona con el propio túnel del Cadí que con Girona, incluso cuando la gente de Girona queremos ir a la Cerdanya a veces vamos por Barcelona y pasamos por el túnel del Cadí o incluso pasamos Francia antes de acometer esa carretera difícil y sinuosa que lleva a la Cerdanya por el actual túnel de Tosas. Todas las instituciones de Girona, todos los municipios llevan años insistiendo en la pronta ejecución de esta infraestructura, también nuestro Gobierno de la Generalitat, a través de la Consejería de Política Territorial y Obras Públicas en constante diálogo con el Ministerio de Fomento, insiste en la pronta ejecución de estas obras.

Se trata de una obra muy compleja que va a comportar que su ejecución total que no pueda abordarse de manera inmediata y que tengan que transcurrir unos cuantos años antes de que veamos la luz y se solucione esa necesidad que nuestra demarcación reclama desde hace tantos años. Para nuestro grupo y yo creo que para el Gobierno de España, para el Ministerio de Fomento, este eje viario, esta N-152, también denominada eje pirenaico, es una infraestructura cuya construcción es prioritaria. De hecho, aunque había un ápice de crítica en la intervención del señor Xuclà, creo que desde la presentación de la iniciativa, que tuvo lugar el 12 de enero del 2006, hasta la fecha se puede comprobar que se ha avanzado decisivamente en la próxima construcción de esta infraestructura. De hecho, la Dirección General de Carreteras ya redactó el estudio informativo sobre mejora del trazado Ribes de Freser-La Molina-Collada de Tosas, que consiste en el acondicionamiento del actual tramo del eje pirenaico que atraviesa por toda la montaña conocido como Collada de Tosas. El acondicionamiento estudiado comprende dos túneles de magnitudes comparables, uno junto a la población de Ribes de Freser, donde se inicia el ascenso al puerto, que permitiría alojar su variante y por tanto que esa carretera no pasara, como se ha comentado, por el centro de Ribes de Freser, y otro llamado de Tosas, situado en el cota máxima del itinerario y que eludiría el paso tortuoso que les he comentado por ese puerto. El estudio informativo fue aprobado definitivamente ya con fecha 27 de septiembre de 2006, posterior por tanto a la presentación de la iniciativa, y publicado en el Boletín Oficial del Estado el 7 de noviembre de 2006. Para su desarrollo posterior, y concluido ya el estudio informativo, su ámbito se dividió en tres subtramos. Con fecha 9 de febrero de 2007 la Dirección General de Carreteras ha dado las correspondientes órdenes de estudio de proyecto de construcción, uno precisamente para el que estamos tratando en esta proposición no de ley, esta carretera N-152 de Barcelona a Puigcerdá en el tramo de la variante de Ribes de Freser; una segunda orden de estudio del proyecto de construcción para el tramo Ribes de Freser-La Molina; y un tercero, y final ya, el tramo de La Molina con la conexión con la actual N-152. En consecuencia, con esa división que ha efectuado la Dirección General de Carreteras las obras de la variante de Ribes de Freser serían susceptibles de licitarse y ejecutarse separadamente.

Nuestro grupo parlamentario, creo que el Ministerio de Fomento también, ve positivo que ante la demora que va a sufrir especialmente el tramo del túnel de Tosas pueda afrontarse este tramo de manera más rápida y pueda licitarse y ejecutarse separadamente. Con ello daríamos satisfacción también a la proposición no de ley de *Convergència i Unió*, coincidiendo con su propuesta y además dando respuesta no solo al municipio de Ribes de Freser sino a todo el conjunto de los pueblos del Ripollés y de la Cerdanya, con los que nos hemos reunido en diversas ocasiones tanto el diputado señor Xuclà como yo mismo. Esa propuesta-enmienda que le consta al diputado Xuclà y que le consta al resto de señorías va en el sentido siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a agilizar los trámites necesarios para redactar el proyecto constructivo, a fin de licitar y ejecutar las obras de la variante de Ribes de Freser separadamente del resto de proyectos que integran la actuación de mejora del trazado de Ribes del Freser-La Molina-Collada de Tosas. Esperemos que esta enmienda, que va en la línea de lo que ha propuesto y ha argumentado el diputado señor Xuclà, y estoy seguro de que la portavoz del Grupo Parlamentario Popular estará perfectamente de acuerdo, porque es una petición unánime de nuestra demarcación y de nuestras formaciones políticas, consiga el consenso de los grupos parlamentarios y refuerce esta necesidad de este eje viario, para que en la medida de lo posible que seamos capaces de que la ejecución de esta obra se demore el mínimo tiempo posible.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos parlamentarios desean intervenir? El Grupo Parlamentario Popular. Señora Nadal, tiene su S.S. la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: No me extenderé sobre los problemas y las dificultades de tráfico que representa actualmente la conexión de las comarcas del Ripollés y de la Cerdanya. Se tiene que atravesar el puerto de Tosas, y esto tiene altos costes no solo de oportunidad económica sino también de oportunidades personales para los habitantes de esas comarcas, más teniendo en cuenta, señorías, que se trata de comarcas de alta montaña, y esto sitúa esta comunicación como un elemento de primera necesidad. He de decir que el túnel de Tosas podemos encuadrarlo en el marco de la situación de las infraestructuras en general en Cataluña, y he de decir que el panorama de las infraestructuras en Cataluña es desolador. Un panorama de infraestructuras que ha llevado a que este Congreso, tanto en Pleno como en Comisión, haya reprochado a la ministra de Fomento, doña Magdalena Álvarez.

He de decir que el Grupo Parlamentario Popular y el Gobierno del Partido Popular hicieron una apuesta política y presupuestaria clara para resolver los déficits de infraestructuras en Cataluña. Fíjense, señorías, todas las inversiones importantes que hay en marcha en Cataluña son inversiones impulsadas, diseñadas, comprometidas por el Gobierno del Partido Popular: El Prat, el AVE, la interconexión eléctrica con Francia, todas, también el túnel de Tosas. Decía el representante del

Grupo Parlamentario Socialista que el Grupo Parlamentario Popular estará de acuerdo, ¿cómo no va a estar de acuerdo, señoría, si ha sido una infraestructura que fue diseñada e impulsada por el Gobierno del Partido Popular?

Es importante recordar cómo dejó el Gobierno del Partido Popular esta infraestructura y en qué situación se encuentra en estos momentos. Me remitiré al «Diario de Sesiones» de la Comisión de Fomento que tuvo lugar el 24 de septiembre de 2003, número 828 del Congreso, para recordar cuál fue la posición del Grupo Parlamentario Socialista en aquel momento. La portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Palma, exigía al Gobierno del Partido Popular que el calendario de ejecución del túnel de Tosas no se demorara más allá de 2008. El Gobierno del Partido Popular respondió afirmativamente, hubo un acuerdo en el Senado, hubo el compromiso del ministro de Fomento Álvarez-Cascos para que se produjera la ejecución del túnel de Tosas dentro de ese calendario. ¿Pero qué ha pasado después? Después ha pasado algo que no estaba previsto, ¿verdad?, ha pasado que doña Magdalena Álvarez ha tenido la responsabilidad de ejecutar esta infraestructura, y lo decía antes el representante del Grupo Parlamentario Socialista. Hasta 2006, oiga, dos años, para aprobar el estudio informativo, hasta 2007 no se dan órdenes de estudio de proyecto de construcción, y ahora la ministra nos dice que el túnel de 1.700 metros que ha de unir las dos comarcas, Ripollés y Cerdanya, no se terminará hasta 2012. Señorías, lo digo con toda sinceridad y con toda preocupación, la gestión de infraestructuras que se está haciendo se caracteriza por los retrasos en la obras programadas, por la ineficacia, por la ineficiencia y por un claro deterioro de los servicios públicos, especialmente en Cataluña. Insisto, no solo el Grupo Parlamentario Popular, todos los grupos parlamentarios excepto el Grupo Parlamentario Socialista han reprobado esta gestión que está realizando el Ministerio de Fomento.

En esta situación, ¿qué se dice desde las comarcas? El alcalde de Ribes y los afectados dicen: Bien, como son incapaces de llevar adelante esto, ya lo habían pedido anteriormente, hagan por lo menos la carretera de circunvalación de forma inmediata, lo antes posible. En este sentido, el Grupo Parlamentario Popular lamenta profundamente el retraso, pero considera absolutamente imprescindible que se aborde de forma inmediata, lo que plantea la proposición no de ley que hoy nos trae *Convergència i Unió*, cuyos puntos primero y segundo son el mismo, en definitiva, que se realicen las obras de la variante de Ribes de Freser y que se inicien los trámites administrativos con la máxima prioridad. El punto tercero, que se aceleren también los trámites para la construcción del túnel de Tosas. Nosotros votaremos afirmativamente, pero, señor Xuclà, ya se lo ha dicho la señora ministra: hasta el año 2012.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A APLICAR LOS DESCUENTOS AÉREOS Y MARÍTIMOS A LA POBLACIÓN INMIGRANTE EXTRACOMUNITARIA RESIDENTE EN LAS ILLES BALEARS E ISLAS CANARIAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001610.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley que figura con el número 5, por la que se insta al Gobierno a aplicar los descuentos aéreos y marítimos a la población inmigrante extracomunitaria residente en las Islas Baleares y en las Islas Canarias. Para su defensa tiene la palabra su portavoz, la señora Salom.

La señora **SALOM COLL**: El Grupo Parlamentario Popular el pasado 28 de marzo de 2006 registró esta iniciativa en el Congreso, dirigida a la Comisión de Fomento, porque consideramos que es importantísima para la gente que habita en la Islas Baleares y en Canarias. Esta iniciativa, tal cual, fue presentada en el Parlamento balear y fue aprobada por unanimidad por los distintos grupos parlamentarios. Su contenido es muy sencillo y a la vez de actualidad e importante para un conjunto numeroso de personas que de una manera voluntaria han decidido irse a vivir a las Islas Baleares o a las Islas Canarias.

Las leyes generales de Presupuestos del Estado contemplan una serie de compensaciones mediante los descuentos sobre las tarifas aéreas y marítimas, que afectan tanto a los residentes de las comunidades autónomas de Baleares como a los de Canarias. Estas medidas no solo se aplican a los ciudadanos españoles, sino también a los ciudadanos de la Unión Europea o los de otros Estados firmantes del Acuerdo sobre el espacio económico europeo o de Suiza, que acrediten condición de residentes en dichos archipiélagos. Estos descuentos son necesarios para paliar un hecho tan importante como es el de la insularidad en las Islas Baleares y en las Islas Canarias, cuya población de se ha visto incrementada por nuevos ciudadanos que libremente han decidido incorporarse, integrarse, vivir en aquellos territorios insulares y que con su esfuerzo y su trabajo están contribuyendo a mejorar la sociedad en esos territorios. Por eso la presente proposición no de ley pretende instar al Gobierno de la nación a que los beneficios anteriormente mencionados puedan aplicarse también a los inmigrantes extracomunitarios, lo que consideramos desde el Partido Popular como una medida de justicia social.

La insularidad y el hecho diferencial supone para sus residentes una dificultad que está reconocida en nuestra Constitución. Sin embargo, reconociendo la Constitución este hecho diferencial, las distintas normativas elaboradas para compensar esas dificultades se han ceñido únicamente hasta ahora, hasta la fecha, a los ciudadanos nacionales y a los del resto de la Unión Europea y Suiza. La realidad actual demuestra que el aumento de la actividad productiva de la sociedad española ha traído parejo la necesidad de contar con población inmigrante extracomu-

nitaria, que garantice cubrir el incremento de puestos de trabajo creados gracias a ese crecimiento económico que hemos tenido en nuestro país. Según reconocen allí todos los expertos, esa misma población inmigrada garantiza el sostenimiento de nuestras pirámides poblacionales y además proporciona una cierta estabilidad a nuestro sistema de la Seguridad Social.

Por todo ello es voluntad del Grupo Parlamentario Popular en este Congreso que a la vista del importante incremento de la población inmigrada extracomunitaria en esos territorios, y con la pretensión de garantizar de manera efectiva su integración en estas respectivas comunidades autónomas, así como la eliminación de barreras al transporte, que esos residentes gocen de las mismas compensaciones que el resto de ciudadanos, puesto que el hecho insular supone una dificultad para todos los residentes en las islas con independencia de su lugar de procedencia. Por eso nosotros desde el Grupo Parlamentario Popular hemos planteado que todas aquellas ayudas que tienen hoy por hoy los habitantes de las Islas Baleares y los habitantes de las Islas Canarias, tanto residentes de allí como extracomunitarios, también se apliquen a todos los inmigrantes extracomunitarios que viven en estas zonas, evidentemente con todos los papeles y forma legal, para que puedan beneficiarse de estos descuentos aéreos y marítimos, porque la insularidad les afecta exactamente por igual, porque es un derecho constitucional que tiene que compensar las desventajas que supone el transporte tanto aéreo como marítimo en todos los territorios insulares. Ya sabemos desde el Grupo Parlamentario Popular que los descuentos que hay hoy por hoy no son suficientes para compensar el hándicap que supone la insularidad y que poco a poco habrá que ir incrementando estos descuentos para la población real que hay en los archipiélagos canario y balear, para la gente que vive allí de forma legal y que contribuye con su trabajo y con su esfuerzo. Si estamos hablando de una sociedad de nuevos derechos, como es el de los descuentos aéreos y marítimos para la gente que vive en un territorio insular, es de justicia que los inmigrantes extracomunitarios también se puedan beneficiar de ellos.

Desde el Grupo Parlamentario Popular hemos planteado una enmienda técnica ya que eso fue registrado en marzo del 2006 y pedíamos que los Presupuestos Generales del Estado del año 2007 contemplaran las partidas presupuestarias necesarias para incrementar las dotaciones para que los inmigrantes extracomunitarios se pudieran beneficiar; una enmienda técnica que se refiera a los presupuestos de 2008. Me gustaría contar si es posible con la colaboración y el apoyo de la mayoría de los grupos de esta Comisión con el fin de hacer efectivo este nuevo derecho para los inmigrantes extracomunitarios.

El señor **PRESIDENTE**: Como usted misma ha comunicado, esta proposición no de ley tenía una enmienda de su propio grupo. En consecuencia pasamos al turno de intervención de los distintos portavoces. Sólo veo al del Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor De la Encina para fijar la posición de su grupo ante la proposición no de ley.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Sorprende de la intervención de la portavoz del Partido Popular que no haya hecho referencia a un hecho que me parece que es fundamental en el debate de esta proposición no de ley, y es que el Gobierno socialista ha aumentado en estos tres últimos ejercicios presupuestarios, durante los años 2005, 2006 y 2007, la subvención al transporte marítimo y al transporte aéreo tanto a los residentes de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla como a los residentes comunitarios y de Suiza. Cuando gobernaba el Partido Popular estos residentes extrapeninsulares tenían que pagar, para que me entiendan, 33 de cada 100 pesetas, y ahora, tres años después, con el Gobierno socialista, solo tienen que pagar la mitad del billete, el 50 por ciento. Eso frente a una actitud del Gobierno anterior del Partido Popular que desde 1996 a 2004 no incrementó un solo euro, una sola peseta la subvención para que esa cohesión territorial de los residentes de Baleares, Canarias, Ceuta y Melilla fuera más fácil. Es un impedimento la lejanía y este Gobierno, sobre la base de unos principios fundamentales de cohesión territorial y de posibilitar que los residentes extrapeninsulares puedan desplazarse con menor coste para su bolsillo, aprueba esta medida. Pero esta medida no nace, como ustedes nos acusan permanentemente, con un puro fin electoralista, como es la que presenta usted hoy aquí, sino de una convicción plasmada en el programa electoral del Partido Socialista, porque este partido es serio y lo que no hace es jugar cuatros meses antes de las elecciones con la demagogia con la que usted hoy presenta su proposición. ¿Con qué legitimidad, señora Salom, su partido, que en ocho años no aumentó la subvención a los residentes de su isla, a los de Canarias y a los de Ceuta y Melilla al transporte marítimo y aéreo, viene a pedirlo ahora para los residentes extracomunitarios? ¿Qué legitimidad es esa de aquel que cuando gobierna durante ocho años a los nacionales o residentes no les aumenta un solo euro, y ahora va más allá que nadie y pide que también se les aumente a los extracomunitarios? Yo creo que hay que ser serios cuando jugamos con el dinero de todos los españoles, que es de lo que estamos hablando aquí.

Usted no ha hecho referencia ni siquiera al coste que puede tener en el presupuesto lo que reclama, lo cual me sorprende, porque, por una parte, ustedes acusan a este Gobierno de hacer electoralismo con propuestas sociales, y ahora presenta usted aquí una propuesta que no evalúa. ¿Sabe usted cual es el coste? Veintiséis millones de euros, mínimo. Yo le pregunto: ¿no sería más lógico que usted se hubiera comprometido a que dentro de unos meses —usted es una dirigente cualificada del Partido Popular— su partido presente en su programa electoral esta propuesta, lo que mismo que hizo el PSOE cuando se presentó en 2004, y la pueda desarrollar en el próximo ejercicio de 2008 a 2012, dentro de la IX Legislatura? ¿No es eso más serio? Esto es lo que yo plantearé a mi partido en el ámbito de mis posibilidades como portavoz de Infraestructuras, porque las cosas hay que hacerlas seriamente y no jugar con el dinero ajeno ni con la demagogia para sacar cuatros votos de inmigrantes en las Islas Baleares y en Canarias. Por cierto, se ha olvidado de Ceuta y Melilla, que también son territorios extrapeninsulares. Nosotros,

cuando hemos aumentado la subvención del 33 al 50 por ciento, lo hemos hecho con un coste económico evaluado, lo hemos traído a este Parlamento con una memoria económica y lo hemos ejecutado porque cumplimos los compromisos. Ustedes no hicieron eso y ahora, cinco meses antes de las elecciones, piden la mayor, que se pague el 50 por ciento a los residentes extracomunitarios, conscientes además del aumento de la población extracomunitaria que se ha producido y se seguirá produciendo en las islas. Por tanto, yo, con todos mis respetos, compartiendo el fondo de la filosofía de justicia social, creo que el momento no es el oportuno. Pero, claro, la justicia social también se pudo aplicar en su momento cuando ustedes gobernaron de 1996 a 2004, aumentando a los residentes de las Islas Baleares, a los canarios y a los de Ceuta y Melilla algo, pero ustedes los tuvieron a dos velas ocho años sin aumentar un solo euro de subvención. Por tanto, señora Salom, puedo compartir la filosofía de la justicia social —en eso estamos todos—, pero esa justicia social hay que demostrarla con hechos y no con palabras. A usted hoy aquí se le llena la boca de justicia social pero no ha presentado una memoria económica, no ha dicho que en el caso de que esto no saliera usted se compromete a incluirlo en su programa electoral. Estamos jugando, me parece a mí, con algo muy serio, con todos mis respetos a su persona.

Le tengo que trasladar que las evaluaciones efectuadas por las Dirección General de Aviación Civil con respecto al impacto económico sobre la bonificaciones existentes para los residentes no comunitarios, sitúan estas necesidades presupuestarias en más de 26 millones de euros para el ejercicio 2007, que era para cuando usted lo planteaba; ahora lo han enmendado para 2008 y, por tanto, estaremos hablando de en torno a 30 millones de euros. Y el presupuesto, lo tengo que decir así de claro, del Ministerio de Fomento a estas alturas no tiene posibilidad de hacer frente a esta cifra tan alta. La propuesta, señora Salom, hay que trasladársela al Ministerio de Economía y Hacienda —cosa que usted tampoco ha hecho—, quien debe estudiarla con seriedad; y en el caso concreto de su partido, ya que estamos en vísperas de unas elecciones, debe estudiarla su comité, y ya que usted habla tanto de justicia social —que el Partido Socialista comparte—, incluirla en su programa para que si ustedes gobiernan, aunque creo que con propuestas como estas no lo van hacer porque se ve que son demagógicas, oportunistas y electoralistas, comprometerse a ponerlas en práctica si ganan las elecciones en 2008, cosa que veo muy difícil.

No rechazamos la filosofía de la propuesta, sino como está planteada, por extemporánea, por inadecuada, por falta de rigor, por falta de contenido presupuestario y porque va buscando más un fin electoralista que un bien, que compartimos y que se podría hacer en un futuro, con ese análisis que acabo de decir, a los residentes extracomunitarios para que también tengan el 50 por ciento de subvención, gracias a la aprobación que hizo este Gobierno socialista en el año 2004 después de todo lo que acabo de contarle: programa electoral, ganar las elecciones, traerlo al Parlamento, evaluar la cuestión econó-

mica y desarrollarlo. Eso está permitiendo a sus paisanos, a los canarios y a los de Ceuta y Melilla volar o embarcarse pagando solo la mitad del billete. Yo creo que ese es el camino. Por lo tanto, con todos mis respetos a su iniciativa, será votada en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Corresponde ahora el turno de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana, cuyo portavoz no está aquí. El presidente puede dar un minuto y si no aparece decae la proposición no de ley, que es lo que reglamentariamente corresponde. Yo lo siento mucho, porque además él estaba presente cuando acordamos las modificaciones del orden del día. Siempre hemos sido flexibles, pero aplicamos el reglamento, señor De la Encina y por tanto decae la proposición no de ley, y pasamos al debate...

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Yo propongo que debido a los cambios que ha habido en el orden del día, si podemos debatir la siguiente proposición no de ley la debatimos y si se presentara al señor Puig, yo creo que hay que darle la opción de presentarla.

El señor **PRESIDENTE**: Si aparece el señor Puig someteré a la Comisión la posibilidad de que se debata su PNL.

— **SOBRE CONCRECIÓN DE LAS ACTUACIONES RELATIVAS A LA PUESTA EN SERVICIO DE LA ALTA VELOCIDAD ENTRE HUELVA Y SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/002373.)**

El señor **PRESIDENTE**: Proposición no de ley sobre concreción de las actuaciones relativas a la puesta en servicio de la alta velocidad entre Huelva y Sevilla, formula por el Grupo Parlamentario Popular. Señor Marquínez, tiene S.S. la palabra para presentar su proposición no de ley.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: ¿Podemos empezar?

El señor **PRESIDENTE**: Tiene S.S. la palabra.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Estaba esperando que el presidente prestara una mínima atención a este orador. **(La señora vicepresidenta, Puig Gasol, ocupa la Presidencia.)**

Señor presidente, señores y señoras de las sala, el día 30 de noviembre del pasado año 2005 se dijeron las siguientes palabras —leo textualmente del «Diario de Sesiones»—: Los hechos son que efectivamente el AVE Sevilla-Huelva estaba en el Plan de Infraestructuras elaborado por el ministro Álvarez Cascos y tenía un horizonte del año 2007. A fecha de marzo de 2004, del AVE Sevilla-Huelva se habían hecho los estudios informativos y se había mandado la declaración de impacto medioambiental al Minis-

terio de Medio Ambiente. Esas palabras que acabo de leer no las dijo un servidor de ustedes, las dijo el portavoz socialista, señor Oria, el 30 de noviembre. Esos son evidentemente hechos reconocidos, por tanto, el señor portavoz socialista, que es un hombre cabal como todos saben, no hizo más que reconocer hechos constatados. Pero también es un hecho constatable que el Partido Socialista, en los presupuestos del año 2004, elaborados por el Partido Popular en 2003, presentó una enmienda pidiendo 3 millones de euros de consignación presupuestaria para el AVE de Sevilla a Huelva, dándose la paradoja verdaderamente chocante de que en toda la legislatura solo ha presupuestado 600.000 euros para esa obra para la que en una sola enmienda a los presupuestos del PP pidió 3 millones de euros. También es un hecho que el 16 de enero de 2004 el secretario general del Partido Socialista en Huelva dijo que si el Partido Socialista ganaba las elecciones se licitaría el AVE Sevilla-Huelva antes del año 2005, y es evidente que ha pasado el año 2005 y no se ha producido ninguna licitación. Otro hecho es, que el 5 de abril de 2006 la señora ministra —esto sí que es chocante, esto sí que tiene verdadera gracia—, en sede parlamentaria, ante una pregunta del que les habla sobre si mantenía la promesa del secretario socialista, señor Barrero, en 2006, dijo que sí la mantenía; es decir, dijo que mantenía que se podría licitar el AVE Sevilla-Huelva antes de que terminara 2005, y ya había pasado el año 2005 con creces. Con lo cual se ve que las alegrías en las definiciones del Partido Socialista son extremadamente curiosas, como mínimo.

También es otro hecho que el convenio que el Partido Popular firmó con el Ayuntamiento de Huelva para construir la nueva estación que recogería la llegada del AVE Sevilla-Huelva fue, una vez que entró el Partido Socialista en el Gobierno, retrasado durante dos años, para volver a firmar un convenio exactamente igual que el que se había firmado antes. También es otro hecho que el propio señor presidente del Gobierno, el 7 de abril de 2007, estuvo en Huelva, nos honró con su presencia, y nos dijo con la misma alegría que caracteriza a todo el Partido Socialista —me imagino que con más alegría, porque es el que lo preside, es el que emana alegría para los demás— que la licitación de la estación se produciría dentro del mes del abril de este año. Evidentemente ha pasado el mes de abril y no se ha producido la licitación, por eso la alegría era una de la grandes, si bien es cierto que se produjo una licitación el 21 de abril en la que lo que se licitaba era un contrato de consultoría y asistencia para la realización de trabajos de campo y ensayos de laboratorio para estudios geotécnicos en infraestructuras ferroviarias en varias provincias. Nada que ver con la licitación de las obras de la estación, como dijo el señor presidente del Gobierno. No obstante, el portavoz del Partido Socialista en Huelva se permitió el lujo de salir en la primera plana del periódico diciendo: ya se licitan las obras del AVE en Huelva. Otra alegría socialista. Al final acabaremos en la alegría de la huerta, que es una famosa zarzuela española. También es otro hecho constatable que el Plan de infraestructuras del transporte 2002-2007, elaborado por el Partido

Popular, incluía el AVE dentro de ese periodo de ejecución con un horizonte 2010, y es otro hecho inconstatable que el PEIT, elaborado por el Partido Socialista —no sé si ha terminado o no de hacerlo, porque la verdad es que un plan algo alocado—, nos mandó ese AVE al año 2020. También es otro hecho constatable que el AVE a Faro se fijó en la Cumbre de Lisboa, con el Gobierno del Partido Popular, para el año 2013, y ahora ni se sabe ni se entiende ni se dice nada sobre ese AVE.

Y finalmente, hablando de hechos constatables, el 30 de noviembre de 2005 hubo aquí, en esta misma sede, un mandato parlamentario, aprobado por unanimidad de todas SS.SS., en el se decía que se concretara el calendario de actuaciones del AVE Sevilla-Huelva y que ese calendario de concreción se incluyera dentro del desarrollo del PEIT en un horizonte de un año. Pues no ha transcurrido un año, han transcurrido dos años, y ni se ha concretado nada ni sabemos nada del PEIT ni nada de nada. Por tanto, toda esta ristra de hechos constatables, empezando por el que decía el portavoz del Partido Socialista, nos llevan a la conclusión de quedarnos absolutamente perplejos y preguntarle al Partido Socialista: ¿Dónde tienen ustedes el AVE? ¿Dónde tienen ustedes la nueva estación? ¿No piensan ustedes cumplir sus promesas electorales, no piensan ustedes las afirmaciones del presidente del Gobierno, no piensan ustedes cumplir las afirmaciones de la ministra de Fomento? ¿No piensan cumplimentar las iniciativas aprobadas en esta sede parlamentaria, a las que ustedes han votado positivamente? ¿Qué piensan hacer con esto?

Esta proposición no de ley que traemos es para recordarles que deben ustedes cumplir, deben tener un mínimo respeto a los presupuestos, a todos los españoles y a este Parlamento. Deben ustedes cumplir lo que dicen, y si no lo cumplen, por lo menos dar explicaciones. Vamos a darles una nueva oportunidad para que digan si lo van a cumplir o no, y ahora tienen una oportunidad de oro porque estamos en precampaña electoral y hasta pueden permitirse el lujo de otra alegría diciendo que van a construir el AVE en quince días, porque como supuestamente no van a gobernar dentro de poco, pueden darse ese lujo. Les estamos dando una oportunidad gratis, barata y sencilla, para que nos digan algo; pero, por favor, lo que nos digan, díganoslo seriamente y además comprométanse seriamente para que no tengamos que volver a traer otra nueva proposición no de ley para averiguar si se siguen produciendo alegrías para ustedes y tristezas para los ciudadanos de Huelva.

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

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Como ha habido una modificación en la programación prevista, al portavoz que iba a intervenir por mi grupo, el señor Oria, le ha pillado en la comparecencia del ministro de Economía y Hacienda, señor Solbes, pero me ha dicho que estaba en camino. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Este presidente se caracteriza por una excesiva benevolencia, pero ya estamos llegando a unos límites difícilmente asumibles, y lo diré con claridad para las comisiones futuras, si seguimos así no modifico el orden del día. La obligación de los diputados es estar aquí. Lleva usted razón en lo que dice, pero me refiero al diputado de Esquerra, al diputado ... Es que su obligación es estar aquí, y si no que no presenten incitativas. **(El señor Marquínez Marquínez pide la palabra.)** Sí, señor Marquínez.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Señor presidente, por mi parte no tengo ningún inconveniente en volver a reiniciar la actuación, habida cuenta que no se encontraba en la sala el portavoz socialista, para que por lo menos tenga conocimiento de los argumentos del grupo, si el presidente lo cree oportuno.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Marquínez, la Presidencia estima que el señor Oria tiene conocimiento suficiente de los argumentos de S.S. y puede realizar su intervención, porque usted y el señor Oria llevan una densa legislatura debatiendo en profundidad los problemas de la circunscripción de Huelva en materia de infraestructuras; se conocen y conocen sus argumentos.

Señor Oria, tiene su señoría la palabra.

El señor **ORIA GALLOSO**: Pido disculpas, porque pensaba que no iba a terminar tan rápido, pero parece ser que ha decaído una de las PNL y he tenido que salir corriendo.

Voy a ser muy breve. Mi grupo no va a aceptar la PNL del señor Marquínez y ha presentado una PNL con texto alternativo. A ver si somos capaces de dejar ya de hablar de esta inversión, que yo creo que ha seguido un ritmo lento pero que nunca se ha parado.

Como saben, en el trazado del AVE Sevilla-Huelva se iniciaron los estudios, que fueron sometidos a información pública el día 17 de mayo de 2003 y, tras mirar todas las alegaciones que en el procedimiento se habían realizado, toda la información pública que se recibió en este proceso, en noviembre de 2003 se remitió el expediente y el estudio informativo al Ministerio de Medio Ambiente para que formulara la declaración de impacto medioambiental. A partir de ahí, y en diversas ocasiones ya con el nuevo Gobierno, se fue solicitando documentación complementaria para el estudio medioambiental que la Dirección General de Ferrocarriles ha ido enviando sucesivamente al Ministerio de Medio Ambiente. Una de las últimas ha sido que hubo que cambiar el modelo para adaptar el trazado al transporte no solamente de viajeros sino también de mercancías. En definitiva, en estos momentos el Ministerio de Fomento está completando el estudio informativo de acuerdo con las últimas peticiones del Ministerio de Medio Ambiente de fecha 17 de mayo de 2007. Ese es el estado en que se encuentra en estos momentos el AVE Sevilla-Huelva. Sí es verdad que en el proyecto de presupuestos de 2008, la Dirección General de Ferrocarriles ha provisto una dotación de 1.300.000 euros para continuar con la realización de estudios informativos y los

proyectos constructivos de la alta velocidad Sevilla-Huelva-Faro.

En el proyecto de presupuestos para el año 2008 también viene una partida de 3.900.000 euros, cerca de 4 millones de euros, para la realización de los proyectos técnicos de lo que ellos llaman las infraestructuras ferroviarias en los accesos a la estación del AVE de Huelva. Hay que decir también que es necesario, para hacer esas infraestructuras ferroviarias de acceso a la estación del AVE en Huelva, que el Ayuntamiento de Huelva de una vez por todas ceda los terrenos al Ministerio de Fomento para que se puedan realizar esas obras, a ver si al final nos vamos a encontrar con que se van a realizar las obras del AVE y no hemos sido capaces de hacer los accesos a la estación porque el Ayuntamiento de Huelva hasta este momento no ha cedido los terrenos.

En definitiva, el texto alternativo que nosotros presentamos es el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: primero, aprobar en el menor plazo la declaración de impacto ambiental del estudio informativo de la línea de alta velocidad Sevilla-Huelva, lo que permitirá aprobar con carácter inmediato el estudio informativo y licitar la redacción de los correspondientes proyectos, de acuerdo con las previsiones contenidas en el proyecto de Ley de los Presupuestos Generales del Estado; y segundo, avanzar en la elaboración de los proyectos de la infraestructura ferroviaria de la futura estación de Huelva que haga posible licitar en el menor plazo las correspondientes obras, siempre y cuando el Ayuntamiento de Huelva facilite la disposición de los terrenos necesarios para esta aprobación.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías les hago la consulta porque era preceptiva, ¿No tienen inconveniente en que se pueda debatir ahora la proposición no ley de Esquerra? Le perdonan la vida a usted esta vez los grupos, señor Puig. Se lo digo para que se lo agradezca. **(El señor Marquínez Marquínez pide la palabra.)** Señor Marquínez, no tiene la palabra. Cuando llegue la votación se pronuncia sobre si acepta o no la enmienda.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Perdón, señor presidente, es que como no pertenezco a esta Comisión, por desgracia para mí, probablemente no esté en la votación. Yo soy un miembro adscrito, no soy un miembro de hecho, soy un proscrito más que un adscrito. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pronúnciese sobre la enmienda.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Quería decir que es la misma enmienda que se produjo en la ocasión anterior y que después de dos años traigan la misma enmienda suena un poco raro. Por tanto, este pobre proscrito no tiene más remedio que decir que no es posible aceptarla.

El señor **PRESIDENTE**: Ven ustedes cómo llevaba yo razón cuando decía que el señor Marquínez y el señor Oria

se conocen suficientemente bien. **(El señor Oria Galloso pide la palabra.)** Señor Oria.

El señor **ORIA GALLOSO**: Era simplemente para decir que se producido un pequeño cambio, y es que en aquella enmienda no decíamos nada del Ayuntamiento del Huelva y la disposición de los terrenos, y en esta sí lo decimos.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos avanzado.

— **SOBRE EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DEL TRAMO TGV VILADEMULS-PONTÓS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE ESQUERRA REPUBLICANA (ERC). (Número de expediente 161/002346.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puig, tiene S.S. la palabra para la defensa de su proposición no de ley.

El señor **PUIG CORDÓN**: Agradezco la comprensión, señor presidente. Ha sido por el motivo estricto de estar acompañando a mi ayuntamiento en un ministerio por lo que me he retrasado. Por tanto, agradezco a los grupos la consideración.

La proposición no de ley que presenta Esquerra en esta Comisión hace referencia a un tramo del tren de alta velocidad entre Vilademuls y Pontós, en el cual los diferentes ayuntamientos afectados han solicitado en diversas ocasiones hacer una mejora del trazado para una menor afectación. En su momento uno de los motivos que se alegó era que eso podría retrasar el trayecto hasta la frontera francesa. Ya aceptado por parte del ministerio que ese retraso hasta la frontera francesa será hasta 2012, entendemos y entienden también los municipios afectados que ahora ya no hay esa excusa para no hacer frente a estas mejoras en las propuestas que se hace. Hay que tener en cuenta que estas mejoras han sido trabajadas desde el Cilma, el Consejo de Iniciativas Locales dependiente de la Diputación de Girona, con amplio consenso en el territorio y que ha permitido en líneas generales hacer mejoras a lo largo de todo el trayecto del tren de alta velocidad por las comarcas de Girona. En ese sentido, entendemos que el tema del plazo ya no existe, que se puede hacer frente a estas mejoras y que por tanto hay tiempo suficiente para llegar a 2012 por estas mejoras que en el territorio se han hecho. Esta es una iniciativa que cuenta con un amplio consenso por parte de los ayuntamientos y también por parte de numerosos grupos parlamentarios. Una iniciativa parecida presentada por el Partido Popular, fue aprobada en el Senado y entendemos que habría que escuchar al territorio. En nuestra proposición no de ley lo que solicitamos es que se tengan en consideración estas propuestas que se han trabajado desde el territorio y que sean consideradas por parte del Ministerio de Medio Ambiente.

Hay una enmienda de sustitución de una palabra, presentada por *Convergència i Unió*, y por nuestra parte no tendríamos ningún inconveniente en aceptarla.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, hay aquí una enmienda formulada por el Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*), que no está presente y que por tanto no puede defender.

¿Qué grupos parlamentarios desean tomar posición sobre la proposición no de ley? Señora Nadal, en representación del Grupo Parlamentario Popular, tiene su S.S. la palabra.

La señora **NADAL I AYMERICH**: Quiero iniciar mi intervención anunciando el voto favorable del Grupo Parlamentario Popular a la propuesta que nos trae Esquerra Republicana, tanto en el supuesto de que se pudiera incorporar la enmienda de *Convergència i Unió* como si, dado que está ausente su portavoz, la enmienda decayera y por tanto no se pudiera incorporar al texto, en ese caso votaríamos afirmativamente la propuesta inicialmente presentada por Esquerra Republicana. Una propuesta que lo que pretende —lo acaba de decir el señor Puig— es que se tengan en cuenta las aportaciones que hace el Cilma sobre la concentración de las principales infraestructuras viarias y ferroviarias del Empordà en un único corredor. Se trata de medidas correctoras, se trata de medidas que son viables técnicamente y se trata de medidas que ahora se pueden estudiar profundamente para llevar a cabo cumpliendo los plazos. Digo esto porque parece que estamos dando vueltas siempre a la misma noria, porque esta propuesta se debatió en septiembre de 2005, se debatió en abril de 2007, se debatió en el Senado y también fue objeto de tratamiento cuando el secretario de Estado de Infraestructuras, el señor Morlán, tuvo que venir en el mes de junio para hacer frente a la situación de colapso en que se encontraban y se encuentran las infraestructuras en Cataluña. Por tanto, parece que estamos dando vueltas siempre a la misma noria, pero no es así. No es así porque se ha producido un cambio sustancial; se ha producido un retraso en el programa de ejecución de la obra y por tanto desde el Grupo Parlamentario Popular, que nos abstuvimos en el propuesta que realizó CiU en abril de 2007, anunciamos, como he dicho antes, que votaremos positivamente. Pero hay algunas cuantas cosas llamativas sobre las cuales no quisiera dejar de pronunciarme, especialmente respecto a las posiciones del Grupo Parlamentario Socialista.

Decía la señora Palma, del Grupo Parlamentario Socialista, cuando tuvimos el debate e intervino yo también como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, que ya se había aprobado anteriormente una propuesta de Esquerra Republicana —se refería a la septiembre de 2005—, en la que se produjo un reconocimiento del Cilma como interlocutor en el territorio y también respecto a la introducción, y decía la señora Palma que con la máxima prontitud de las medidas correctoras propuestas por el Cilma. En el siguiente debate, que pueden ustedes seguir en el «Diario de Sesiones» número 818, los argumentos del Grupo Parlamentario Socialista, concretamente de la señora Palma, además de verter gravísimas acusaciones contra el Grupo de *Convergència i Unió* —acusaciones de oportunismo, de incoherencia, de irresponsabi-

lidad, de electoralismo— fue el tema de los plazos. Hay que recordar aquella sentencia de la ministra: las fechas son innegociables; 2007 en Barcelona, 2009 en Francia. También se amparaba la señora Palma en estos plazos dados por la ministra.

Yo quisiera hacer un par de comentarios. Primero, los catalanes hemos sido víctimas de un engaño masivo por parte del Ministerio de Fomento. Repito; las fechas son innegociables; 2007 Barcelona, 2009 Francia. Pero, señorías, cinco días después de haberse celebrado las elecciones, el Gobierno socialista del Estado, la Generalitat socialista y el alcalde socialista de Barcelona, salen diciendo que se produce un retraso de tres años. En definitiva, toda una operación política y electoral que se había hecho de la llegada del AVE a Francia. Yo le recordé al secretario de Estado de Infraestructuras, señor Morlán, cuando tuvo que venir a responder por el colapso de la infraestructuras en Cataluña, que hay una nota de prensa del Ministerio de Fomento que ustedes pueden encontrar colgada en la-moncloa.es; de 2 de marzo de 2007, en la que se reconoce implícitamente que la obra no podría estar terminada antes de, como mínimo, 2011. Por tanto el argumento utilizado por la señora Palma y también por el señor Morlán en el sentido de evitar retrasos para que el AVE llegara en 2009 ha desaparecido, y nosotros consideramos que no es argumento el que utilizaba el señor Morlán, secretario de Estado de Infraestructuras, diciendo que ya se han gastado 300 millones de euros en atender demandas de toda la demarcación de Girona.

El Grupo Parlamentario Popular, dado que se abre un nuevo periodo, votará favorablemente la propuesta de Esquerra Republicana, que no es más que una reproducción de lo propuesto por el Grupo Parlamentario Popular en el Senado y también por Convergència y Unió. Y yo, con toda cordialidad pero también con toda franqueza, no puedo dejar de hacer un comentario a Esquerra Republicana.

El señor Andreu, por quien siento un afecto especial, casi nos reñía la última vez que se trató esta cuestión. Nos decía: es que no puede darse la contradicción de que cuando se está en el Gobierno se hagan unos trazados y después, cuando se está en la oposición, se diga lo contrario. Era un reproche a Convergència i Unió, era un reproche al Partido Popular. Y yo le digo en esta ocasión al señor Puig: Lo que no puede ser es que se esté en el Gobierno y se diga lo contrario cuando uno se pone el gorro de venir al Congreso de los Diputados. Ustedes, señor Puig, forman parte del Gobierno de Cataluña. El Gobierno de Cataluña tiene voz en el diseño de las infraestructuras y el conseller Nadal, en la trobada acerca de las infraestructuras de Girona, dijo claramente: Totalmente imposible ningún cambio de trazado. Ustedes forman parte de este Gobierno, señor Puig, por tanto me permito decirle que el interés por sacar adelante esta iniciativa por lo menos es cuestionable, porque, insisto, ustedes forman parte de un Gobierno que podría presionar para modificar este trazado, un Gobierno del que ustedes forman parte solidaria de sus decisiones y un Gobierno que dice que no quiere modificarlo. Por tanto, yo voto con mucho gusto

la propuesta de Esquerra Republicana, pero digamos que las intenciones aquí sí que podría tildarlas —lo lamento, señor Puig— de claramente electoralistas.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ya, para completar la mañana, se ha incorporado el señor Xuclà. ¿Tienen inconveniente en que pueda intervenir? Cerramos el círculo de una mañana de tolerancia absoluta.

Señor Xuclà, tiene S.S. la palabra para defender su enmienda.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: Muchas gracias, señor presidente, por esta flexibilidad reglamentaria, porque ha sido una mañana... La señora Palma es de Figueres y aquí hay tres diputados de la demarcación de Girona, donde nació Salvador Dalí, y usted sabe que hay un gran cuadro de Salvador Dalí que son los relojes. Pues bien, un poquito con la flexibilidad de los relojes blandos, el señor presidente ha tenido la amabilidad de permitirme esta intervención para defender la enmienda que plantea Convergència i Unió a la proposición no de ley del Grupo de Esquerra Republicana de Catalunya.

En primer lugar, quiero señalar que Convergència i Unió comparte, como no puede ser de otra forma, el texto de la proposición no de ley de Esquerra Republicana en tanto en cuanto hace no muchos meses esta propia Comisión de Fomento vio una proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió con dos puntos; uno referido a la incorporación de las alegaciones del Ayuntamiento de Girona para la mejora del trazado del tren de alta velocidad a su paso por la ciudad de Girona, que fue aprobado con una mayoría suficiente, y un segundo punto que hacía referencia exactamente a lo que ahora viene a plantear Esquerra Republicana de Catalunya. Con lo cual, señorías, por un estricto elemento de coherencia, nosotros aplaudimos esta iniciativa, recordamos que hay un antecedente literal, que es la iniciativa de Convergència i Unió, y celebramos, a la luz de la intervención de la portavoz del Partido Popular, que su voto también se sume a la mayoría que en aquel momento fue insuficiente y que ahora puede ser suficiente.

Señorías, lo que plantea la proposición no de ley es la modificación del trazado del tren de alta velocidad a su paso por la comarca del Alt Empordà, en el tramo Vilademuls-Pontós, y concretamente en un tramo del municipio de Bàscara, con un alto interés medioambiental. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego un momento de silencio para que el señor Xuclà pueda desarrollar su intervención, por favor. Puede continuar.

El señor **XUCLÀ I COSTA**: El grupo proponente y los grupos que coincidimos con el grupo proponente, planteamos que hay un corredor de infraestructuras muy importante en la zona del Empordà por donde transita la autopista, que se debe ampliar a un tercer carril por donde transita también el tren convencional, y que el mejor trazado del tren de alta velocidad es aquella zona de alta sensibilidad medioambiental pegada a este corredor. Y además, para

avalan con solvencia nuestros argumentos, planteamos que ha habido un cambio de circunstancias y un cambio de calendario. Alguien quizá podrá recordar en una intervención inminente que en su momento se pactó un trazado con un calendario determinado, pero, señorías, ha habido un cambio de calendario. Había un primer horizonte de llegar a la frontera en 2004, había un segundo compromiso del Gobierno socialista de llegar en 2009 y, como apuntaba la portavoz de Partido Popular, cinco días después de las elecciones municipales se trasladó esta fecha a 2012, con lo cual tenemos más tiempo y con el tiempo se pueden corregir los trazados, y más con la alternativa que planteó el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió en el Senado, que ha sido aceptada por parte del Grupo Parlamentario Socialista y por parte del Gobierno, de construir una solución transitoria para hacer posible la entrada en funcionamiento del tramo internacional Figueres-Perpinyà en el año 2009 a través de la construcción de una tercera vía pegada a las vías del tren convencional. En definitiva, señorías, hay argumentos suficientes que avalan la opción de la proposición no de ley.

Y aún hay un último argumento. En tantas cosas en la vida, en el derecho pero también en el debate político, los antecedentes son muy importantes, y en la construcción del tren de alta velocidad en el tramo entre Madrid y Lleida, concretamente en una zona de Aragón, una zona muy cercana a Zaragoza, se modificó el trazado una vez licitado, adjudicada la obra y expropiados los terrenos. Señorías, en el caso que planteamos en este momento del trazado por Bascarà y del trazado por el Empordà nos encontramos incluso en una fase administrativa, en un iter administrativo previo a este antecedente en Aragón, en el cual la línea de alta velocidad fue modificada cuando se había licitado, adjudicado, y expropiados los terrenos, y con todo respeto por aquella zona, seguramente con un valor medioambiental distinto al de la zona de Bascarà y del Empordà, concretamente del Alt Empordà. Por esto nosotros avalamos este planteamiento y presentamos una enmienda para cambiar la primera palabra del redactado del Grupo de Esquerra Republicana, que hablaba de considerar las alegaciones del Cilma, de este organismo dependiente de la Diputación de Girona —por cierto, diputación en estos momentos gobernada por el Partido Socialista y Esquerra Republicana y que mantiene, con este Gobierno, estas alegaciones—; proponemos modificar la palabra considerar por incorporar. Desde la presentación de esta proposición no de ley hasta ahora ha madurado suficientemente el debate no solo para tomar en consideración estas alegaciones sino para que haya un mandato claro de este Congreso de los Diputados al Gobierno para incorporar las alegaciones del Cilma y la modificación del trazado.

Creo que esta es una propuesta constructiva. En el anterior debate que mantuvimos, por parte del grupo de la mayoría hubo una actuación y una intervención muy beligerante hacia el grupo proponente, que en aquel caso era el Grupo de Convergència i Unió, incluso vertiendo algunas dudas sobre actuaciones del Ayuntamiento de Bàscara. El paso del tiempo ha hecho que aquellas acu-

saciones se convirtieran como un azúcar que se diluye en un café, y espero que sea cual sea la posición del grupo de la mayoría, este debate lo mantengamos con un todo de razonabilidad y de sensatez, que es el que anima la propuesta de Esquerra Republicana y de otros grupos parlamentarios que apoyamos esta propuesta, que es una propuesta cargada de sentido común.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, señora Palma, tiene S.S. la palabra para fijar la posición de su grupo.

La señora **PALMA MUÑOZ**: Yo voy a invertir poco tiempo en defender la posición de Grupo Parlamentario Socialista porque, como se ha dicho aquí, este es un tema recurrente y curiosamente aparece en vísperas de elecciones, de cualquier tipo de elecciones. Como ha dicho el señor Xuclà, vimos una proposición, en este caso de Convergència i Unió, el pasado 25 de abril, a las puertas de una elecciones municipales, y supongo que el motivo de que vuelva a salir hoy aquí, esta vez de la mano del Grupo de Esquerra Republicana, algo tendrá que ver con el clima preelectoral que se ha iniciado ya después del verano.

Yo terminé mi intervención el mes de abril dejando claro que desde el Grupo Parlamentario Socialista no daríamos apoyo a iniciativas de este tipo, aun a riesgo de quedarnos en minoría. Así fue al cabo de pocas semanas en el Senado, en una moción de Convergència i Unió, y así va a ser hoy también; es decir, el Grupo Parlamentario Socialista no va a apoyar esta iniciativa porque creemos que, como decíamos entonces, la seriedad y el rigor que han demostrado algunos de los grupos que han intervenido en otros momentos de la historia de esta infraestructura pero que, a nuestro entender y con todo respeto, no demuestran en este momento, es necesario para plantear temas de tan gran calado como el que estamos debatiendo, que es la construcción de una infraestructura en Cataluña, a su paso por las comarcas de Girona, que está siendo objeto de polémica precisamente por los retrasos. Estamos exigiendo por una parte que se cumplan los calendarios, que lleguen cuanto antes estas infraestructuras, y por otra parte estamos poniendo obstáculos a que esto sea posible.

A mí me gustaría decirle a la señora Nadal, que ha afirmado con mucha contundencia que los catalanes hemos sido víctimas de un gran engaño, que el gran engaño duró ocho años, de 1996 a 2004, porque, apelando también a la memoria, en aquellos años el presidente Aznar prometió la llegada de esta infraestructura para 2004. ¿Se acuerdan ustedes de cuando la fecha tenía que haber sido 2004? Pues pasaron ocho años y el AVE no llegó, y después de esos ocho años el Gobierno socialista durante estos tres últimos años ha tenido que poner las máquinas a toda marcha para hacer realidad que los plazos se cumplan, con retraso, evidentemente, como el que fue mencionado por la ministra de 2009 a 2012, pero con toda la transparencia y con todo el rigor del mundo.

Respecto al tema que nos ocupa, que es el tramo de alta velocidad Vilademuls-Pontós, lo que se pide claramente es un cambio de trazado. Están pidiendo ustedes un cambio de trazado, primero, en una obra que están licitada,

con las expropiaciones prácticamente completadas, con unos tramos antes y después del que debatimos hoy que tienen la plataforma de vía ya adjudicada, es decir, que las obras están empezando ya, y que tiene una larga historia basada en un debate amplísimo en el que hemos intervenido todos los que estamos hoy aquí. Señorías, me gustaría decirles que en pocas ocasiones el proceso de definición de un trazado ferroviario ha sido tan cuidado como el de la línea de alta velocidad a su paso por la provincia de Girona. Hay que reconocer aquí que el Cilma precisamente, el Consejo de Iniciativas Locales para el Medio Ambiente, ha tenido un papel importante y también lo ha tenido el Ministerio de Fomento y sus responsables, siendo muy receptivos, muy comprensivos a las propuestas del Cilma, aceptando todo aquello que a criterio de los técnicos era razonable incorporar, aun a riesgo de incrementar de forma muy importante los presupuestos.

La solución finalmente aprobada por el Ministerio de Fomento en este tramo ha incorporado medidas, de conformidad con el actual Gobierno de la Generalitat, es decir, con el Partido Socialista, Iniciativa per Catalunya y Esquerra Republicana, que mejoran de forma muy importante la integración de la línea en el entorno, como es una mayor longitud de túneles o viaductos. Todo esto ha supuesto un incremento de casi 300 millones de euros. El proceso arranca de diciembre de 1996 con un Gobierno del Partido Popular que adjudicó el estudio informativo entre Barcelona y la frontera francesa. Este estudio informativo fue sometido a información pública en 1998 y en 1999, cuando finaliza el periodo de información pública, el Consejo Comarcal del Plá de l'Estany, que a su vez forma parte del Cilma, envió a la Dirección General de Ferrocarriles un trazado alternativo para este tramo, llamado también variante del Plá de l'Estany. Este trazado alternativo se incluyó como un opción más, fue estudiado, en septiembre de 2001 se emitió la declaración de impacto ambiental, en febrero de 2003 se procede a realizar un estudio en mayor profundidad de este tramo, y es en mayo de 2005 cuando aparece Cilma, unos años después de haber cerrado todo el proceso de debate y de exposición pública, con otra propuesta. A pesar de presentarse siete años después y de ser una de las desestimadas en la primera fase del estudio informativo realizado en 1996, fue analizada y se volvió a desestimar. No deja de ser sorprendente que el Partido Popular diga ahora que le parece bien votar a favor de un cambio de trazado, cuando hace unos meses dijo que no, que le parecía una barbaridad (**La señora Nadal i Aymerich: No es verdad.**), porque, entre otras razones, en los años en que tuvieron responsabilidades de Gobierno ya habían rechazado en un primer momento esta alternativa. ¿En el año 1996 y 1998, cuando el tiempo no apremiaba, por qué no aceptaron la propuesta alternativa en aquel momento del Consejo Comarcal del Plá de l'Estany?

Señorías, a las alturas en las que nos encontramos creemos que cualquier propuesta de cambio de trazado no deja de ser una propuesta irresponsable, aunque el factor tiempo haya sufrido algunos cambios en los últimos meses. Ustedes saben perfectamente que se está trabajando a con-

trarreloj para cumplir con el compromiso de llegar a la frontera en 2009, y así se hará, y que 2012 es la fecha fijada por el ministerio para completar todo el trazado. Cualquier alteración en este tramo significaría un retraso de tres años de la fecha fijada como final. Entendemos que el Partido Popular a estas alturas ya se apunte a todo; no entendemos las contradicciones en la que entra *Convergència i Unió*, con todo el respeto, pero seguimos sin entenderlas por la responsabilidad que ha tenido durante muchos años de Gobierno al frente de la Generalitat; tampoco entendemos las de *Esquerra Republicana*, que forma parte de un Gobierno que ha dado el visto bueno a la solución finalmente aprobada; y pensamos que aquí los únicos que hemos mantenido la coherencia absolutamente necesaria para ejercer tareas de Gobierno con seriedad y rigor, es el Grupo Parlamentario Socialista. Pensamos que el tiempo situará a cada uno en su lugar y demostrará cuál ha sido la actitud más sensata y responsable.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ha finalizado el debate y faltan cinco minutos para que sea la una de la tarde, que es la hora fijada para la votación, por tanto, tendremos que esperar hasta esa hora. Aprovechemos este tiempo para que las enmiendas transaccionales nos las hagan llegar a la Mesa. También aprovecho para preguntar a los señores portavoces si no tienen inconveniente en que mañana pudiésemos vernos a las diez, media hora antes de la comparecencia de la ministra, para preparar la sesión del día 9 de octubre de comparecencias de altos cargos que es, como todos ustedes saben, una sesión larga y entretenida.

Señorías, les ruego un segundo de atención para saber, antes de empezar la votación, lo que vamos a votar. La proposición no de ley que figura en el punto número 2, del Bloque Nacionalista Galego sobre ferrocarriles en Galicia, se va a votar con una enmienda transaccional. La proposición no de ley que figura en el número 3, del Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*), se va a votar con la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista. La proposición no de ley que figura en el punto número 4, sobre el peaje de la autopista AP-7, de Izquierda Unida, se vota en sus propios términos. El punto número 5, del Grupo Parlamentario Popular, se vota con la enmienda incorporada del Grupo Parlamentario Popular, obviamente. En la proposición no de ley que figura en el punto número 6 se acepta la enmienda del Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*). La proposición no de ley relativa a la liberalización del peaje de la autopista AP-7 se vota en sus propios términos. Y la proposición no de ley relativa a la concreción de la alta velocidad entre Huelva y Sevilla se vota en sus propios términos. Iniciamos las votaciones.

Señorías, votamos en primer lugar la proposición no de ley relativa a la mejora de los servicios ferroviarios de largo recorrido con origen y destino Galicia. Lo que vamos a votar es el texto que les voy a leer a SS.SS.: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a mejorar los servicios de largo recorrido, dotándolos de material más moderno y de más prestaciones y reduciendo en la

medida de lo posible y progresivamente los tiempos de viaje actuales aprovechando la puesta en servicio de nuevas infraestructuras de alta velocidad y las incorporaciones de material móvil, de acuerdo con el Plan estratégico de Renfe-Operadora, tomando las siguientes medidas a lo largo de 2008. Primero. Servicios diurnos diarios a Coruña, Vigo, Barcelona, y viceversa, a través de material de ancho variable que aproveche las prestaciones de las nuevas infraestructuras. Segundo. Dotar el servicio nocturno entre A Coruña, Vigo y Barcelona, y viceversa, de material con mejores prestaciones, con, como nuevo material, trenhotel Talgo. Tercero. Realizar de forma prioritaria la sustitución del tipo de tren diurno actual entre A Coruña, Vigo, Bilbao, Irún, y viceversa, con material Arco, de mejores prestaciones y confortabilidad. Cuarto. Estudiar adoptar la decisión que proceda en 2008 respecto a la implantación de un servicio diurno Ferrol-Lugo-Madrid, y asimismo sustituir el actual Estrella nocturno por trenhotel en ese mismo año. Quinto. Posibilitar conexiones en Betanzos, Monforte y Ourense, adecuando los horarios de los regionales existentes o con alguno nuevo con trenes de largo recorrido a Cataluña o Euskadi desde ciudades que no gozan en todos los casos de servicio directo, como Ferrol, Lugo o Santiago.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a realizar las obras de la variante de Ribes de Freser (Eje Pirenaico) como pieza separada dentro del proyecto de construcción del túnel de Toses. Ha sido incorporada la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dijo

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

Señorías, votamos a continuación la proposición no de ley sobre el peaje de la autopista AP-7, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a aplicar los descuentos aéreos y marítimos a la población inmigrante extracomunitaria residente en las Islas Baleares y Canarias, del Grupo Parlamentario Popular.

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 relativa al proceso de construcción del tramo del TGV Vilademuls-Pontós, formulada por el Grupo Parlamentario de Esquerra Republicana. Ha sido incorporada la enmienda de Convergència i Unió.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votamos a continuación la proposición no de ley relativa a la liberalización del peaje de la autopista AP-7, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 19; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos a continuación la proposición no de ley que figura en el punto número 8, sobre la concreción de las actuaciones relativas a la puesta en servicio de la alta velocidad entre Huelva y Sevilla, del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 18; abstenciones, cuatro.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

Era la una y diez 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**